

SÉNAT

SECONDE SESSION ORDINAIRE DE 1985-1986

Annexe au procès-verbal de la séance du 24 avril 1986.

RAPPORT D'INFORMATION

FAIT

Au nom de la commission des Affaires économiques et du Plan (1), à la suite d'une mission d'information effectuée du 26 août au 10 septembre 1985 sur les conditions du développement économique des îles de la Réunion et de Madagascar.

Par MM. Jean FAURE, Marcel BONY, Lucien DELMAS,
Henri ELBY, Bernard-Michel HUGO,
Charles-Edmond LENGLET, Paul MALASSAGNE
et Louis MERCIER.

Sénateurs.

(1) Cette Commission est composée de : MM. Michel Chauty, *président* ; Jean Colin, Richard Pouille, Bernard Legrand, Pierre Noé, *vice-présidents* ; Francisque Collomb, Marcel Daunay, André Rouvière, Louis Minetti, *secrétaires* ; MM. François Abadie, Bernard Barbier, Charles Beaupetit, Jean-Luc Bécart, Georges Berchet, Marcel Bony, Amédée Bouquerel, Jean Boyer, Jacques Braconnier, Raymond Brun, Louis de Catuelan, Jean-Paul Chambriard, William Chervy, Auguste Chupin, Marcel Costes, Roland Courteau, Lucien Delmas, Bernard Desbrière, Henri Elby, Jean Faure, Philippe François, Yves Goussebaire-Dupin, Roland Grimaldi, Paul Guillaumot, Rémi Herment, Jean Huchon, Bernard-Charles Hugo (Ardèche), Bernard-Michel Hugo (Yvelines), Pierre Jeambrun, Paul Kauss, Pierre Lacour, Robert Laccournet, Bernard Laurent, France Lechenault, Yves Le Cozannet, Charles-Edmond Lenglet, Maurice Lombard, Marcel Lucotte, Paul Malassagne, Guy Malé, René Martin, Serge Mathieu, Louis Mercier, Mme Monique Midy, MM. Georges Mouly, Jacques Moutet, Henri Olivier, Daniel Percheron, Jean Peyrafitte, Alain Pluchet, Claude Prouvoyeur, Jean Puech, Albert Ramassamy, Jean-Marie Rausch, René Regnault, Ivan Renar, Michel Rigou, Roger Rinchet, Josselin de Rohan, Michel Sordel, Raymond Soucaret, Michel Souplet, Fernand Tardy, René Travert, Jacques Valade, Frédéric Wirth, Charles Zwickert.

Madagascar - Réunion. — *Développement économique - Octroi de mer - Relations franco-malgaches.*

SOMMAIRE

	Pages
INTRODUCTION	7
PREMIÈRE PARTIE : LA RÉUNION	9
INTRODUCTION	9
I. — LES OBSTACLES AU DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE	10
A. — Les handicaps géographiques	10
1. La situation géographique	10
2. Ses implications sur l'économie réunionnaise	10
B. — Les problèmes démographiques et sociaux	11
1. Les caractéristiques démographiques	11
2. La situation de l'emploi	13
C. — La dépendance économique	14
1. Le déficit de la balance commerciale	14
2. L'importance des revenus sociaux	15
II. — LES ORIENTATIONS ACTUELLES DU DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE	17
A. — Les secteurs en difficulté	17
1. Les paradoxes du secteur agricole	17
2. Le déclin du secteur du bâtiment	23
3. Les obstacles juridiques au développement de l'aquaculture	24
B. — Les perspectives favorables	25
1. La croissance du secteur des métiers	25
2. Le développement récent du tourisme	30
3. La création d'équipements d'infrastructure	32
4. Les potentialités de l'industrie	39
C. — Les mesures d'accompagnement nécessaires	41
1. L'amélioration des transports aériens	41
2. La révision du mécanisme de l'octroi de mer	44
CONCLUSION	47
DEUXIÈME PARTIE : MADAGASCAR	49
INTRODUCTION	49

I. — LES DIFFICULTÉS DE L'ÉCONOMIE MALGACHE	50
A. — Des atouts non négligeables	50
1. Le potentiel économique malgache	50
2. La stabilité politique	52
B. — Une situation financière délicate	52
1. Le poids de l'endettement	53
2. L'inflation	54
C. — La situation économique actuelle des différents secteurs	55
1. La stagnation de l'agriculture	55
2. Le caractère embryonnaire de l'industrie	57
3. La dégradation du secteur des transports	61
II. — DES PERSPECTIVES DE DÉVELOPPEMENT PLUS FAVORABLES	64
A. — L'effort de redressement économique	64
1. Les orientations économiques récentes	64
2. Le nouveau code des investissements	65
B. — L'importance de l'aide française	67
1. Les relations franco-malgaches	67
2. L'aide économique française	68
3. Les relations commerciales franco-malgaches	69
CONCLUSION	78

PROGRAMME DE LA MISSION

I. — LA RÉUNION

Mardi 27 août

- 11 h 30 — Arrivée à l'aéroport de Gillot - Saint-Denis.
- 15 h 45 — Visite au Secrétaire général de la Préfecture.
- 16 h 45 — Visite au Président du Conseil régional.
- 17 h 30 — Visite au Président du Conseil général.
- 20 h 30 — Dîner offert par M. Jean-Marc Rebière, Secrétaire général de la Préfecture.

Mercredi 28 août

- Matin — Entretiens à la préfecture :
- 08 h 30 — Sur l'agriculture : avec le Directeur départemental de l'Agriculture, le Commissaire à la rénovation rurale.
- 09 h 30 — Sur l'industrie et l'artisanat : avec le Directeur régional de l'industrie et de la recherche, le délégué aux secteurs des métiers.
- 10 h 30 — Entretien avec l'Association pour le développement industriel de la Réunion (ADIR).
- 13 h 00 — Déjeuner offert par M. Michel Blangy, Préfet Commissaire de la République.
- 11 h 30 — Entretien avec le COLIER (Comité de liaison des intérêts économiques de la Réunion).
- Après-midi — Visite des Hauts de l'ouest et, notamment, d'une distillerie de géranium.
— Présentation des exploitations agricoles par le Directeur de la SAFER.
— Visite de l'exploitation agricole de M. Philippe Kaufmant à Saint-Gilles-Bains.
- 20 h 00 — Dîner offert par M. Michel Blangy, Préfet Commissaire de la République.

Judi 29 août

- 08 h 15 — Entretien avec le Préfet.
- 09 h 00 — Entretien avec le Délégué régional à la formation professionnelle.
- 10 h 00 — Réunion avec le Conseil régional.
- 13 h 00 — Déjeuner offert par le Conseil régional.
- 15 h 00 — Visite de la scierie de l'Office national des Forêts à Saint-Denis.
- 16 h 00 — Visite de l'atelier d'ébénisterie de M. Maillot à Saint-Denis.
- 16 h 45 — Visite de l'atelier de montage des cycles Peugeot à Saint-Denis.
- 17 h 30 — Rencontre avec la Chambre de commerce et d'industrie.
- 18 h 30 — Entretien avec Monseigneur Aubry, Evêque de la Réunion.

Vendredi 30 août.

- 08 h 15 — Visite de l'extension portuaire en baie de la Possession.
- 09 h 15 — Visite de la SOCOVOI (Société de construction de véhicules de l'Océan Indien).
- 10 h 15 — Réunion avec le Conseil général.
- 13 h 00 — Déjeuner offert par le Conseil général.
— Entretiens à la préfecture :
- 14 h 30 — Administrateur des Affaires maritimes (pêche).
- 15 h 30 — Air France et Service de l'Aviation civile (transports aériens).
- 16 h 30 — Agence régionale pour le tourisme et les loisirs (A.R.T.L.).
- 20 h 30 — Dîner offert par des industriels réunionnais, à l'initiative de M. Guy Jarnac, Conseiller économique et social.

Samedi 31 août.

- 09 h 00 — Entretien sur l'octroi de mer et la fiscalité avec le Directeur régional des douanes et le Directeur des services fiscaux.
- 11 h 00 — Rencontre avec la Chambre des métiers au centre de formation des apprentis.

Lundi 2 septembre.

- 08 h 15 — Rencontre avec la Chambre d'agriculture.
- 09 h 30 — Visite de la coopérative de vanille de Bras-Panon.
- 10 h 15 — Visite d'une exploitation d'agrumes.
- 11 h 00 — Visite à la commune de la plaine des Palmistes.
— Visite des exploitations de Mme Plante, M. Evan et de la Ferme communale.
- 11 h 30 — Réception offerte par le Conseil municipal.
- 11 h 45 — Départ pour le chantier de Takamaka.
- 13 h 00 — Déjeuner sur le site de Takamaka.
— Visite du chantier.
- 17 h 00 — Visite de l'usine sucrière de Bois Rouge.

Mardi 3 septembre.

- 09 h 00 — Visite de la ferme Corail à Saint-Leu.
- 10 h 15 — Visite à Saint-Pierre de la zone industrielle et notamment de la CILAM (Compagnie laitière des Mascareignes).
- 15 h 45 — Conférence de presse.
- 16 h 15 — Départ pour l'aéroport.
- 17 h 20 — Envol pour Madagascar.

II. — MADAGASCAR.

Mardi 3 septembre.

- 17 h 50 — Arrivée à Tananarive.
- 20 h 00 — Dîner offert par M. Jean Dupont, Conseiller économique et commercial.

Mercredi 4 septembre.

- 07 h 00 — Départ pour Tamatave.
- 09 h 00 — Visite au président du Comité exécutif du Faritany, M. Joseph Adrien Dahy.
- 09 h 30 — Visite au Maire de la ville, Président du Comité exécutif du Fivondronam-pokontany de Tamatave, M. Jacques Stephen.
- 10 h 00 — Visite du port.
- 13 h 00 — Déjeuner à la résidence de M. Fernand Quesnot, Consul de France.
- 16 h 00 — Visite de la ville.

Jeudi 5 septembre.

- 08 h 30 — Visite du Consulat.
- 09 h 00 — Visite de la raffinerie.
- 13 h 25 — Départ pour Tananarive.
- 16 h 00 — Rendez-vous avec Mme Renée Razafintsalama, haut responsable de la Banque centrale.
- 18 h 30 — Réception à la résidence de France offerte par S.E. M. Alain Bry, Ambassadeur de France.

Vendredi 6 septembre.

- 10 h 00 — Réception à l'Assemblée nationale populaire, sous la présidence de M. Lucien-Xavier-Michel Andrianarajinjaka.
- 14 h 30 — Rendez-vous à la direction du trésor du ministère des Finances.
- 16 h 00 — Rendez-vous avec M. José Rakotomavo, Ministre de l'Industrie.
- 17 h 00 — Rendez-vous avec M. Georges Solofoson, ministre du Commerce.

Samedi 7 septembre.

- 10 h 00 — Visite du palais d'été d'Ambohimanga et de Mantasoa.
- 18 h 00 — Visite de l'exposition agricole du CITE (Centre d'information technique et économique).
- 20 h 00 — Dîner offert par S.E. M. Alain Bry, Ambassadeur de France.

Dimanche 8 septembre.

- 13 h 00 — Départ pour Morondava.
- 19 h 00 — Réception offerte par M. Dublois, entrepreneur français.

Lundi 9 septembre.

- Visite de la sucrerie d'Analaiva, la SIRANALA.

Mardi 10 septembre.

- 10 h 00 — Visite de la Société agricole et industrielle du Menabe (maïs et distillerie de rhum) Sucrieries de Bourbon.
- 14 h 20 — Départ pour Tananarive.
- 19 h 05 — Départ pour Paris.

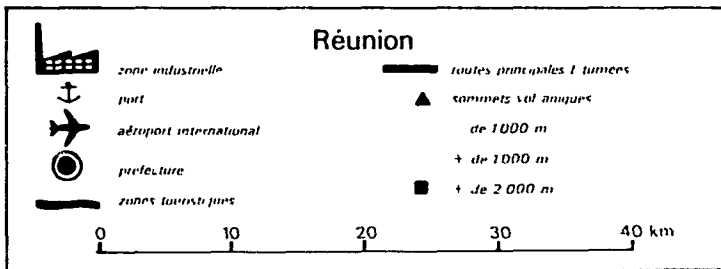
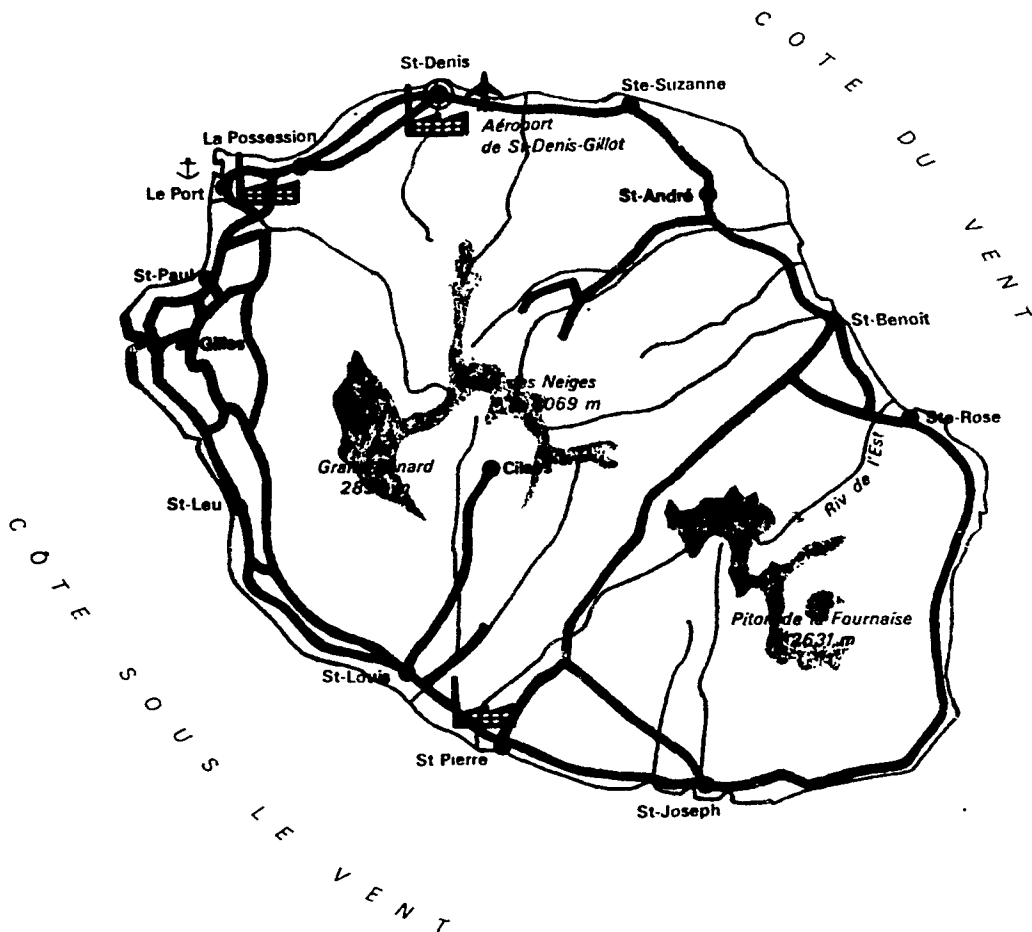
Mesdames, Messieurs,

Du 26 août au 10 septembre 1985, une délégation de la Commission des Affaires économiques et du Plan a effectué une mission d'information qui l'a conduite successivement dans le département de la Réunion et en République démocratique malgache. Cette mission avait pour objectif d'étudier les conditions du développement économique de ces deux îles, afin notamment de déterminer les éventuelles relations commerciales qui pourraient être favorisées entre elles.

La délégation était composée de MM. Jean Faure, Président, Marcel Bony, Lucien Delmas, Henri Elby, Bernard-Michel Hugo, Charles-Edmond Lenglet, Paul Malassagne et Louis Mercier. Elle était accompagnée par Mlle Cécile Boyon, administrateur des services du Sénat.

La délégation tient à remercier l'ensemble des personnes — hommes politiques, hauts fonctionnaires, chefs d'entreprises ou responsables économiques — qui ont apporté leur collaboration à l'élaboration des programmes de cette mission et ont ainsi contribué à l'intérêt de son séjour, tant à la Réunion qu'à Madagascar. Elle exprime également sa gratitude à tous les intervenants qui ont permis son information sur la situation économique des territoires visités.

Elle se doit enfin de souligner plus particulièrement le dévouement de nos collègues Sénateurs de la Réunion, M. Albert Ramassamy, membre de la Commission des Affaires économiques et du Plan, qui a accompagné la délégation tout au long de ses visites et entretiens, et MM. Louis Virapoullé et Paul Bénard.



PREMIÈRE PARTIE

LA RÉUNION

INTRODUCTION

L'île de la Réunion est située dans l'Océan Indien par 21° de latitude sud et 55° 30' de longitude est. Sa superficie est de 2 512 km².

Elle constitue, avec les îles Maurice et Rodrigues, l'archipel des Mascareignes, du nom de Mascarenhas qui fut l'un des premiers navigateurs portugais à l'explorer vers 1513.

La Réunion est formée par l'accolement de deux massifs : celui du Piton des Neiges et celui de la Fournaise. Le premier, situé à l'ouest de l'île, résulte de l'effondrement d'un volcan qui s'élevait à 3 500 ou 4 000 mètres ; en s'effondrant, il a donné naissance à trois cirques (Salazie, Mafate, Cilaos) d'accès difficile. De ce massif, subsiste le Piton des Neiges, point culminant du département (3 069 mètres).

Le massif de la Fournaise est constitué par des débris de cônes d'anciens volcans. Un seul de ces volcans reste en activité, le Piton de la Fournaise (2 619 mètres), ainsi qu'on a pu le constater à nouveau au cours du mois de mars dernier.

La Réunion doit son aspect tourmenté et montagneux à cette origine volcanique. C'est, en outre, une île paradoxalement peu ouverte sur la mer, en l'absence de port naturel, et qui ne dispose pas de plateau continental.

I. — LES OBSTACLES AU DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE

A. — Les handicaps géographiques

1. *La situation géographique de l'île*

Du fait même de sa situation géographique dans le sud-ouest de l'Océan Indien, la Réunion supporte à la fois les conséquences de son isolement et de son environnement.

a) *L'isolement*

Située à 10 000 km de la métropole, à l'écart des grands courants économiques, la Réunion souffre fondamentalement du handicap de la distance, qui entrave la mobilité des hommes et des idées, nuit à l'intégration du D.O.M. dans l'ensemble national et entraîne des coûts et des délais supplémentaires de transport et de communication. Or, tous les responsables locaux s'accordent aujourd'hui à reconnaître qu'il n'y aura pas de développement sans qu'ait été préalablement résolue de façon satisfaisante la question de la desserte, aussi bien aérienne que maritime, de l'île.

b) *L'environnement*

La Réunion est insérée dans un cadre de pays dits A.C.P. (Afrique Caraïbes Pacifique) de faible développement économique et qui peuvent donc produire à des coûts moindres. A titre d'illustration, le salaire minimum à La Réunion est sept fois supérieur à celui pratiqué à l'île Maurice et cinq fois plus élevé qu'à Madagascar.

2. *Ses implications sur l'économie réunionnaise*

La double contrainte tenant à l'isolement et à l'environnement de l'île induit des difficultés en matière de compétitivité et d'écoulement des produits.

a) *Le problème de l'insuffisante compétitivité*

En dépit de certains atouts — notamment son patrimoine, sa production énergétique régulière et peu chère, ses potentialités en matière de formation — la Réunion est confrontée aux difficultés liées à l'éloignement des sources d'approvisionnement et des marchés et au poids financier des coûts du transport et des coûts d'exploitation. En conséquence, l'île se heurte à la difficulté de ne pouvoir offrir aisément des produits à des prix compétitifs.

En effet, si elle cherche à fabriquer des biens incluant l'utilisation de matières premières, elle se trouve pénalisée par l'obligation de les importer en petites quantités, en provenance de la métropole, et de produire en petite série pour coller à l'étroitesse du marché local, ce qui renchérit ses coûts.

Au contraire, lorsque ses entreprises se portent sur des produits comprenant une grande part de main d'œuvre, les coûts salariaux en vigueur les empêchent d'atteindre les niveaux de prix pratiqués dans les îles voisines.

b) *L'absence de débouchés économiques*

Le handicap lié à l'exiguïté du marché affecte bon nombre de petites et moyennes industries, notamment dans le secteur de la confection, du bâtiment et des travaux publics.

A cette considération objective s'ajoute le fait que l'écoulement des biens est rendu difficile tant en métropole, en raison des coûts de production auxquels s'ajoutent les frais de transport et la concurrence des pays A.C.P., que dans les îles voisines où le pouvoir d'achat limité des habitants et leur faculté d'user de droits de douane s'opposent à une extension plus large du marché potentiel.

B. — Les problèmes démographiques et sociaux

1. *Les caractéristiques démographiques*

a) *Une population nombreuse*

La Réunion constitue le département d'outre-mer le plus peuplé, puisque la population dénombrée par le dernier recensement de mars

1982, s'élevait à 515 814 habitants, soit une densité de 205 personnes au km². Elle est estimée à 543 000 habitants en 1985.

Entre le recensement de juillet 1954 et celui de mars 1982, la population est passée de 274 400 à 515 800 habitants, soit une augmentation de 88 % en 28 ans.

Toutefois, il faut souligner que la progression démographique, calculée par les cinq derniers recensements, n'a cessé de se ralentir : ainsi, l'accroissement de la population a été de 27 % entre 1954 et 1961, de 19 % entre 1961 et 1967, de 14 % entre 1967 et 1974 et de 8 % entre 1974 et 1982. Mais ces taux d'augmentation ne sont pas comparables avec ceux qu'ont enregistrés notamment les Antilles, qui ont su interrompre leur croissance démographique beaucoup plus tôt.

Outre cette augmentation naturelle, il faut souligner que le phénomène de migration vers la métropole, qui concernait 4 000 à 5 000 personnes par an, s'est interrompu en 1983 ; depuis lors, on enregistre même un solde positif, signe d'un « retour au pays ».

b) *Une population jeune*

La particularité de la population réunionnaise réside dans les caractéristiques de la pyramide des âges : la tranche des 15-25 ans y est particulièrement abondante car elle correspond au boom démographique enregistré entre 1960-1970, dû à la chute de la mortalité et au maintien des naissances, qui n'ont commencé à décroître qu'à partir de 1970. La Réunion compte encore 47 % de jeunes de moins de 20 ans.

c) *Une population aux origines multiples*

Conséquence de son passé historique, l'origine ethnique des habitants de l'île est très diverse : la population regroupe des Africains (« Cafres »), des Européens et Métis, des Indiens (« Malabars »), des Chinois, des Indo-pakistanaïses (« Zarabes ») et des métropolitains (« Zoreils »). Toutes les personnes nées à la Réunion se considèrent comme réunionnaises ; elles ont en commun la citoyenneté française, la compréhension du parler créole et vivent ensemble sans que l'on discerne d'antagonismes de caractère ethnique.

Il est vrai que la grande jeunesse de la population peut constituer une « force vive » pour le développement de l'île- voire pour la France

toute entière puisque l'on déplore, en métropole, le fléchissement régulier du taux de natalité — alliée au mélange harmonieux des ethnies. En revanche, elle devient porteuse de risque d'explosion sociale dès lors que se pose le problème de l'emploi de ces populations jeunes.

2. La situation de l'emploi

L'emploi se caractérise par un double déséquilibre tenant d'une part, au fort taux de chômage, d'autre part, à la structure même des secteurs d'activité.

a) Le chômage : un problème d'une particulière acuité

L'emploi est au cœur du problème que pose le développement économique de la Réunion. Il est en outre renforcé par le fait que les difficultés économiques des D.O.M. sont souvent envisagées comme uniques pour l'ensemble des départements concernés. Or, il est indéniable que l'on sous-estime la gravité de la situation économique et sociale de la Réunion en l'assimilant notamment aux deux départements constituant les Antilles, dans lesquels existent des problèmes politiques et une situation économique moins aigüe.

L'arrivée sur le marché du travail des classes d'âge les plus nombreuses des années 1960-1970, se traduit par l'entrée de 13 000 personnes par an au moment même où, du fait de la crise économique, le tissu d'emploi est particulièrement fragile : sur ces 13 000 jeunes, seuls 4 000 trouveront un emploi.

A ce jour, 31 % de la population active réunionnaise, soit 45 000 personnes environ, est privée d'emploi, ce qui correspondrait, en métropole, à 7 millions et demi de chômeurs. Les perspectives tablent sur un doublement d'ici à 1988, soit 100 000 chômeurs pour 138 000 personnes au travail, constitués à 75 % de moins de 25 ans.

b) Le déséquilibre des secteurs d'activité

La Réunion présente une structure sectorielle comparable à celle d'un pays industrialisé, en dépit de sa situation économique effective.

- Secteur tertiaire : 68 %, dont 34 % d'emplois publics. Il convient de souligner ici un point mal connu : ce chiffre représente 10 %

de fonctionnaires en moins par habitant qu'en métropole. L'opinion communément admise d'un pourcentage excessif d'agents publics résulte du nombre important des fonctionnaires par rapport à la population active disposant d'un emploi.

- Secteur primaire : 17 %
- Secteur secondaire : 15 %, soit 8 000 emplois contre 16 000, dix ans auparavant.

A un secteur tertiaire que l'on qualifie volontiers d'hypertrophié s'opposent donc un secteur primaire stagnant et un secteur secondaire en déclin.

Ce phénomène est renforcé par la disparité des revenus : les fonctionnaires gagnent, en moyenne, 53 % de plus qu'en métropole alors que le salaire minimum pratiqué dans le secteur privé est inférieur de 20 à 30 % au SMIC métropolitain.

C. — La dépendance économique

1. *Le déficit de la balance commerciale*

a) *Le poids des importations*

Les importations sont dix fois supérieures aux exportations. Le taux de couverture se dégrade régulièrement depuis une dizaine d'années en raison de la très forte croissance des importations, notamment pour ce qui concerne les produits industriels et les produits finis.

En 1984, et alors que le produit intérieur brut est de 12,5 milliards de francs, les importations ont atteint 6 900 millions de francs contre 6 400 l'année précédente, soit une progression de 8 %. La France métropolitaine est restée le principal fournisseur du département avec une part représentant 64 % des importations contre 62 % en 1983. Les autres pays fournisseurs ont été notamment Bahrein (9 %), l'Afrique du Sud (5 %), l'Italie (3 %), le Japon (2 %) et l'Allemagne (2 %).

Le coût d'importation des matières premières, alourdi des frais de transport, grève lourdement la production locale : si le prix du fret des produits finis a baissé, il a augmenté de 100 % pour les matières premières, ce qui pose le problème de la concurrence de la production

locale face aux importations. La délégation a estimé qu'il serait souhaitable d'envisager les dérogations nécessaires, les dispositions favorables aptes à assurer la protection des produits locaux.

Enfin, l'importation massive de produits finis est due à la pression de la demande intérieure qui s'oriente de plus en plus vers des produits réclamant un niveau de technicité non encore atteint localement.

b) La moindre progression des exportations

En contrepartie, les exportations — essentiellement sucre, rhum et huiles essentielles — se sont élevées à 695 millions, soit une hausse de 5 % par rapport à 1983 (662 millions). La métropole demeure toujours le principal client du département avec une part représentant 77 % des exportations, contre 53 % l'année précédente. Elle est suivie par le Maroc (3 %), Mayotte (3 %) et le Portugal (2 %).

2. L'importance des revenus sociaux

a) La faible part des revenus du travail

En terme de distribution des revenus, il est frappant de constater que seuls 21 % de la masse des revenus globaux distribués proviennent du travail, 79 % étant tirés des revenus sociaux.

b) L'absence de parité du régime de protection sociale

Il faut toutefois savoir que le régime social applicable à la Réunion n'est pas identique à celui en vigueur en métropole : ainsi, l'ouverture des droits aux allocations familiales et à l'allocation logement était encore subordonnée à un critère d'activité lors du séjour de la délégation. Cette disparité semblant particulièrement choquante lorsque l'on connaît les taux d'inactivité dans l'île, la suppression du critère d'activité pour l'allocation logement a été opérée en janvier 1986 et prendra effet au 1^{er} juillet de cette année. Diverses améliorations du régime d'allocations familiales sont également envisagées.

Enfin, les populations d'Outre-mer ne bénéficient pas de certaines allocations telles les allocations pré et post-natales, les prêts aux jeunes ménages, l'aide personnalisée au logement, l'allocation compensatrice pour adultes handicapés ou l'allocation au jeune enfant. Aucune des mesures sociales récentes instituées en métropole ne semble avoir été étendue à la Réunion.

II. — LES ORIENTATIONS ACTUELLES DU DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE

A. — Les secteurs en difficulté

1. *Les paradoxes du secteur agricole*

L'agriculture réunionnaise présente la particularité de faire coexister des exploitations précaires, dépourvues de tout équipement, et des fermes pilotés, modèles de progrès et de modernité et de faire voisiner des modes d'exploitations traditionnels et des formules plus originales, telle la ferme municipale de la Plaine des Palmistes.

a) *Les obstacles à l'installation des agriculteurs*

- Le coût du foncier

Sur les 250 000 hectares de superficie que compte l'île, seuls 80 000 sont affectés à un usage agricole et 52 000 à 55 000 effectivement exploités aujourd'hui. L'île Maurice, de dimensions plus réduites, dispose de davantage de terres cultivables.

Divers textes tentent de prévenir la multiplication des terres en friche — terres enclavées ou en indivision — et de favoriser l'installation d'agriculteurs : ainsi, la « loi montagne » qui prévoit la récupération des terres incultes mais dont la mise en œuvre reste délicate.

L'exiguïté du territoire a en outre pour conséquence de renchérir le coût des terres ; à cette particularité géographique s'ajoute le fait que la disparité des revenus pousse à la spéculation foncière : ainsi, les fonctionnaires, qui disposent de revenus importants, peuvent proposer des prix plus élevés pour l'achat de terrains.

De plus, la mise en valeur des terres suppose divers travaux de valorisation, tel l'épierrage dont le coût, particulièrement élevé, peut atteindre le prix d'achat de la parcelle. A titre d'illustration, la mise en valeur d'une prairie s'élèverait à 12 000 francs l'hectare.

Il est donc nécessaire d'aider à l'installation des paysans : la délégation a pu apprécier sur place le rôle prépondérant joué par la S.A.F.E.R. pour favoriser l'accès des cultivateurs à la propriété terrienne. L'effort considérable entrepris a permis de rétrocéder, en une décennie, près de 20 000 hectares de terre et de créer 2 400 exploitations viables.

- Les caractéristiques de l'agriculture réunionnaise

- La taille des exploitations :

L'exploitation agricole réunionnaise est souvent de dimensions limitées : 6 000 à 8 000 hectares sont ainsi cultivés par petites unités d'un demi-hectare. Cette situation freine le développement de l'agriculture et suscite des tentatives de remembrement de certaines parcelles.

- Le mode d'exploitation des terres

Pendant longtemps s'est appliqué le mécanisme du colonat partiaire qui fonctionnait sur la base d'un partage de la production entre l'exploitant et le propriétaire : ce dernier recevait la moitié de la production totale, sans supporter le poids des charges afférentes. Ce pourcentage a décliné jusqu'au tiers, puis au quart avec la part des charges d'exploitation correspondantes. Toutefois, il semblerait que ce contrat soit peu respecté par les propriétaires. Par crainte de perdre leurs moyens d'existence, de nombreux exploitants se prétendraient volontaires et accepteraient d'être colons. Or, cette forme traditionnelle de production ne favorise pas une amélioration des méthodes culturales et des rendements, le colon étant peu motivé et le bailleur peu enclin à investir. Le colonat partiaire concerne encore 4 000 exploitants sur 15 000 hectares.

b) *Les défis de l'agriculture réunionnaise*

- Le devenir de l'économie sucrière

Selon l'I.N.S.E.E., et pour la première fois en 1983, la production sucrière a réalisé 49 % de la production agricole totale, soit moins de la moitié, alors qu'elle est restée longtemps la première activité industrielle de l'île.

La Réunion permet à la France d'être le seul pays européen producteur de sucre de canne dans la Communauté économique européenne, depuis que les Antilles ont peu à peu abandonné ce secteur.

L'industrie sucrière assure 15 % de la formation du produit intérieur brut et emploie 11 000 personnes environ pour assurer l'approvisionnement de cinq sucreries.

Le tissu industriel se compose de 7 000 petites unités travaillant sur 37 000 hectares répartis en 34 500 récoltés et 2 500 replantés, ce dernier chiffre étant largement inférieur aux besoins évalués à 7 000 hectares.

Les aides publiques représentent un volume de près de 200 millions de francs, soit 50 millions au titre du transport et du raffinage supportés par le FEOGA, 26 millions pour l'aide à l'épierrage et la mécanisation, financées conjointement par le département, l'État et le FEOGA, et 126 millions correspondant au soutien, par le budget du ministère de l'agriculture, du prix de la canne et de la marge industrielle.

Le prix communautaire du quintal de sucre, fixé à 324,44 F étant jugé insuffisant, l'État a garanti aux planteurs et fabricants, un prix de 357,96 F et compense la différence de 33,52 F pour tous les sucres exportés.

En outre, le prix de la canne ainsi fixé restant trop faible pour assurer la rentabilité des exploitations de moins de 20 hectares, souffrant d'une moindre productivité, une aide supplémentaire de 27 francs par tonne de canne jusqu'à 500 tonnes, et 10 francs pour les 500 tonnes suivantes, est venue compléter ce prix.

Le problème essentiel est un problème de coût : d'une part, le prix d'intervention ne suit pas la progression des coûts de production et pousse à la fermeture des exploitations les moins performantes, d'autre part, le mécanisme du complément de prix incite à la diminution de la production.

En dépit de l'aide apportée par l'État et du plan régional qui prévoit de conforter l'acquis, il semble indispensable que le Gouvernement poursuive et accentue son effort sous peine de condamner à moyen terme cette industrie.

- La nécessaire diversification des produits

Afin de maintenir la population agricole et d'œuvrer pour l'auto-suffisance de la Réunion, il est impératif d'agir en faveur de la multiplication des cultures en s'orientant vers les productions fruitières,

marâchères ou forestières. Cette action suppose un effort de la région et des pouvoirs publics, notamment pour assurer les garanties de distribution, afin de compenser le fait que les pays A.C.P., associés et protégés par la C.E.E., sont autorisés à pénétrer sur le marché réunionnais à des coûts moindres.

Elle induit également un besoin d'encadrement et de formation renforcé : à titre d'illustration, l'île ne dispose que de 70 agents de formation agricole et de 20 contrôleurs inséminateurs de l'établissement départemental de l'élevage (E.D.E.) dépendant de la Chambre d'agriculture, pour l'ensemble du territoire. Ces moyens sont notoirement insuffisants.

1. L'agriculture ne permet pas encore l'autonomie alimentaire

La Réunion importe encore plus de la moitié de la viande de volaille et de porc, près des 2/3 de la viande bovine, 80 % du lait, près des 3/4 des agrumes et 2/3 des fruits consommés dans l'île. L'autosuffisance nutritionnelle n'est donc pas encore atteinte en dépit de certains efforts, tel l'élevage dont on a favorisé l'établissement sur la plaine des Palmistes. On note ainsi un fort développement, récent, de la production animale : 80 % de la **viande porcine** est produite localement, ce seuil paraissant suffisant pour ne pas atteindre une éventuelle surproduction susceptible de décourager la production et de provoquer un effondrement du marché. La Réunion importe des pays A.C.P. l'équivalent de 2 726 tonnes de viande porcine.

La **viande bovine** n'est produite localement que pour 25 à 30 % des besoins et subit une lente évolution. Si la production est globalement compétitive — c'est le seul produit dans ce cas — par rapport à celle de la métropole, elle ne peut s'aligner, notamment, sur celle du Botswana qui est la moins chère du monde mais de qualité médiocre. On déplore également l'absence de salle de découpe permettant une bonne présentation de la production locale.

La production bovine devrait se développer à la Réunion car il y existe une demande locale forte pour de la viande de qualité, ce qui n'est pas le cas de la viande importée. Ce développement est subordonné à la production agro-alimentaire destinée au bétail. On pourrait, sur ce point, envisager des **échanges commerciaux avec Madagascar** pour répondre aux besoins réunionnais, avec contrepartie industrielle.

En outre, se pose le problème du manque de fourrage en période de sécheresse, en l'absence de recours à la pratique de l'ensilage. Il serait utile d'obtenir à la Réunion l'installation d'un terminal céréalier, au prix européen. Les démarches entreprises à Bruxelles ont reçu un accueil favorable, mais non encore suivi d'effets.

La **viande ovine** n'est guère produite en Réunion, à l'exception d'un élevage de cabris à Saint Gilles, qui est concurrencé par la production australienne.

L'évolution de la production de **volailles** est favorable mais pose un problème de compétitivité.

A l'heure actuelle, de nombreux exploitants travaillent pour un revenu inférieur au S.M.I.C. : c'est pourquoi le complément de ressources par l'élevage pourrait notamment permettre de retenir la population agricole.

Hormis l'élevage, les autres productions agricoles demeurent limitées. Ainsi, les résultats ont été particulièrement catastrophiques pour le **thé** : on envisageait de produire 5 tonnes par an mais les résultats ont été très médiocres.

La seule **céréale** cultivée à grande échelle dans l'île est le maïs, dont la production diminue régulièrement depuis 1982 pour ne plus couvrir que 17 % de la consommation globale.

Les **produits laitiers**, incluant la production de fromage, ne couvrent que 10 % de la demande locale.

2. L'agriculture est insuffisamment créatrice d'emplois

— Le manque d'infrastructure :

L'obstacle majeur qui s'oppose à l'installation de jeunes agriculteurs à la Réunion tient essentiellement au manque d'infrastructure : les fermes sont le plus souvent privées d'eau courante, d'électricité et de téléphone. La délégation a pu constater elle-même, lors de visites d'exploitations implantées dans les Hauts, le degré d'inconfort et de précarité des installations.

— Le poids des charges sociales :

Il convient de souligner que les charges sociales salariales qui frappent les exploitations agricoles s'élèvent à plus de 50 % du salaire versé à chaque salarié, en l'absence de tout régime de protection sociale du type de l'AMEXA (Assurance maladie des exploitants agricoles) tant pour les propriétaires que pour les salariés agricoles. En outre, les fermes réunionnaises, peu mécanisées, emploient un pourcentage de main d'œuvre supérieur à celui observé en métropole. Il serait peut-être souhaitable de mettre au point un dispositif de cotisations modulées applicable au régime de l'assurance maladie en faveur des petits exploitants et d'alléger les taux très élevés dus au titre de la protection pour les accidents du travail et de la vie privée.

c) Les aspects positifs

- **La production maraîchère de qualité** : au cours d'une visite effectuée dans une ferme pilote de Saint Gilles, la délégation a découvert que l'agriculture réunionnaise pouvait trouver un débouché notable dans la production de fruits et légumes de qualité (fraises, melons, pleurottes,...) cultivés à contre saison et exportés en métropole.

- **La production de la vanille** :

La vanille réunionnaise, dont la très haute qualité est unanimement reconnue, est produite dans l'est du département. Les principaux concurrents de la Réunion sont Madagascar et les Comores, 85 % de la récolte mondiale étant assurée par ces trois pays.

Il faut environ quatre kilos de vanille verte pour obtenir un kilo de vanille noire, après une préparation qui dure dix mois. Ainsi qu'a pu l'observer la délégation au cours de la visite effectuée à la coopérative de Bras-Panon, la vanille est échaudée, étuvée puis séchée avant d'être mise en « malles » pendant une durée de huit mois.

Grâce au maintien des cours à un niveau élevé, la production réunionnaise est en pleine expansion : les surfaces consacrées à la culture du vanillier sont passées de 600 hectares en 1983 à 790 en 1984 et le tonnage récolté — le plus élevé des vingt dernières années — est supérieur à l'objectif de 150 tonnes fixé par le plan de relance mis en place en 1979. La production collectée s'est élevée à 168,2 tonnes contre 93,1 en 1983, soit une progression de 81 %.

La vanille peut donc constituer un secteur de production porteur d'exportation et qui comporte l'avantage d'utiliser largement la main

d'œuvre locale — notamment féminine — pour les opérations de triage et de calibrage.

Les producteurs locaux s'inquiètent toutefois de la baisse du cours du dollar, unité de compte de la fixation internationale du prix du kilo de vanille noire, qui risque d'amoindrir la valeur de la production.

- **La production d'huiles essentielles**

La Réunion produit des essences de fleurs, obtenues par distillation des feuilles de géranium et de vétyver, et qui entrent dans la composition des parfums. Ce type de culture pourrait être utilement développé et modernisé : en effet, la culture du géranium a peu évolué depuis son introduction dans le département. Les deux tiers des planteurs la pratiquent en monoculture, sur des exploitations généralement de type familial et de manière insuffisamment intensive sur des terres appauvries par cinq, six, voire sept récoltes par an. La distillation s'effectue sur place, avec un équipement dont le caractère archaïque a particulièrement frappé la délégation.

Or, le marché mondial de l'essence de géranium est caractérisé depuis plusieurs années par un excédent de la demande sur l'offre : la production mondiale n'a cessé de décliner alors qu'aucun produit de synthèse n'a pu lui être substitué. En outre, l'essence de géranium Bourbon est très recherchée pour sa haute teneur en rhodinol et bénéficie, de ce fait, d'une surcôte importante par rapport aux essences provenant d'Égypte ou de Chine.

Les exportations se sont élevées à 36,1 tonnes en 1984 : on estime que 60 tonnes pourraient être écoulées annuellement sans difficulté en l'état actuel du marché.

2. Le déclin du secteur du bâtiment

a) Des besoins importants

L'activité du secteur du Bâtiment et des Travaux publics est médiocre alors même que les besoins sont immenses. Le recensement de 1982 a constaté que sur les 120 000 résidences principales que compte l'île, 42 000 sont en fait des taudis ou des bidonvilles.

Depuis cette date, on construit environ 3 000 logements par an, dont moins de 1 000 logements sociaux, en dépit de la pression démo-

graphique. A ce rythme, il faudra environ 40 ans pour résoudre le problème du logement à la Réunion.

Le nombre des permis de construire délivrés en 1984 a encore diminué de 5 % par rapport à l'année précédente, reflétant les difficultés rencontrées par le secteur du B.T.P. : de nombreuses entreprises ont en effet dû cesser leur activité en 1984, entraînant la suppression de plus de 1 000 postes dans la branche et l'enregistrement de près de 1 700 licenciements pour cause économique.

b) Des coûts de construction trop élevés

Le problème du coût de la construction se pose tant pour les logements sociaux que pour le « moyen de gamme ». En effet, les subventions allouées au logement social sont notoirement insuffisantes : il arrive même que ce type d'habitat revienne plus cher que les logements de qualité supérieure lorsqu'il faut y ajouter les coûts de raccordement aux réseaux et la voirie. De même, les logements moyens sont insuffisamment aidés et trop coûteux pour les revenus moyens réunionnais.

Depuis 1978, les crédits de l'État réservés à ces logements ont été globalisés au sein d'une ligne budgétaire unique (L.B.U.) qui s'élevait à 230 millions en 1984 pour des besoins estimés à 600 millions.

L'amélioration de la situation du logement supposerait, d'après les responsables locaux, la suppression du critère d'activité pour la perception des allocations logement — suppression acquise à compter du 1^{er} juillet 1986 —, l'augmentation de la L.B.U. et l'assouplissement des critères permettant d'accéder à ces fonds afin de stimuler la construction.

Pour l'heure, la délégation a pu appréhender les efforts réalisés par l'île en faveur de la réhabilitation des habitations insalubres. Des mécanismes originaux ont été mis en place afin d'aider les habitants à réaliser eux-même — à moindre coût — l'amélioration du logement de la famille.

3. Les obstacles juridiques au développement de l'aquaculture

L'aquaculture concerne presque exclusivement l'élevage de tortues marines de la compagnie réunionnaise d'aquaculture et d'industrie littorale, à la ferme CORAIL de Saint-Leu, créée en 1978 pour

assurer l'approvisionnement du marché local et susciter un mouvement d'exportation vers l'Allemagne et les États-Unis.

L'application des dispositions de la Convention de Washington sur la protection des espèces en voie de disparition, confirmées en avril 1985 par les pays signataires, a entraîné la fermeture des marchés à l'exportation, donc la suppression de débouchés suffisants. Ainsi que l'a constaté la délégation au cours de la visite qu'elle y a effectuée, le nombre des tortues élevées a été réduit des deux tiers, sans que l'on puisse assainir la trésorerie de l'entreprise et éviter sa mise en liquidation en 1984.

La délégation a estimé pour le moins surprenant que cette convention puisse s'appliquer en matière d'élevage alors que la reproduction des espèces y est, par nature, favorisée et réalisée, et a déploré qu'on fasse ainsi obstacle au développement d'un secteur originellement très porteur.

B. — Les perspectives favorables

1. *La croissance du secteur des métiers*

Le rôle du secteur des métiers est prépondérant dans une région limitée tant par sa géographie que par la taille de sa population ; il contribue à l'émergence de jeunes entrepreneurs, assure un soutien aux filières industrielles ou agricoles par le biais de la sous-traitance, de la transformation et des services, tout en gardant une grande souplesse face à l'environnement.

Avec près de 4 500 entreprises, le secteur des métiers rassemble, à la Réunion, plus de 13 000 personnes, soit 11 % des emplois occupés et constitue, à l'heure actuelle, le secteur le plus dynamique en terme de création d'activités. Il est vrai que le nombre d'entreprises reste encore réduit puisqu'un département français comme le Morbihan compte plus de 11 000 entreprises artisanales pour une population comparable : la densité artisanale reste ainsi très faible avec 83 entreprises pour 10 000 habitants à rapprocher de la moyenne métropolitaine ou de celle des autres D.O.M. telle la Martinique (150).

Néanmoins, le taux de croissance du secteur est particulièrement élevé : on enregistre un solde de création positif supérieur à 300 entreprises chaque année depuis 5 ans, soit une entreprise par jour ouvrable.

De fait, le secteur est jeune, comme le sont les chefs d'entreprises, puisque 44 % d'entre eux ont moins de 35 ans, contre 28 % en France métropolitaine.

Ces entreprises réalisent 10 % des investissements privés effectués dans le département. De taille réduite — 3 emplois en moyenne —, elles restent cependant fragiles ainsi que l'atteste le nombre important de disparitions d'entreprises : 500 en 1984, soit 12 % de l'effectif total, mais elles témoignent que l'esprit d'initiative reste vivant à la Réunion.

a) *Les handicaps à surmonter*

Le secteur des métiers souffre de trois handicaps majeurs :

1) une formation professionnelle et initiale des artisans et des salariés très insuffisante. Il faut savoir que les deux tiers des chefs d'entreprises et 85 % des salariés n'ont aucune formation et que l'analphabétisme reste préoccupant puisqu'il concerne encore 19 % des chefs d'entreprise,

2) un outil de travail peu performant et parfois mal adapté,

3) une utilisation imparfaite des mécanismes de crédit mis en place, puisque l'on constate notamment un autofinancement trop important par manque de comptabilité ou le recours à des formules de crédit coûteuses.

Le secteur doit, de plus, faire face à divers défis liés :

— aux nouvelles contraintes sociales et juridiques entraînées par la mise en œuvre progressive du système métropolitain,

— à la concurrence tant des produits importés, que du « travail au noir »,

— à la naissance d'un circuit de distribution moderne,

— à la création de quelques petites et moyennes industries dans les secteurs de l'agro-alimentaire et du bâtiment,

— à la faiblesse du revenu disponible des ménages qui ne représente que 40 % de celui de la métropole,

— à l'inexistence de marchés de sous-traitance, à l'exclusion du secteur du bâtiment.

L'ensemble de ces handicaps a entraîné la disparition lente mais inexorable des professions ne répondant plus aux nouvelles données économiques.

Ainsi, la départementalisation a accentué très certainement la chute du secteur artisanal traditionnel. L'arrivée des nouvelles générations nées après celle-ci, qui ont pu acquérir une formation initiale et une qualification professionnelle, ne s'est fait sentir qu'à la fin des années 70. Elles deviendront prépondérantes au cours de la décennie 1980 et devraient contribuer à l'accélération des mutations économiques et sociales du secteur des métiers.

La délégation a pu constater la disparition de l'artisanat traditionnel notamment lors de la visite qu'elle a effectuée dans l'atelier de M. Maillot, ébéniste à Saint-Denis. Cet artisan a été peu à peu contraint d'abandonner son métier, qu'il effectuait de la manière la plus traditionnelle, ses coûts de production étant trop élevés pour pouvoir concurrencer des produits importés — certes de qualité médiocre — mais moins chers.

Outre les problèmes humains que pose cette évolution inéluctable, il faut remarquer que la coupure intervenue prive le secteur de l'expérience acquise par les générations anciennes et des formations dispensées par des maîtres d'apprentissage.

Aussi fallait-il que les conditions objectives de qualification professionnelle, de connaissance des circuits administratifs et financiers, de maîtrise des mécanismes de gestion, d'utilisation de technologies adaptées puissent être réunies.

b) La mise en œuvre de mesures favorables à la formation

Face à ce constat, la volonté des pouvoirs publics de favoriser le développement du secteur des métiers s'est concrétisée à partir de 1980 par une série d'actions mobilisant des financements croissants d'année en année de l'État, de la région, du département et des communes, en étroite association avec la Chambre des métiers et les professionnels.

Trois phases essentielles doivent être mentionnées :

1) La mise en place de moyens d'analyse, d'animation et d'investissements publics en faveur du secteur (1980-1982)

Cette phase a débuté par la création en 1981 d'un véritable service d'actions économiques à la Chambre de métiers, lui donnant les

moyens d'analyse et d'animation pour définir et conduire une politique de développement. L'effectif d'assistance technique est ainsi passé d'un agent pour 3 000 artisans à un agent pour 700 artisans en 1982, puis pour 450 artisans en 1985. Une étude exhaustive réalisée en 1982 a permis une réelle connaissance du secteur, de ses atouts et de ses handicaps.

La mise en œuvre d'un premier programme d'investissement en faveur de l'installation d'entreprise s'est traduite par la réalisation de deux cités artisanales et de trois ateliers relais.

2) Les programmes pluriannuels

- **L'action du département**

Fin 1982, l'Assemblée départementale s'est engagée sur un programme pluriannuel inspiré par la chambre des métiers et comportant trois volets :

- la formation continue et l'encadrement des artisans,
- la mise en place de structures d'accueil (zones artisanales, ateliers relais) et la modernisation des outils de production des entreprises, par l'intermédiaire de l'octroi de primes,
- la poursuite du financement du Commissariat à l'artisanat, chargé de la promotion des produits de l'artisanat.

- **L'action de l'État et de la région : l'apprentissage et la formation professionnelle**

L'apprentissage constitue, au niveau national, la formation la plus adaptée au monde artisanal, tant au niveau des salariés qu'au niveau des chefs d'entreprises, puisque plus de la moitié des artisans installés dans les régions françaises a acquis une formation de ce type. A la Réunion, seuls 1 % des artisans et 2 % des salariés étaient dans ce cas compte tenu de la quasi absence de structures de formation des artisans jusqu'en 1980 (moins de 200 apprentis formés chaque année).

En 1983, sous l'impulsion du Commissaire de la République, a été fixé un objectif de 2 000 apprentis à moyen terme poursuivi par la Région qui, dans le cadre de ses nouvelles compétences, a alloué les moyens financiers nécessaires soit, actuellement, plus de 10 millions de

francs. L'évolution du nombre d'apprentis depuis 1981 est la suivante :

1981 : 292
1982 : 580
1983 : 955
1984 : 1 205
1985 : 1 600
1986 : 2 000 (objectif)

En 1983, également, ont été initiées les premières actions d'amélioration de la formation professionnelle des artisans installés sur le fondement de la loi du 23 décembre 1982, instituant des ressources propres pour la formation professionnelle continue des artisans (Fonds d'assurance formation). Des actions de formation professionnelle abondées par des concours du Fonds régional à la formation professionnelle ont permis la mise en place de stages de qualification qui devraient être étendus progressivement dans les principaux métiers.

En outre, toujours dans le cadre de la loi, en deux ans, 2 000 stagiaires candidats à la création d'entreprises ont pu bénéficier d'une initiation à la gestion afin de limiter le taux élevé d'échecs au cours des premiers mois d'activité.

3) L'adoption d'un contrat-programme

En 1984, le contrat de Plan État-Région a retenu le secteur des métiers dans ses priorités et donné un cadre d'intervention permettant d'allouer des moyens tendant à la réalisation, sur cinq ans, des quatre principaux objectifs économiques, soit :

- la structuration des filières de production,
- la constitution de groupements,
- le renforcement du conseil individuel,
- l'installation des entreprises.

En outre, le contrat de Plan a prévu, dans son volet formation, la réalisation de capacités d'accueil (2 500 apprentis en 3 centres de formation des apprentis) correspondant à l'évolution de l'effectif des apprentis et la poursuite de la formation continue.

Diverses aides, exonérations et mécanismes de prêts bonifiés constituent un dispositif incitatif en faveur de l'entreprise en phase de création et de développement.

L'accroissement des aides dispensées témoigne de l'émergence d'entreprises artisanales modernes ainsi que de l'adaptation de celles-ci aux besoins des entreprises. L'évolution du montant des aides directes aux entreprises artisanales est la suivante :

1982 : 762 000 F
1983 : 3 728 051 F
1984 : 8 951 934 F

2. Le développement récent du tourisme

a) L'essor du secteur

Depuis la mi-1983, on a enregistré une forte croissance du taux d'occupation des hôtels, mais l'équipement hôtelier réunionnais est encore très en retard sur celui de l'île Maurice. Ce taux de remplissage de 58 % s'explique par divers facteurs :

La limitation des sorties de devises, en 1983, qui a favorisé le tourisme dans les D.O.M.

Le coût du transport aérien qui, prohibitif encore récemment, est devenu plus accessible grâce à la mise en route d'une desserte par charter de la compagnie Point Air chaque quinzaine, puis chaque semaine et à la baisse des tarifs proposés par Air France, notamment par la création de « vols verts » en période creuse.

L'effort promotionnel récent mené par l'île elle-même afin de faire connaître l'intérêt touristique propre de la Réunion. Ainsi, la Réunion est présente au Salon de l'agriculture et à la Foire de Paris. Cette impulsion a été marquée par la création, le 21 juin 1985, de l'A.R.T.L. (Agence régionale pour le tourisme et les loisirs) qui remplace l'ancien comité régional, conformément aux lois de décentralisation, afin de conférer au D.O.M. plus d'autonomie en matière touristique.

En effet, l'île était assimilée, par la clientèle, aux autres îles de l'Océan Indien-Maurice, Seychelles...—alors qu'elle ne compte que l'unique plage de Saint-Gilles conforme à ce modèle. Les élus ont donc choisi de promouvoir l'image des paysages de montagne, éventuellement comme produit combiné avec celui des plages voisines, mais qui reste coûteux. La délégation a estimé qu'il pourrait être souhaitable de développer le tourisme de groupe (troisième âge, comité d'entreprise, villages de vacances) à l'aide de vols charter qu'Air France pourrait même assurer —bien que la compagnie française se refuse encore à

l'envisager—, et favoriser ainsi l'essor de l'hôtellerie « moyen de gamme ».

Il convient également de signaler le contrat passé récemment entre Air France et certains tours-operators, afin de stimuler la venue des touristes en 1986. Ce contrat est le suivant :

— Air France prend une part encore plus active à la promotion de la Réunion par le jeu d'accords bilatéraux, l'amenant à participer de façon très directe aux différents frais des tours-operators.

— En contre-partie, ceux-ci lancent, pour l'hiver 85/86, un forfait tout compris d'une semaine à la Réunion allant de 6 800 à 8 800 F suivant la période, sans modification du tarif aérien.

Enfin, on note également un **fort développement du tourisme intérieur** répondant aux besoins de la population insulaire nantie d'un pouvoir d'achat assez proche de celui de la métropole.

b) La composition de la clientèle

Les touristes sont, pour l'essentiel, d'origine française, mais aussi suisse et allemande. **La fréquentation italienne, non négligeable, pourrait être accrue par la création d'une escale supplémentaire à Rome de la liaison aérienne Paris — Djeddah — Tananarive — Saint-Denis.**

En revanche, on compte très peu de Sud-Africains, qui se rendent plutôt à l'île Maurice, et pas de Japonais ou de ressortissants du Sud-Est asiatique en raison des caractéristiques de la desserte aérienne, orientée davantage dans le sens Nord-Sud qu'Est-Ouest.

Si le tourisme est sans nul doute un créneau d'avenir, créateur d'emplois et, de surcroît, peu subventionné (8 % de son chiffre d'affaires), son développement se heurte à certains obstacles qu'il serait aisé de surmonter.

c) Les obstacles au développement du tourisme

- Le problème de la desserte aérienne

Le problème tient au monopole que détient Air France à destination de ce D.O.M. La situation devrait pouvoir s'assouplir, comme cela a été le cas pour les destinations vers les Antilles sur lesquelles des lignes charter sont désormais assurées. Le monopole d'Air France pose

des difficultés au niveau communautaire et suscite des procédures judiciaires à Bruxelles.

L'élément positif consiste dans le fait que les vols à destination de la Réunion sont considérés comme des vols internationaux et comportent des escales susceptibles de mobiliser une clientèle supplémentaire.

En revanche, n'étant pas assimilé à un vol domestique par la compagnie française, les billets restent très coûteux.

- La cherté des communications

Le réseau de télécommunications est peu modernisé à la Réunion : ainsi l'utilisation de Transpac y coûte 2,8 fois plus cher qu'en métropole, contrairement au principe de la continuité territoriale. La requête émise par le Conseil économique et social auprès du ministre chargé des télécommunications afin de remédier à cet état de fait, reste pour l'heure sans réponse.

- Les effets pervers des mécanismes de prêt

L'industrie du tourisme nécessite des investissements particulièrement lourds, telle l'implantation d'un hôtel. Or, conformément aux règles de financement, l'obtention des prêts est subordonnée à l'engagement de présenter un fonds de roulement positif à échéance de quatre ans. Cette contrainte a pour conséquence que seuls ceux qui disposent déjà de capitaux peuvent accéder à ce type de financement.

3. La création d'équipements d'infrastructure

a) L'action en faveur de l'indépendance énergétique

- Les chiffres

La production d'énergie électrique dans le département a progressé de 8 % en 1984 : elle a atteint 521 millions de kwh contre 482 millions l'année précédente.

L'énergie électrique d'origine thermique tient une place de plus en plus importante (1 % en 1982, 8 % en 1983 et 18 % en 1984) ; les achats effectués auprès des sucreries, d'énergie produite à partir d'un résidu de la canne à sucre ont progressé de 59 % en 1984, pour représenter 4 % de la production totale.

Corrélativement, la production d'énergie hydroélectrique a diminué, entraînant, du fait de l'accroissement des besoins, une plus forte dépendance énergétique de l'île envers l'extérieur. Le coefficient d'auto-suffisance de la Réunion est passé de 92 % en 1983 à 82 % en 1984, contre 99 % en 1982.

Afin de faire face à la demande croissante d'énergie électrique, E.D.F. a mis en place un programme d'investissements dont l'objectif est un doublement de la production entre 1984 et 1990.

- Les grands travaux : l'aménagement de Takamaka II

- La nature des travaux :

La rivière des Marsoins draine le versant est du massif du Piton des Neiges, et occupe le fond de l'ancien cirque des Marsoins. Ce cirque, entaillé par l'érosion dans les formations volcaniques primitives du Piton des Neiges, devait ressembler aux cirques de Salazie, Mafate ou Cilaos, avant son comblement par des coulées lors d'épisodes volcaniques plus récents.

Deux facteurs se conjuguent pour donner à la rivière des Marsoins un potentiel énergétique intéressant : l'exposition « au vent » du versant qu'elle draine, entraînant de fortes précipitations, et sa pente importante.

Ce potentiel n'étant que partiellement exploité depuis la mise en service de la chute de Takamaka I en 1969, la chute de Takamaka II, en cours de réalisation, complètera cet équipement en amont.

La chute de Takamaka III, qui n'est actuellement qu'à l'état de projet, pourrait constituer le troisième et dernier maillon de cette chaîne en équipant la rivière en aval de Takamaka II.

Les travaux de Takamaka II, dont la délégation a pu apprécier l'ampleur lors d'une visite effectuée sur les chantiers, ont pour but d'équiper la rivière, d'amont en aval, des installations suivantes :

- un barrage voûte en béton d'environ 25 mètres de hauteur, créant une retenue de 110 000 m³ de capacité utile,

- une prise d'eau principale complétée par six prises d'eau secondaires sur la rivière des Marsoins, et une prise d'eau sur le Bras Patience,

- une galerie d'amenée en charge de 4 500 m de longueur excavée dans le versant rive gauche de la vallée,
- un puits de chute blindé de 285 m de dénivelé,
- une usine entièrement souterraine et sa galerie d'accès,
- une galerie de fuite en charge rejoignant la galerie d'amenée de Takamaka I.

Ces équipements se complètent de l'adduction de Bras Cabot, destinée à dériver vers l'usine de Takamaka I une fraction du débit du Bras Cabot.

Toutefois, l'exécution des travaux se heurte à certaines difficultés propres au site tenant principalement aux conditions climatiques (précipitations importantes, y compris en dehors de la période cyclonique), au contexte géologique composé de formations très diverses, au caractère accidenté du relief qui a imposé des solutions d'accès originales (téléphériques de Bebour et de Bras Cabot, plans inclinés), enfin à l'exiguïté des différentes zones du chantier.

— L'impact socio-économique des travaux :

L'investissement consenti par E.D.F. pour l'équipement de la chute de Takamaka II est de l'ordre de 650 millions de francs actuels, répartis en 525 millions pour la part travaux de génie civil et 125 millions consacrés aux fournitures et montages de matériel électromécanique.

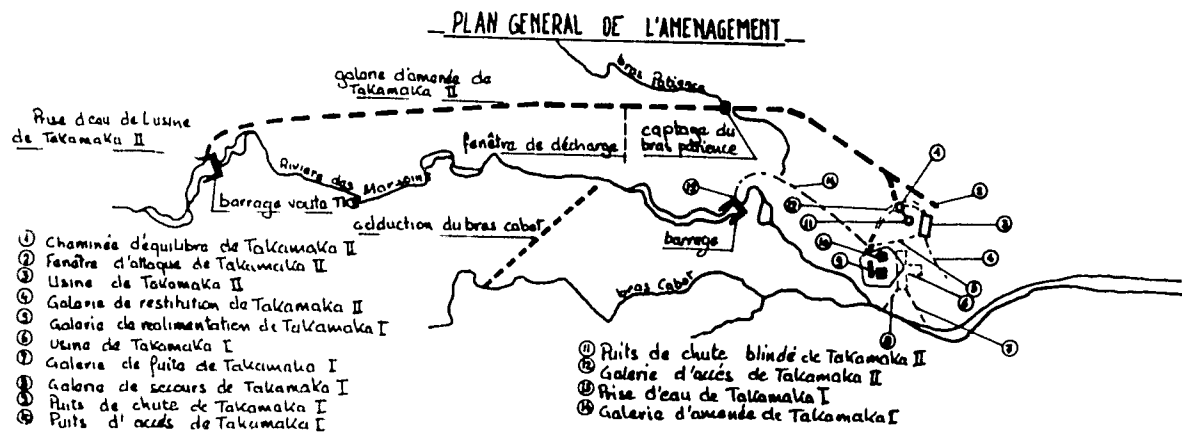
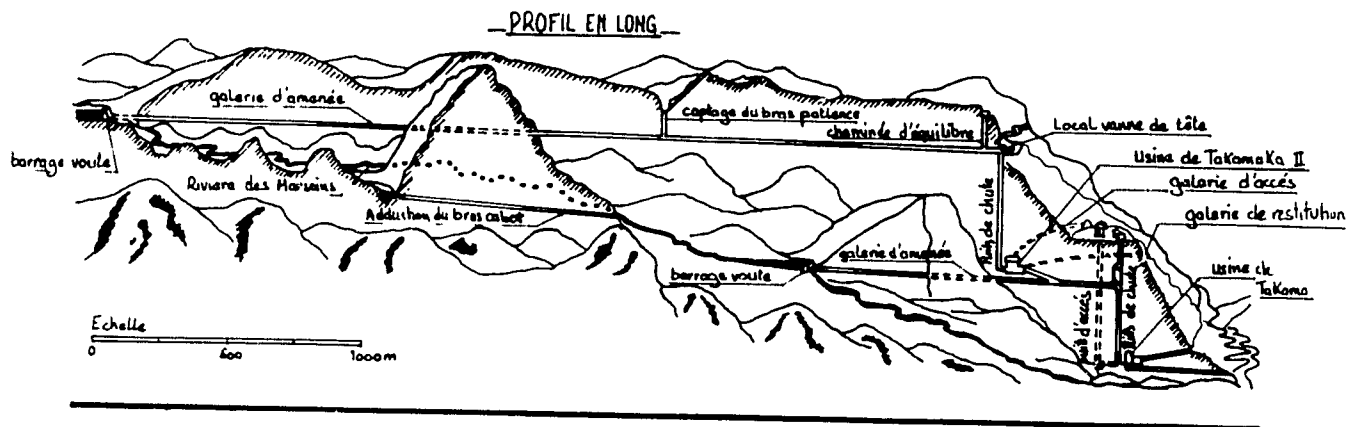
Les retombées sur l'économie régionale et sur l'emploi de cet investissement sont considérables.

Elles peuvent être appréciées par quelques indicateurs :

Économie de fioul : la mise en service dès 1986 de l'adduction complémentaire de Bras Cabot, puis en 1988 de l'usine de Takamaka II, permettra d'économiser dès lors 25 à 30 000 tonnes du fioul importé chaque année.

Création d'emplois : l'activité du chantier occupera directement, et sur place, un effectif supérieur à 150 personnes pendant plus de 3 ans (1984-1987), et supérieur à 300 personnes pendant plus de deux ans (1985-1987).

La majeure partie de cet effectif est constituée de personnel recruté dans le département par les entreprises adjudicataires, et rési-



dant à proximité du chantier (Saint Benoît, Saint André, Bras Panon, Plaine des Palmistes). La formation et l'aide à la qualification de ce personnel constituent une préoccupation permanente des responsables concernés.

Retombées économiques : Pour un montant total de 650 millions de francs investi par E.D.F., on peut estimer à 450 millions la part directement injectée dans l'économie du département.

A titre d'illustration, le seul montant des salaires versés à la main d'œuvre résidant dans le département, et directement ou indirectement occupée par l'activité du chantier, est de l'ordre de 35 millions de francs par an en moyenne.

En outre, le montant de la participation aux travaux des entreprises locales s'élève à plus de 20 % de l'ensemble des travaux réglés en juin 1985.

*b) L'extension et la modernisation
du complexe portuaire*

Du fait de son relief particulier, l'île de la Réunion ne présente aucun site naturel propice à l'établissement d'une infrastructure portuaire. Pour cette raison, il fallut attendre la fin du XIX^e siècle pour voir la création d'un port à l'intérieur des terres sur le vaste site alors vierge de la Pointe des Galets, site qui présentait entre autres avantages d'être au centre de gravité des zones économiques de l'île et de la ligne de chemin de fer en cours de construction.

Exploité, non sans difficultés, par la société créée par MM. Pallu de la Barrière et Lavalley puis par la Compagnie du port et du chemin de fer, le port est depuis 1955 géré par la Chambre de commerce et d'industrie de la Réunion, sous le régime de la concession d'outillage public.

Dès son origine le port présenta un grave inconvénient : celui de s'engraver à chaque forte houle du sud-ouest, au niveau de la passe.

Il fut mis fin à ce défaut majeur dans les années 60 en allongeant la jetée sud : allongement poursuivi jusqu'en 1980, date à laquelle une partie de la jetée fut emportée par le cyclone Hyacinthe.

Jusqu'en 1970, la situation resta pratiquement celle du siècle dernier. A partir de cette date le port connut d'importantes modifications comme la reconstruction de l'ensemble des quais, alors en bois, de la darse nord ou le creusement d'une nouvelle darse au sud.

Ces améliorations qui ont permis d'accueillir des navires jusqu'à 178 m de long, se sont révélées insuffisantes.

En effet, le port était devenu inadapté aux navires de la génération actuelle qui, notamment pour le trafic de vrac, sont souvent utilisés à moitié de leur capacité. En outre, les quais les plus aptes à satisfaire les exigences des navires modernes étaient de ce fait proches de la saturation.

Enfin, le port enfermé par le tissu urbain n'offrait ni possibilité de développement, ni possibilité d'accueil d'activités nouvelles (grande pêche, exploitation des océans, industrialisation).

Précisons qu'avec environ 400 mouvements de navires par an le port de la Pointe des Galets connaît un trafic de 1,3 million de tonnes en croissance moyenne annuelle de l'ordre de 3,5 %.

- Les travaux d'amélioration nécessaires.

Au vu de ces difficultés, l'État et la Chambre de commerce ont engagé une réflexion sur le devenir des installations portuaires, réalisée en trois phases :

— Les prévisions portant sur l'évolution du trafic et des navires appelés à l'assurer ont conclu à la nécessité de réaliser à très court terme, une infrastructure portuaire dégageant des possibilités d'évolution pour des navires de 30 000 tonnes (vrac liquide et solide), des porte-conteneurs de 215 m et autorisant l'accueil simultané de deux navires, sur un quai « à divers » et un quai « à vrac ». Il a été précisé dans cette phase d'étude que pour une hypothèse de croissance moyenne de trafic de 2,3 % la rentabilité interne du projet serait de l'ordre de 11 %.

— La deuxième phase d'étude a fixé les caractéristiques géométriques de la nouvelle infrastructure, portant notamment la distance d'arrêt actuelle de 530 mètres à 800 mètres, la largeur du chenal de 70 à 130 mètres et la profondeur de 10,5 à 13,10 mètres.

Après une analyse multicritère des différents sites éventuels d'implantation (critères nautiques, financiers, d'environnement etc.),

il a été mis en évidence les avantages du site de la Baie de la Possession par rapport aux autres possibilités.

— La troisième phase d'étude a précisé le parti d'aménagement portuaire à retenir et les moyens techniques d'y parvenir (type de quai, type de protection). Parallèlement se sont déroulées les études hydrauliques pour tester sur modèle réduit la tenue des ouvrages extérieurs et vérifier l'agitation des plans d'eau. Enfin, les études d'impact ont été réalisées ainsi que les études d'aménagement paysager.

- Le financement

Sur proposition de la Chambre de commerce et d'industrie des autorités locales, le Comité interministériel du 19 décembre 1980 a retenu le principe de la réalisation de cette extension portuaire sur le site de la Baie de la Possession pour une enveloppe globale de 480 millions de francs. La décision finale ainsi que les modalités de financement ont été ensuite arrêtées par le Gouvernement, en septembre 1981.

Le financement en est assuré pour moitié par l'État avec la participation du Fonds européen de développement régional (F.E.D.E.R.) et pour moitié par la Chambre de commerce et d'industrie, qui a été autorisée à couvrir ses charges d'emprunt par la mise en place des droits de port spécifiques permettant la récupération partielle des avantages attendus du projet.

La réalisation des travaux a été accordée après mise en œuvre d'une procédure d'appel d'offres restreint, à la société des grands travaux de Marseille international qui proposait une méthode originale et très économique de terrassement, effectué exclusivement par voie terrestre. Les travaux d'une ampleur considérable, ont commencé dès avril 1982 et étaient en cours d'achèvement lors de la visite de la délégation.

L'importance de la construction d'un tel port a nécessité une réflexion générale sur les actions d'aménagement à mener pour un développement cohérent de l'ensemble du secteur.

Cette préoccupation, ainsi que celle liée à la nécessité d'évacuer 9 millions de m³ de déblais provenant du chantier, ont conduit à prévoir les aménagements d'une zone d'activité de pêche côtière, de deux zones artisanales, d'une zone industrielle, et enfin de zones paysagères de bord de mer.

Ce complexe portuaire, dont le caractère exceptionnel a pu être apprécié par la délégation au cours de la visite des nouvelles installations et, à titre de comparaison, de l'ancien port, devrait offrir à l'île une chance supplémentaire pour assurer son développement économique. Il pourrait ainsi relancer les activités maritimes, et notamment la pêche, qui n'ont cessé de décroître ces dernières années.

4. Les potentialités de l'industrie

La petite et moyenne industrie occupe environ 6 000 emplois, hors industrie sucrière, soit 5 % de la population active et contribue pour 6,1 % à la formation du produit intérieur brut.

De 1975 à 1983, le nombre des unités industrielles a été multiplié par 1,7 (164 unités en 1983) alors que les emplois ne l'étaient que par 1,4.

Quelque soit la branche, la P.M.I. réunionnaise se caractérise par sa jeunesse puisque 60 % des entreprises ont moins de 10 ans d'existence, sa dimension restreinte car la taille moyenne est de 37 personnes par unité et son caractère concentré dans le secteur de l'agro-alimentaire (boissons en particulier) qui représente aujourd'hui 46 % de la valeur ajoutée et 47 % des emplois.

Des autres branches, seule la construction mécanique et électrique (13 % de la valeur ajoutée) semble bénéficier d'une situation favorable alors que l'on doit noter une crise profonde dans le textile et le meuble.

a) Des handicaps certains

La P.M.I. réunionnaise reste fragile car elle est pénalisée par des handicaps et freins structurels qui sont au nombre de trois :

— des freins géographiques et naturels du fait de l'éloignement des marchés porteurs et des centres industriels et d'un environnement géographique de pays en voie de développement. Ces difficultés sont aggravées par l'étroitesse du marché et l'absence de matières premières ;

— des freins économiques du fait d'un faible revenu par habitant, d'une augmentation rapide des coûts de production, de la cherté de la main d'œuvre et de l'attrait qu'exerce le secteur tertiaire ;

— des freins humains du fait du manque de formation, du manque de confiance envers les produits industriels locaux et de l'attrance vers les produits importés.

L'industrie souffre également du manque d'investissements réalisés par le secteur commercial et de la préférence de la distribution pour les produits importés.

La région Réunion demeure donc très sous-industrialisée, les rythmes de créations d'emplois apparaissent particulièrement faibles, malgré les incitations fiscales et financières mises en œuvre.

b) Des perspectives d'avenir encourageantes

La volonté d'accélérer le développement industriel dans le département est nette : un certain nombre d'objectifs ont été retenus dans le Plan régional 1984-1988 afin de s'attacher à :

- diminuer les coûts de production : main d'œuvre, frais financiers, frais d'approche ;
- développer les moyens de promotion ;
- résorber les problèmes de transport et de la distance (frêt) ;
- encourager les créations d'entreprises en leur donnant un environnement plus favorable.

D'ores et déjà, certaines installations industrielles récemment implantées fournissent un bon exemple des actions à entreprendre. Ainsi, la délégation a pu visiter les établissements de la SOCOVOI, qui réalisent le montage et la modernisation de véhicules de transport en commun, adaptés aux conditions de circulation dans l'île ; de même, l'atelier de montage des cycles Peugeot à Saint-Denis, qui offre la particularité d'exporter vers Madagascar des cyclomoteurs semi-finis afin d'y achever leur montage à coûts moindres ; enfin, les établissements de la CILAM qui assurent, grâce à un équipement technologique de pointe la fabrication, sur place, de produits laitiers sous les marques de Yoplait et Candia. Mentionnons également la sucrerie de Bois Rouge qui a su se doter d'un matériel de production automatisée ultra-moderne.

Ces installations laissent présager une évolution industrielle favorable, si les projets mis en œuvre tiennent compte des caractéristiques de la main d'œuvre locale et des modes de consommation de la population.

C. — Les mesures d'accompagnement nécessaires

1. *L'amélioration des transports aériens*

Le trafic aérien à destination de l'île a crû dans des proportions considérables depuis vingt-cinq ans : de 2 500 en 1960, le nombre de passagers transportés est passé à 20 700 en 1970, 138 500 en 1980, et s'élèverait à 175 000 environ à l'heure actuelle.

Les particularités du trafic vers la Réunion participent des spécificités de l'ensemble des liaisons à destination des départements d'Outre-mer : elles tiennent à la nature de la clientèle, totalement différente de celle existant sur les autres secteurs, et qui débouche sur des phénomènes de « directionnalité » et de « saisonnalité » d'une ampleur inconnue en dehors des D.O.M.

La société Air France, qui bénéficie du monopole de la desserte aérienne de l'île à partir de la métropole, est chargée d'une mission de service public, impliquant le respect des principes suivants :

- transporter aussi près que possible de la date désirée l'ensemble des clients ;
- faire bénéficier toutes les clientèles du tarif le plus bas possible ;
- assurer l'équilibre économique.

Sur ces bases, les problèmes essentiels tiennent à la fixation des tarifs, tant pour les passagers que pour le frêt, et aux modalités de réservation.

a) *Le montant élevé des tarifs*

Rappelons qu'en 1978, sous la pression de la clientèle, la compagnie française a été amenée à abandonner le système de la péréquation, à l'exception de la réduction enfant, pour déboucher sur une grille tarifaire extrêmement simple : très basse saison, basse saison et haute saison, les différences se justifiant par l'importance des moyens à mettre en œuvre à certaines périodes.

La définition de cette grille tarifaire est née de la difficulté d'offrir des tarifs préférentiels :

- **A certaines catégories de personnes** : outre le fait que le transporteur n'a pas à décider de privilégier certaines catégories de clients, l'impératif d'équilibre financier l'obligerait à un relèvement des tarifs appliqués au reste de la clientèle. La solution pourrait être trouvée dans une compensation des pertes de recettes par les pouvoirs publics, mais il semblerait que cette orientation ne se situe pas dans leur politique actuelle.

- **Sur certaines périodes** : l'idée de créer des réductions dans le sens « faible » — à l'instar d'Air Inter avec ses vols blancs et bleus — est difficilement applicable à la desserte de l'île où les déplacements massifs ont lieu en début ou fin de vacances. Ainsi, la fréquentation des vols de très basse saison n'a attiré que quelques passagers ayant pu retarder ou avancer leur départ de quelques jours, en début ou en fin de saison, mais n'a pas crû sensiblement plus que sur les autres vols de basse et haute saison.

Toutefois, lors de la visite qu'il avait effectuée dans l'île au mois d'août dernier, M. Jean Auroux, ministre des Transports, avait exprimé le vœu qu'Air France puisse déterminer une grille tarifaire plus fine, prenant davantage en compte les phénomènes de « saisonnalité » et de « directionnalité », afin d'améliorer les coefficients de remplissage. Il avait en outre décidé de charger l'Agence nationale pour l'insertion et la promotion des travailleurs d'Outre-mer (A.N.T.) de mettre, au départ de la Réunion, au profit des plus défavorisés, une tarification à caractère social.

La Compagnie française a ainsi mis en place récemment une tarification « vols verts » ramenant le coût du billet aller-retour de 5 590 F à 5 200 F.

- **Par des liaisons charter** : les vols charters peuvent sans difficulté pratiquer des tarifs inférieurs à ceux de la ligne régulière, en ne prenant que la partie du trafic les intéressant, en mettant en œuvre un nombre de siège inférieur à la demande sur le sens le plus faible pour se garantir un coefficient de remplissage proche des 100 % et en n'assurant pas la charge du service public et des très coûteuses « pointes » qui en découlent.

Ce faisant, ils attirent vers eux une part de clientèle, accentuant de ce fait, inéluctablement, le déséquilibre du service public, qui voit son coefficient de remplissage baisser et doit augmenter ses tarifs.

C'est pourquoi, bien qu'on l'en ait à maintes reprises priée, Air France n'a jamais voulu lancer de vols charters qui n'auraient pu que

détériorer son service public au détriment de la plus grande partie de la clientèle.

- **Pour favoriser certaines formes de tourisme** (comités d'entreprise, tourisme chez l'habitant...) : dans de nombreuses réunions, les représentants des différents secteurs économiques et politiques ont émis le souhait que soient créés des tarifs incitatifs pour le tourisme. Mais ils ont parallèlement toujours insisté sur le fait qu'il n'était pas concevable que les Réunionnais, souvent de condition plus modeste que les touristes, acquittent un montant plus élevé et qu'ils en demanderaient aussitôt l'alignement. Le tarif actuel étant un tarif d'équilibre, abaisser le prix du billet des touristes équivaldrait à relever les autres tarifs pour maintenir l'équilibre.

- **Moyennant une moindre qualité du service** : en 1978, la pression des passagers a conduit Air France à réduire considérablement son tarif « Voyage pour tous » (VPT) en échange d'une série de simplifications, tant au niveau de la commercialisation (billets réservés, émis et réglés simultanément) que du service à bord. Très vite, la clientèle a jugé cette baisse de qualité insupportable et la compagnie a, au fil des années, rétabli les conditions initiales du voyage.

b) *Le coût du frêt*

Si Air France offre une capacité de transport suffisante par la mise en service de Boeing 747, cargo ou mixte, le problème de la distance entraîne des coûts de transport des marchandises qui s'ajoutent au coût de production. La compagnie a tenté de les limiter en créant un tarif de 6,85 F par kilo pour les denrées alimentaires, s'appliquant à un minimum de 200 kilos.

Ce tarif est suffisamment bas pour permettre aux exportateurs réunionnais d'être compétitifs par rapport aux exportateurs de pays situés beaucoup plus près de l'Europe. Cependant, il est d'application limitée tant sur le plan qualitatif que quantitatif.

La délégation a donc émis le vœu que des solutions puissent être trouvées pour favoriser les exportations des produits industriels et agricoles réunionnais. Il serait peut-être également possible de créer des formules d'abonnement au profit des personnes se rendant régulièrement en métropole pour les besoins du développement ou de l'exportation de leur production.

c) Les conditions de réservation

La règle dite du « R.E.R. » (Réservation, Émission, Règlement simultanés) qui, en réduisant le nombre des contacts entre la compagnie et les passagers a eu pour corollaire de jouer sur le niveau tarifaire, a pour inconvénient d'obliger les voyageurs à régler leurs billets plusieurs mois à l'avance.

Il serait souhaitable qu'Air France recherche une solution à ce problème, par exemple par le jeu d'acomptes non remboursables.

2. La révision du mécanisme de l'octroi de mer

a) Présentation générale de l'octroi de mer

Impôt réel et indirect, l'octroi de mer entre dans la catégorie des impôts sur la dépense. Il est appliqué sur la valeur CAF (Coût Assurance Frêt) des marchandises. On compte actuellement 19 taux d'octroi de mer qui s'étalent de 0 % à 77 % dont 6 taux principaux :

- l'exonération,
- le taux réduit à 2 %,
- le taux général à 5,5 %,
- le taux moyen de 12 %,
- le taux moyen de 17 %,
- le taux élevé de 22 %.

L'exonération et les taux réduits s'appliquent en général aux produits de première nécessité, les taux moyens aux produits fabriqués localement ou à ceux n'ayant pas le caractère de première nécessité, les taux élevés aux produits de luxe ainsi qu'aux alcools.

Le cadre juridique fixant les nouvelles compétences de la région en ce domaine résulte des dispositions des articles 38 et 39 de la loi n° 84-747 du 2 août 1984, qui précisent notamment :

- la nature, la valeur d'assiette de cet impôt,
- la répartition du produit de l'octroi de mer,
- l'institution d'un droit additionnel à l'octroi de mer ne pouvant excéder 1 %, qui constitue une recette du budget de la région.

Dans le cadre de ses nouvelles compétences, le conseil régional, lors de sa réunion du 13 septembre 1984, s'est prononcé en faveur de la

création d'une commission régionale d'octroi de mer (C.R.O.M.), chargée de statuer sur les demandes d'exonération de ce droit présentées par les entreprises réunionnaises importatrices de biens d'équipement ou de certains produits à transformer.

b) L'incidence de l'octroi de mer sur l'économie

L'une des finalités de l'octroi de mer a longtemps consisté à compléter de manière significative les recettes des communes. Ainsi, en 1983, ces recettes concourent à 40 % des dépenses de fonctionnement, 25 % des dépenses totales : globalement elles permettent aussi une dépense communale par habitant du même ordre que celle observée en métropole malgré des recettes fiscales propres inférieures, du fait du plus faible niveau de revenu de la population.

Déterminant sur le plan de l'équilibre budgétaire des communes, l'octroi de mer occupe également une place prépondérante au niveau économique :

— au niveau fiscal car une masse équivalente à 5,5 % du P.I.B. marchand (3,7 % du P.I.B.) est prélevée, soit 550 millions de francs en 1984 et la progression des prélèvements d'octroi de mer (payés au niveau final par le consommateur) est relativement constante depuis 1978, de l'ordre de 3 %,

— au niveau des prix car les taux appliqués à certains produits renchérissent fortement leur coût,

— au niveau du développement car l'exonération de l'octroi de mer pour certains produits est devenue un élément de politique économique et sociale,

— au niveau des communes car ces recettes leur permettent de consentir les efforts nécessaires aux initiatives locales.

c) Les perspectives de refonte des taux pratiqués

• Les principes généraux

Compte-tenu de la nature de l'octroi de mer, de ses incidences sur l'économie locale et de la nouvelle politique régionale de l'octroi de mer à mettre en œuvre, certains principes généraux devraient être arrêtés préalablement à toute décision visant à modifier les taux existants :

— le maintien des recettes d'octroi de mer versées aux communes,

— la protection des consommateurs les plus modestes pour ne pas les pénaliser sur les produits de première nécessité,

- la limitation de la fiscalité à la Réunion,
- l'encouragement au secteur productif local.

- La simplification des mécanismes existants

A partir de ces principes, découlent trois niveaux de taux : le taux nul, le taux élevé et le taux général ou faible. Afin de les mettre en œuvre, un certain nombre de mesures pratiques pourraient être définies, notamment :

- un alignement de la fiscalité locale sur celle de la métropole pour les produits bénéficiaires du taux de T.V.A. super réduit en métropole,

- afin de permettre aux agents économiques d'avoir une meilleure connaissance des mécanismes régissant la fixation des taux, les 19 taux existants pourraient être ramenés au nombre de 10,

- la fixation du taux général ainsi que l'évolution future des taux devraient être considérées dans le souci de maintenir le niveau des importations ainsi que le montant des rentrées fiscales pour les communes,

- les matières premières transformées par l'industrie ou l'artisanat local ainsi que celles nécessaires à l'agriculture et ne pouvant pas être produites localement, pourraient être exonérées d'octroi de mer après examen des demandes particulières par la C.R.O.M.,

- concernant les biens d'équipement destinés à la création ou à l'extension d'unités industrielles, artisanales ou hôtelières, ils pourraient être exonérés selon les modalités définies par la C.R.O.M.,

- les taux afférents aux mesures de sauvegarde de la production locale seraient portés progressivement à 10 % et 15 % (au lieu de 12 % et 17 % actuellement). Cependant, les dossiers de demandes présentées au titre des taux de sauvegarde de la production locale ne seront examinés favorablement que lorsque les critères suivants seront réunis :

- le prix de vente du produit local devra être compris dans une certaine « fourchette » du prix CAF de la même marchandise importée,

- la qualité du produit devra être comparable,

- La valeur ajoutée dégagée par l'entreprise devra dépasser un certain pourcentage du chiffre d'affaires sauf cas particulier (incorporation de matières premières locales, projet présentant un intérêt primordial pour l'économie du département).

Conclusion

La Réunion, comparée à la métropole, accuse dans de nombreux domaines des retards significatifs. Mais, par comparaison avec ses voisins, elle présente une avance appréciable, dont la délégation a pu prendre conscience lors de son séjour à Madagascar.

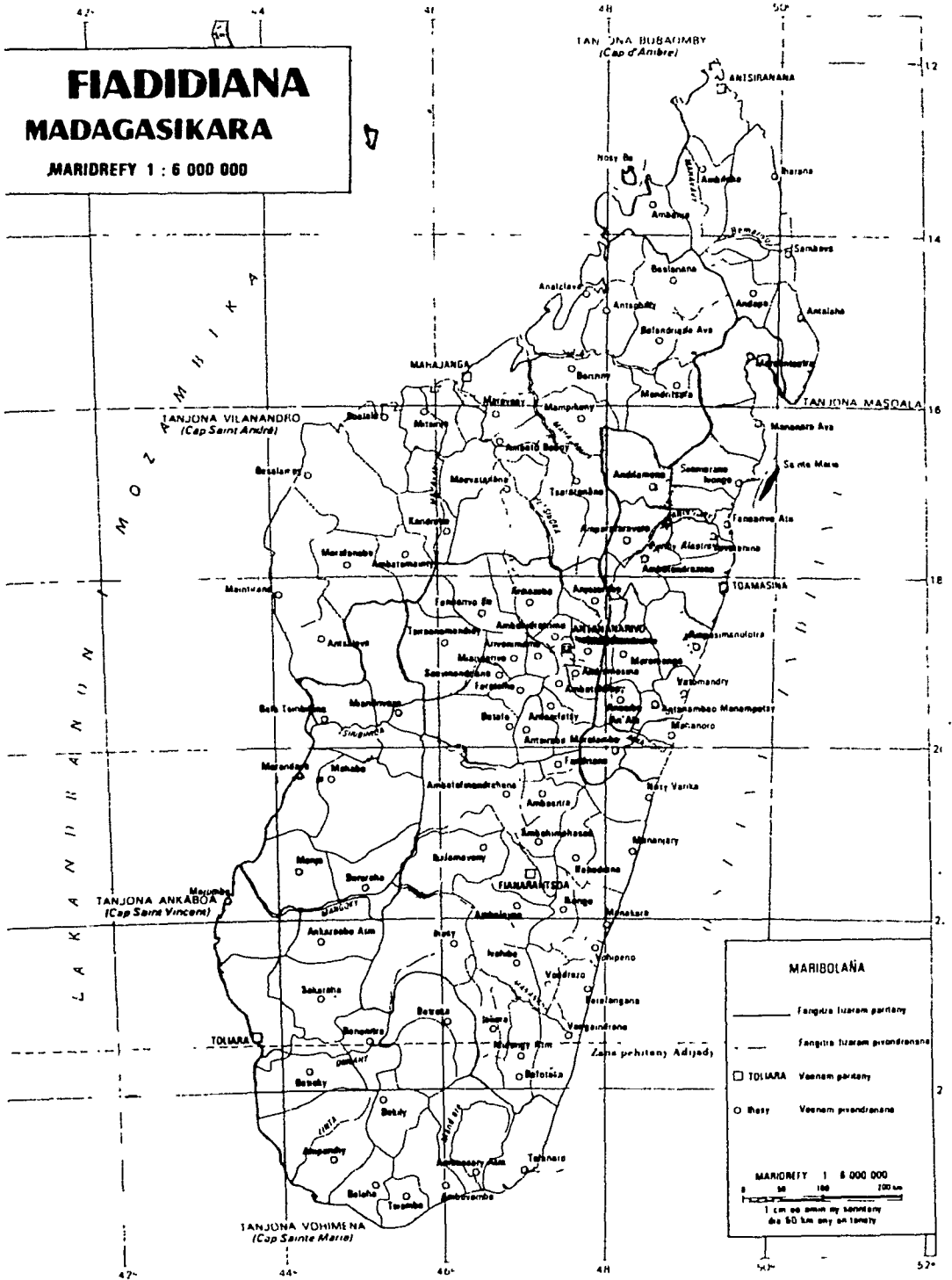
En concurrence avec les pays A.C.P. sur le marché des productions tropicales, l'île est handicapée par une main d'œuvre chère. Mais cette main d'œuvre abondante, de mieux en mieux formée, disposant de la technologie, de l'encadrement et du support logistique des pays modernes, doit pouvoir produire des biens que les pays en voie de développement sont encore incapables de réaliser et assurer la maintenance des produits européens. Ainsi, le handicap que constitue, pour l'heure, l'éloignement, pourrait devenir une position privilégiée pour qui souhaiterait commercer avec les pays de l'Océan Indien.

Les potentialités existent : l'agriculture peut à la fois se spécialiser sur les créneaux les plus porteurs d'exportation et tendre, plus traditionnellement, à la satisfaction des besoins locaux ; le tourisme, en plein essor, doit encore accroître son effort ; le secteur de l'artisanat témoigne de la volonté d'entreprendre des Réunionnais ; les grands travaux entrepris pour équiper l'île constituent autant d'atouts supplémentaires pour son développement futur.

La délégation s'est déclarée optimiste sur l'avenir économique de ce département d'Outre-mer, sous la seule réserve d'une prise en compte rapide, au niveau des pouvoirs publics, de la gravité de la situation de l'emploi. Il est indispensable aujourd'hui de juguler au plus vite la croissance importante du chômage, afin d'éviter de réunir les composantes d'une explosion sociale que ni la Réunion, ni la métropole ne devraient avoir à supporter.

FIADIDIANA MADAGASIKARA

MARIDREFY 1 : 6 000 000



MARIBOLAÑA

- Fangitra lizaram partany
- - - Fangitra lizaram prondranana
- TOLIARA Venem partany
- Rasy Venem prondranana

MARIDREFY 1 : 6 000 000

0 50 100 200 km

1 cm pe amany sarany dia 50 km any tenany

DEUXIÈME PARTIE

MADAGASCAR

INTRODUCTION

Ile de l'Océan Indien d'une superficie de 587 000 km², séparée de l'Afrique australe par le Canal du Mozambique, Madagascar possède 5 000 km de côtes.

La population malgache était estimée à environ 9,8 millions en 1984, mais l'importance de son taux d'accroissement annuel, de 2,8 %, laisse supposer qu'elle approcherait plus probablement les 11 millions.

Perchée sur des plateaux situés à 1 200 m d'altitude, Antananarivo — ex Tananarive — est la capitale de Madagascar et compte 800 000 habitants environ.

Les autres grandes villes, en même temps chefs-lieux de province, sont : Toamasina (Tamatave) sur la côte est, Antsiranana (Diego-Suarez) à l'extrême Nord, Mahajanga (Majunga) sur la côte nord-ouest, Fianarantsoa au centre et Toliary (Tuléar) sur la côte sud-ouest.

I. — LES DIFFICULTÉS DE L'ÉCONOMIE MALGACHE

La République démocratique malgache se trouve depuis plusieurs années dans un état de récession économique profonde et durable. En témoigne notamment l'évolution de la croissance de son produit intérieur brut, qui s'établit comme suit :

1980 :	— 7,9 %
1981 :	— 13,7 %
1982 :	— 6,9 %
1983 :	+ 2,6 %
1984 :	— 3,7 %

En dépit d'atouts non négligeables, le pays doit faire face à une situation financière délicate et relancer l'appareil productif dans chacun des grands secteurs de son économie.

A. — Des atouts non négligeables

1. *Le potentiel économique malgache*

Madagascar dispose d'un potentiel économique réel : la Grande Ile bénéficie de conditions climatiques favorables, de terres cultivables nombreuses et fertiles et de richesses naturelles, notamment minières, variées.

Malheureusement, le niveau atteint par la production dans chaque secteur d'activité économique reste encore insuffisant pour satisfaire les besoins de la consommation tant finale qu'intermédiaire.

L'appareil productif demande à être relancé après une longue période de somnolence afin de pouvoir affronter les demandes toujours croissantes en biens de consommation courante et, dans un premier temps, les produits réputés de première nécessité (riz, farine, huile alimentaire, ciment, etc.) pour lesquels l'île n'assure pas encore, loin s'en faut, la couverture des besoins de sa population.

Les principaux produits de Madagascar, pour la plupart destinés à l'exportation, sont les suivants :

	1980	1981	1982	1983	1984
— Agriculture (en milliers de tonnes)					
Paddy	2 109,0	2 012,0	1 970,0	2 147,0	2 130,0
Café	79,9	81,5	81,2	80,2	81,4
Vanille	3,0	4,3	4,8	5,2	5,4
Girofle	12,3	10,8	9,9	8,3	9,1
Poivre	2,8	2,9	2,6	2,6	2,3
Cacao	1,7	1,8	1,9	1,7	1,7
Pois du Cap	5,7	5,0	6,2	5,8	7,1
Sisal	16,0	13,7	18,4	16,7	18,0
Coton	23,2	28,0	25,9	26,3	33,9
Cannes à sucre	1 395,0	1 420,0	1 408,6	1 615,8	1 658,3
— Elevage					
Bétail (en milliers de têtes)	10 160	10 180	10 200	10 200	...
— Mines (en milliers de tonnes)					
Chromite	146,5	99,7	51,9	42,9	97,5
Graphite	12,2	16,9	15,4	13,5	15,0
Mica	1,6	3,6	3,7	1,1	1,3
— Pêche (en tonnes)					
Crevettes	4 270	3 150	5 895	5 907	6 205
Crabes	435	480	520	490	470
Poissons de mer	7 830	660	8 000	8 859	9 150
Poissons d'eau douce ...	10 450	10 660	12 000	12 800	13 000

2. La stabilité politique

En dépit des pénuries et des conditions de vie difficiles que rencontrent les habitants, la stabilité politique a pu être sauvegardée, en raison du système institutionnel en place.

Le Président de la République malgache, M. Ratsiraka, a été réélu en novembre 1982, avec 80 % des voix, face à son concurrent Monja Joana, leader nationaliste du Sud.

L'Assemblée nationale populaire a été renouvelée le 28 août 1983. Avec 64,83 % des voix, l'Arema, parti du Président Ratsiraka, a remporté 117 sièges de députés, les autres sièges étant répartis entre l'AKFM (parti pro-soviétique) : 8,79 % des voix, 9 députés ; le VONJY (parti social démocrate) : 10,63 % des voix, 6 députés ; le MFM (trotskiste) : 11,10 % des voix, 3 députés ; le MONIMA (parti de Monja Joana) : 3,71 % des voix, 2 députés.

L'ensemble des consultations a révélé que le chef de l'État continuait à bénéficier des voix traditionnelles des masses rurales qui constituent 85 % de la population.

Après dix ans de révolution, le Président Ratsiraka continue donc à diriger un pays stable, où les seuls troubles sont essentiellement d'ordre économique et social : pénurie, banditisme dans les campagnes, éléments naturels (cyclone Kamisy en avril 1984 qui a pris de court les autorités), dépendance croissante à l'égard des créanciers occidentaux.

B. — Une situation financière délicate

Au cours des derniers mois de l'année 1980, l'économie malgache est entrée dans une période de récession, marquée notamment par :

- l'aggravation des déséquilibres économique et financier, tant sur le plan intérieur qu'extérieur ;
- les chutes brutales de la production intérieure qui ont affecté la plupart des secteurs à des niveaux différents ;
- la dégradation continue du niveau de vie de la population ;

— le développement rapide d'une inflation intérieure contrastant avec la longue période de stabilité des prix observée antérieurement.

Pour adapter l'économie malgache aux nouvelles réalités économiques et financières internationales, des mesures d'ajustement ont été prises dès l'année 1981 et approfondies au cours des années suivantes. Celles-ci commencent à produire des résultats. En effet, les indicateurs relatifs à l'année 1983 annoncent une amélioration sensible de la situation, en particulier dans le domaine financier. Pour l'année 1984, d'autres mesures de revitalisation ont été prises pour consolider, sur le plan économique, les résultats financiers obtenus.

La légère reprise de 1983 demeure cependant fragile du fait de la charge de la dette extérieure dont le poids reste excessif malgré les réajustements successifs.

1. *Le poids de l'endettement*

La dette malgache s'élève à 1,84 milliard de dollars U.S. Bien que ce montant fasse du pays l'un des moins endetté parmi les pays en voie de développement, le seul service de la dette correspond à 80 % environ de la production intérieure en biens et services. Ce chiffre est encore plus important lorsque l'on sait que la valeur d'ensemble de la production locale inclut 50 à 60 % d'importations.

Cette situation oblige Madagascar à la renégociation annuelle d'accords avec le Fonds monétaire international (F.M.I.) et au respect d'un programme de redressement financier recommandé par cette institution.

En novembre 1984, la négociation menée avec les banques du **Club de Londres** s'est déroulée dans un climat défavorable dû à l'importance du remboursement de la dette extérieure, qui s'élevait à 10 millions de dollars U.S. par mois. Elle a débouché sur le blocage de toutes les lignes de crédits internationaux et la définition de consignes économiques précises imposées par le F.M.I., consistant notamment dans la restriction drastique des importations.

En mars 1985, lors de la réunion du **Club de Paris**, la position malgache a été plus aisée. Les créanciers ont accepté une réduction de 40 % sur le montant de la dette échue et ont accordé à l'île le réajusta-

gement de ses remboursements sur une période de 11 ans, assorti d'un différé de cinq ans.

Le Fonds monétaire international a entériné les résultats économiques pour la période 1983-1984 et a autorisé l'octroi de nouveaux crédits internationaux afin de relancer l'économie de la Grande Ile. Au moment de la visite de la délégation, le programme pour 1985-1986 était en cours d'élaboration, dans un contexte international moins tendu. Depuis 1984, Madagascar respecte tous ses engagements financiers.

La situation financière

	1980	1981	1982	1983	1984
— Situation financière (milliards FMG)					
• Balance commerciale (FOB-FOB) ...	— 42,6	— 54,8	— 56,6	— 38,9	— 16,1
• Solde de la balance des paiements courants	— 123	— 113	— 111,7	— 157,9	— 157,4
• Dette publique extérieure.....	181,5	262,2	437,6	867,3	(1) 1 112,1
• Service de la dette ..	13,7	18,3	40,5	80,2	88,7
• Service dette/exportation	16,2 %	20,1 %	35,5 %	61,4 %	47,5 %

(1) 1 FMG = 0,0142 FF au 18 mars 1984.

Source : Ambassade de France à Madagascar.

2. L'inflation

Les prix ont évolué rapidement au cours des cinq dernières années, bien qu'en 1983, une décélération ait été observée. Si, avant 1979, l'indice des prix à la consommation à Antananarivo progressait à un rythme annuel inférieur à 8 %, dès 1979 la hausse des prix passe à 14 % pour atteindre 34 % en 1982.

Cette augmentation résulte autant de l'inflation importée que des réajustements successifs des prix intérieurs encore renforcés par l'inadaptation structurelle de l'appareil de production.

L'accroissement des prix de 1983, en réduction de 40 % par rapport à 1982, inclut les mêmes phénomènes mais il reflète aussi les effets de la restriction de la demande intérieure et, en particulier, du freinage apporté à la création monétaire.

La croissance des prix à la consommation s'est élevée à 25,4 % en 1980, 27,4 % en 1981, 34 % en 1982, 20 % en 1983 et 16 % en 1984. Elle devrait se situer à 10 % en 1985, témoignant ainsi de la politique de rigueur suivie par les pouvoirs publics.

C. — La situation économique actuelle des différents secteurs

1. *La stagnation de l'agriculture*

a) *L'évolution de la production*

Pendant le premier Plan 1978-1980, le secteur agricole n'a enregistré qu'une croissance de 1 % par an. Cette stagnation était imputable à la baisse de la production de paddy (riz), consécutive à une sécheresse persistante. A partir de 1979, année où son taux de croissance a atteint 7 %, le secteur a continué à croître bien qu'à un rythme modéré : 2,5 % en 1982 et 2,4 % en 1983, à l'exception de la baisse de 1,5 % survenue en 1981.

Cette légère reprise recouvre deux évolutions divergentes : les cultures d'exportation et celles à usage industriel sont restées stationnaires, tandis que les produits de l'élevage, de la pêche et les produits forestiers ont connu un essor remarquable.

Les conséquences de cette stagnation de la production agricole sont multiples ; elle a notamment provoqué une baisse importante du revenu « per capita » pour la population paysanne, une pénurie de certains produits clés nécessaires à l'alimentation humaine, au développement de l'élevage, à l'approvisionnement des unités de transformation et l'accroissement de l'exode des jeunes, dont le coût social s'alourdit.

b) *L'origine des difficultés*

Outre les conséquences néfastes de la conjoncture internationale, la production agricole malgache a beaucoup souffert des conditions

climatiques défavorables, du manque d'intrants agricoles (semences, engrais, pesticides...) et de pièces de rechange, de la dégradation de l'état des réseaux d'irrigation et des routes, ainsi que de la baisse du revenu réel des paysans. A titre d'illustration, la majeure partie de la forêt, constituée de bois précieux, reste inexploitée faute de matériel et de voies de communication.

On peut également situer l'origine de ces problèmes dans le manque de coordination et d'harmonisation des actions entreprises en matière agricole, renforcé par la multiplication d'institutions aux pouvoirs peu définis, dans la désorganisation des structures de vulgarisation, d'encadrement et de recherche, et dans les difficultés de production et de distribution des matières premières et des machines agricoles.

c) Les orientations récentes

- Vers l'autosuffisance nutritionnelle

Les mesures prises en vue d'atteindre l'autosuffisance alimentaire ont été axées principalement sur la production rizicole, par l'exploitation optimale des structures existantes et par l'aide à la production.

Ainsi, des efforts considérables ont été déployés, avec le concours de pays étrangers et d'organismes extérieurs, pour réhabiliter les réseaux hydro-agricoles et réparer les dégâts causés par les cyclones.

En 1985, Madagascar n'a importé qu'environ 120 000 tonnes de riz, poursuivant ainsi l'effort de réduction déjà entrepris les années précédentes ; en 1983, notamment, la Grande Ile avait amputé ses achats d'un tiers en volume, les quantités importées passant de 356 000 tonnes en 1982 à 184 000 tonnes.

Les pouvoirs publics cherchent également à favoriser l'implantation de la culture du maïs dans le sud de l'île, mais ils se heurtent au manque de formation des paysans et aux habitudes alimentaires de la population, encore fondées sur le riz. La production de maïs s'est élevée à 7 000 tonnes en 1984.

- Le développement de produits agricoles d'exportation

— Le café :

Afin de stabiliser le niveau des exportations de café, un certain nombre de mesures ont été prises sur le plan de la commercialisation de ce produit qui constitue le premier poste d'exportation pour Madagascar. Citons, notamment, le respect des contrats caféiers et le meilleur rythme des exportations de café en 1983-1984, la satisfaction des quotas caféiers vis-à-vis des pays de l'O.I.C. (Office international du café), l'assainissement et la réorganisation des entreprises exportatrices. Les ventes ont ainsi pu être maintenues aux alentours de 55 000 tonnes contre 60 000 tonnes en 1979-1980.

— La viande :

La situation des entreprises exportatrices de viande a nécessité des mesures d'assainissement et de réorganisation, et les abattoirs de Mahajanga, Antananarivo et Morondava ont fait l'objet d'un programme de réhabilitation afin d'améliorer la qualité de la viande.

— Les produits de la mer :

Dans le but d'intensifier et d'étendre l'exploitation des ressources marines, des études ont été entreprises pour la relance de la pêche thonnière et la prospection des crevettes d'eau profonde et des langoustines.

2 *L'industrie*

L'économie malgache reste, pour l'essentiel, une économie agricole : un peu plus de 87 % de la population active s'adonne à l'agriculture et à l'élevage, 10 % seulement travaillant dans le secteur industriel. Le secteur industriel participe à hauteur d'environ 15 % à la formation du produit intérieur brut.

a) *Les différents secteurs industriels*

— **L'agro-alimentaire** : en dépit de ses nombreuses ressources agricoles —on trouve à Madagascar l'ensemble des fruits et légumes occidentaux et tropicaux à la seule exception des cerises— l'industrie agro-alimentaire est très peu développée. On peut mentionner toutefois à titre de contre-exemple, l'existence d'une unité de fabrication de foies gras. Signalons également la reprise de la production sucrière

due, pour l'essentiel, à l'implantation d'une sucrerie dans la région de Morondava, la Siranala, résultant de la coopération franco-chinoise et à laquelle a été adjoint un atelier de fabrication de pièces détachées afin d'assurer le suivi de la production.

— **Les ressources minières** : Madagascar travaille avec le Bureau des Recherches géologiques et minières (B.R.G.M.) et prospecte afin de repérer de nouveaux gisements, peut-être aurifères. La chromite, minerai métallurgique utilisé en sidérurgie pour la fabrication de l'acier inoxydable, que l'on trouve en abondance dans l'île, a subi un effondrement des cours préjudiciable à la poursuite de son extraction.

— **L'énergie** : des recherches sont en cours pour la production de gaz naturel ; de même, des forages pétroliers ont lieu le long des côtes et au large de Morondava, assurés par les États-Unis. La délégation a pu apprécier l'accueil que lui a réservé l'équipe de forage américaine au cours de la visite de ses installations.

Madagascar dispose de nombreux sites favorables à la production d'énergie hydro-électrique mais ces sites ne sont pas équipés. La couverture des besoins énergétiques est assurée ; le problème tient davantage à la distribution et aux coûts de production : l'énergie y est chère car beaucoup de centrales fonctionnent encore au fioul. L'implantation de micro-centrales dans le milieu rural a été favorisée.

— **Les ressources maritimes** : le meilleur emplacement pour l'exploitation des ressources maritimes se situe à Diego Suarez, au Nord de l'île, qui présente la plus belle rade portuaire de l'Océan Indien. La SECREN, issue des anciens ateliers de la marine française nationalisés en 1975, dispose d'un bon équipement de réparation et de construction navale, dont la remise en état est en cours grâce à des crédits en provenance de la Caisse centrale de coopération économique.

Le chantier naval français Nord-Méditerranée (Dunkerque-La Seyne-La Ciotat) NORMED s'est intéressé, dès 1983, à la remise en état de la SECREN assortie d'une collaboration technique permanente.

Avec l'aide d'une trentaine d'ingénieurs et de techniciens de NORMED, la SECREN fut en mesure d'accueillir régulièrement les thoniers français à partir de mars 1985 ; une partie des thoniers espagnols signèrent également des contrats d'entretien ; le carnet de charge de la SECREN est totalement couvert pour 1985, au point que le chantier a dû refuser de réparer des cargos des lignes européennes régulières qui demandaient à se faire caréner.

Les entrées en devises sont telles que la rentabilité de la SECREN peut être envisagée dès 1986.

Sa remise en état s'est, en outre, accompagnée d'effets induits. Ainsi, la présence du chantier naval SECREN poussa une partie des armateurs à utiliser la rade de Diego Suarez pour le transbordement des thons dans les cargos frigorifiques faisant la navette entre l'océan Indien et les ports français, décision facilitée par l'encombrement du port de Victoria aux Seychelles, initialement choisi comme port de transbordement.

De plus, l'existence des Salines de Diego-Suarez, filiale des Salins du Midi, seules salines de tout l'Océan Indien, apporte un intérêt supplémentaire aux armateurs, qui trouvent sur place le sel indispensable aux circuits de congélation de leurs thoniers. La demande s'élève à environ 30 tonnes de sel par thonier.

De surcroît, une société boulonnaise a étudié l'éventualité de créer à Diego-Suarez une conserverie de thon d'une capacité de 10 000 tonnes, puisqu'elle utilise Diego Suarez comme base de transbordement et d'avitaillement. Ce projet de conserverie est encore à l'étude : l'emplacement de cette unité industrielle a été choisi en accord avec les autorités malgaches, les financements sont en cours de montage. Cette conserverie devrait être en mesure de créer plus de 100 emplois directs et au moins autant d'emplois induits. Elle pourrait susciter la création, par des investisseurs malgaches, d'une sardinerie utilisant les sardines capturées par les artisans-pêcheurs locaux, qui ne disposent plus actuellement de débouchés.

Enfin, les paysans, trouvant de nouveaux acheteurs avec la présence permanente des thoniers, ont repris leurs exploitations maraîchères et l'élevage des volailles et des porcs, pour assurer l'avitaillement des thoniers.

Toute la région de Diego-Suarez pourrait donc se transformer et assurer le redécollage de son économie.

— **Les activités de raffinage** : ces activités sont concentrées dans la région de Toamasina (Tamatave) qui dispose d'une raffinerie construite en 1966 par la Compagnie française d'études et de constructions techniques, associée à la Société parisienne pour l'industrie électrique. La raffinerie de pétrole de Tamatave a reçu une première extension en 1971 qui a permis d'accroître de 25 % la capacité de traitement de l'usine (600 000 tonnes/ans).

Nationalisée en 1976, la société désormais dénommée SOLIMA a assuré, jusqu'en 1981, 80 % des besoins malgaches en produits pétroliers.

Une deuxième extension commencée en 1981 et consistant dans la création d'une troisième unité par Litwin France s'est achevée en 1983, mais la première unité avec laquelle elle devrait être couplée est à peu près hors d'usage et ne fonctionne qu'avec des certificats de sécurité de huit jours.

Une amélioration pourrait être obtenue grâce à la Caisse centrale de coopération économique qui a récemment accordé à la modernisation de cette activité une subvention de 3 milliards de FMG.

Cette réhabilitation semble pour le moins indispensable à la délégation qui a pu constater, au cours de sa visite, l'état de dégradation de certains équipements.

b) Les problèmes de l'industrie

- **Les difficultés financières**

Les problèmes essentiels sont des problèmes d'ordre financier. Les industries locales sont anciennes et vétustes, elles ont besoin, notamment, de pièces de rechange. Or, la situation de l'endettement de l'île a obligé les pouvoirs publics à contingerer strictement les importations tant de matières premières que de pièces de rechange. Ainsi, dès 1981, la capacité industrielle n'était plus utilisée qu'à 40 %, taux qui s'est encore aggravé en 1982. Il faut donc trouver les fonds nécessaires à la réhabilitation du patrimoine, avant même de songer à investir.

- **Le choix des investissements**

On compte 400 industries, dont 50 % incluent une participation de l'État et réalisent 80 % du chiffre d'affaires total.

Il faut d'ores et déjà observer la modification importante introduite dans la conduite récente de la politique économique. En effet, il semblerait que le gouvernement malgache cherche à réintroduire des composantes libérales dans certains secteurs de son économie : il essaie de procéder à une désétatisation lorsqu'elle peut être nécessaire. Dans le même sens, est intervenue l'adoption attendue et importante, le

11 juin 1985, de la loi n° 85-001 relative au Code des investissements destinés aux industriels locaux et étrangers, et qui a pour objectif de favoriser l'investissement de capitaux extérieurs dans l'île. Le secteur des P.M.E.-P.M.I. y fait l'objet d'un chapitre spécial afin de mieux définir les actions nécessaires à son développement.

La politique actuelle s'oriente vers la définition de petits projets. En effet, des gaspillages considérables ont été réalisés dans la mise en œuvre d'investissements de grande ampleur. A titre d'illustration, deux milliards de francs français ont été dépensés en deux ans pour l'implantation d'unités de transformation du soja, unités qui ne produiront jamais pour cause de pénurie de soja. Il faudrait pouvoir importer ce produit ou, tout du moins, le produire localement.

L'île dispose d'un potentiel de richesses considérables mais pas toujours aisément exploitables. Elle compte notamment sur les programmes régionaux définis dans le cadre de la Commission de l'Océan Indien pour développer certains secteurs de son économie.

3. La dégradation du secteur des transports

La situation actuelle du système de transport est caractérisée par le mauvais état de la majeure partie de l'appareil de transport et la dégradation presque totale du réseau d'infrastructures : routes, pistes aériennes et, à un degré moindre, infrastructures portuaires et ferroviaires.

L'insuffisance générale des moyens financiers, notamment en devises, a entraîné une situation de pénurie en intrants et pièces détachées nécessaires à la maintenance du parc de véhicules et au bon entretien des infrastructures. On constate ainsi une certaine désorganisation des communications due aux défaillances de fonctionnement et au manque de coordination entre les différents modes de transport.

a) Les déficiences de l'infrastructure routière

L'infrastructure routière a peu évolué dans son ensemble sur le plan de la répartition géographique, et reste marquée par les difficultés de liaison et de communication inter-régionales. A cela s'ajoute la détérioration des routes soit par faute d'entretien régulier, soit en raison des poids de charges excessifs, notamment sur les axes principaux. La délégation a pu notamment constater l'état avancé de dégradation des routes lors de son déplacement à Foulpointe, sur la côte est de l'île.

Le réseau comporte 50 000 km de routes, soit 8 610 km de routes nationales dont 4 450 km de routes bitumées ; 11 000 km de routes provinciales dont 550 km bitumées ; 30 000 km de routes non classées. Son coût d'entretien normal est de 12 milliards de FMG par an et le coût de réhabilitation est évalué à 141 milliards de FMG. Compte tenu des ressources locales, il est clair que la réhabilitation nécessitera une forte contribution de l'aide extérieure : la Banque mondiale a ainsi fait l'avance de crédits destinés à la remise en état du réseau.

b) La faiblesse du parc automobile

Globalement, 50 % du parc se trouvent immobilisés par la carence de pièces détachées et par l'insuffisance de moyens nécessaires aux opérations d'exploitation. Afin de conserver des capacités de transport de voyageurs, le parc automobile a été complété par l'acquisition de 55 autocars en 1983.

L'entretien et la maintenance du matériel de transport sont rendus difficiles par la dégradation du réseau routier et l'irrégularité d'approvisionnement en pièces détachées, pneumatiques et produits (lubrifiants, etc.) néfaste à la bonne gestion du secteur. La pénurie est telle que certains malgaches n'hésitent pas à se rendre à la Réunion pour y récupérer des pneumatiques usagés dont l'utilisation est interdite par les réglementations françaises.

La Banque mondiale et la Caisse centrale de coopération économique ont prêté à l'île des fonds destinés à la réhabilitation du parc automobile, mais seuls 50 % peuvent encore faire l'objet de réparation, la moitié restante étant irrécupérable. Le renouvellement du matériel supposerait une aide extérieure et, notamment française (Renault et RVI).

Le manque d'infrastructures routières pénalise lourdement l'économie en empêchant le bon approvisionnement de la demande locale et l'acheminement de la production vers les points d'exportation. Il est encore renforcé par les déficiences du réseau de télécommunications.

c) La pénurie des télécommunications

La pénétration téléphonique est encore très faible à Madagascar. En effet, avec 20 000 lignes en service actuellement, la densité télépho-

nique est de l'ordre de 0,2 %. Toutefois, 451 localités sont reliées au réseau, dont 220 environ, pour la plupart situées en milieu rural, ne disposent que d'une cabine publique.

La délégation a pu appréhender la carence du réseau de télécommunications au cours de ses déplacements, tant à Tamatave qu'à Morondava. Ainsi, le Consulat de France à Tamatave ne possède pas de ligne de téléphone permanente et ne dispose que d'une liaison quotidienne, à heure fixe, avec la capitale.

d) *Le ralentissement des activités portuaires*

A ce jour, le principal port de Madagascar est situé à Tamatave, sur la côte est de l'île. Il s'étend sur une superficie de 56 hectares et peut recevoir simultanément : neuf navires dont cinq long-courriers, trois caboteurs et un pétrolier. La capacité actuelle des installations portuaires peut atteindre un million de tonnes par an.

L'activité du port s'est nettement ralentie au cours des dix dernières années, le trafic global passant de 1,75 million de tonnes en 1975 à 921 803 tonnes en 1984. La baisse est particulièrement sensible dans le secteur des hydrocarbures avec 324 880 tonnes en 1984 contre 1,156 million de tonnes en 1975.

En ce qui concerne le trafic par pavillon, la France occupait toujours la première place en 1984 avec 37 navires et 124 821 tonnes (39 navires et 78 869 tonnes en 1983) devant Panama (24 navires pour 71 521 tonnes), la Grèce (13 navires et 77 909 tonnes), l'U.R.S.S. (9 navires et 21 930 tonnes) et Singapour (8 navires et 27 754 tonnes).

Evolution du trafic du port de Tamatave
de 1980 à 1984

Années	Marchandises générales en tonnes	Hydrocarbures (tonnes)	Totaux
1980	666 873	762 995	1 429 863
1981	569 789	599 766	1 169 555
1982	626 724	595 956	1 222 680
1983	512 779	441 735	954 514
1984	596 923	324 880	921 803

II. — DES PERSPECTIVES DE DÉVELOPPEMENT PLUS FAVORABLES

A. — L'effort de redressement économique : des actions louables et des mesures courageuses

L'économie malgache n'a pas été épargnée par les effets induits d'une crise engendrée par une mauvaise conjoncture économique ressentie à l'échelle mondiale. Pour faire face à une situation qui frôle la catastrophe, le gouvernement de la République démocratique de Madagascar a entrepris de vastes opérations de relance. On note les premiers signes d'un redressement, certes encore fragile, qui se font sentir avec l'interruption, en 1983-1984, de la chute du Produit intérieur brut (PIB) en termes réels.

1. *Les orientations économiques récentes*

a) *La relance de la production agricole*

En plus des mesures techniques classiques (réhabilitation des réseaux hydro-agricoles, amélioration des techniques culturales, utilisation des semences sélectionnées, etc...), le gouvernement malgache s'est attaqué à l'environnement même de la production agricole. Il s'agit entre autres de la libéralisation du système de commercialisation du riz, du relèvement substantiel des prix aux producteurs des différents produits agricoles et de la priorité accordée à la disponibilité des matières premières agricoles, tels les engrais et pesticides.

b) *La relance de la production industrielle*

La production industrielle doit s'orienter en priorité vers les biens de consommation courante tels que l'huile, les piles, les produits papetiers et textiles, le savon, etc., c'est-à-dire des produits que l'industrie malgache est à même de fournir. Cette production suppose l'importation des matières premières industrielles et des pièces de rechange destinées à permettre la réhabilitation et la maintenance de l'appareil industriel existant.

Une libéralisation progressive de la fixation des prix de produits industriels par les producteurs a été programmée.

Un système de réaffectation des recettes en devises pour les entreprises exportatrices a été institué afin de faciliter leurs approvisionnements.

c) *La réhabilitation de l'infrastructure routière*

Le gouvernement malgache a mis sur pied un vaste programme de réhabilitation routière avec la participation financière d'organismes internationaux. Ainsi qu'a pu le constater la délégation au cours de ses déplacements, ceci s'avère un préalable indispensable pour favoriser l'évacuation des produits agricoles vers les régions voisines ou les points d'exportation et pour permettre l'approvisionnement du monde rural en produits agricoles et en biens de première nécessité.

En outre, les tarifs des différents modes de transport (cabotage, chemin de fer, transport routier, transport aérien) ont connu différents réajustements afin de ne pas pénaliser la rentabilité de ce secteur qui tient un rôle déterminant dans le développement économique.

d) *La politique monétaire*

En matière de politique du crédit, dans le but de favoriser le secteur de production, l'effort de rigueur dans le domaine des finances publiques déjà déployé sera poursuivi. En effet, le déficit des opérations globales du trésor n'est plus que de 5,5 % en 1984 contre 7 % en 1983, 8,7 % en 1982 et 14,6 % du P.I.B. en 1981.

Pour la période de 1984-1987, l'objectif du gouvernement malgache est de ramener à 3 % du P.I.B. ce déficit en 1987 afin de réduire l'inflation intérieure.

2. Le nouveau code des investissements

Dans l'optique d'une optimisation de l'allocation des ressources, une profonde revue des investissements en cours a été entreprise. même, une amélioration du processus de choix des investissements a été recherchée.

Un nouveau code malgache des investissements vient de paraître, dont les grandes lignes résident dans l'agrément automatique des entreprises adhérant aux priorités gouvernementales, la garantie des inves-

tissements (transferts de capitaux, dividendes) et une meilleure définition du rôle des différents agents économiques, notamment du secteur privé et des petites et moyennes entreprises.

Ainsi, l'article premier dispose :

« Le présent code a pour but d'inciter les capitaux tant nationaux qu'étrangers à s'investir dans des activités qui sont de nature à contribuer à la réalisation des objectifs de développement du pays, et ce, dans le respect de l'ordre public. Il s'applique dans les mêmes conditions aux entreprises constituées par des capitaux privés, par des capitaux publics et à celles pour lesquelles l'État fait appel aux participations du secteur privé.

Les investisseurs privés peuvent intervenir dans tous les secteurs d'activité économique, sauf dans ceux énumérés ci-dessous pour lesquels les initiatives sont réservées à l'État :

- les banques et les assurances ;
- la production, avec distribution d'énergie et d'eau courante ;
- la construction navale pour des bâtiments dépassant un certain tonnage ;
- les activités d'exploration, de prospection, de recherche, d'exploitation et de transport d'hydrocarbures relevant du code pétrolier, ainsi que les activités de transformation et de distribution des produits pétroliers ;
- les activités minières qui relèvent de la loi minière ;
- les activités pouvant toucher la sécurité nationale et l'ordre public.

Dans ces secteurs réservés, l'État peut faire appel à des participations du secteur privé. »

Le code institue pour les investisseurs des garanties générales, notamment à l'article 6, qui dispose que les « personnes physiques ou morales étrangères qui effectuent un investissement en devises ont droit, dans le cadre de la réglementation des changes en vigueur, à la liberté de transfert, des dividendes et des fonds provenant de cession ou de liquidation d'activité d'entreprises dûment autorisée, sur la base du capital investi en devises ; ».

De plus, aux termes de l'article 8, « La République démocratique de Madagascar s'engage à garantir le respect des droits de propriété

individuelle ou collective : au cas où, pour des motifs d'intérêt général et en vertu d'une loi, des mesures directes ou indirectes de nationalisation, d'expropriation ou de réquisition seraient prises, elles ouvriraient droit à des indemnisations évaluées sur la base du capital investi. Le principe de la liberté de transfert pour les parts de capital correspondant aux investissements en devise s'appliquera à ces indemnisations. »

L'affirmation du respect du droit de propriété a pour but de rassurer les investisseurs étrangers et, notamment français, qui ont conservé le souvenir des nationalisations passées et dont l'indemnisation n'a pas toujours été réglée.

Ce nouveau code des investissements marque un tournant important dans la politique économique malgache. A l'époque où la délégation se trouvait dans l'île, les décrets d'application étaient attendus et ne sont pas encore publiés.

B. — L'importance de l'aide française

Madagascar a bénéficié d'une aide occidentale importante au cours de ces dernières années, au premier rang de laquelle se situe la France.

1. *Les relations franco-malgaches*

Sans attendre le degré d'intimité existant avec d'autres pays africains francophones, les relations de la France avec Madagascar ont incontestablement évolué dans un sens très positif au cours des dernières années. Les relations franco-malgaches se déroulent désormais dans un excellent climat, comme l'ont confirmé la récente tenue de la commission mixte à Tananarive (29 janvier — 1^{er} février 1984) ainsi que les visites en France du Président Ratsiraka, à titre officiel (juin 1983) ou privé (mars et novembre 1984) et le séjour dans la capitale malgache du ministre de la Défense, en décembre 1984. Les Malgaches ont, en outre, joué un rôle essentiel lors des négociations, en janvier 1985, pour l'entrée de la France dans la Commission de l'Océan Indien.

La délégation a particulièrement apprécié l'accueil réservé par les responsables politiques et la population malgache au cours de ses déplacements et entretiens — et, notamment, lors de la réception très cordiale accordée par l'Assemblée nationale populaire et son Président, M. Lucien Xavier Michel Andrianarainjaka —. Elle a ainsi pu constater que la France demeurait un partenaire privilégié pour l'île. Le meilleur indice réside dans le fait que l'usage du français reste encore très répandu dans la population ; mieux encore, après un abandon certain de son enseignement jusqu'en 1983, la décision de doubler les heures de cours de français dans les classes primaires a été annoncée au cours de son séjour dans l'île.

Toutefois, la délégation a déploré les difficultés qu'elle a rencontrées pour se procurer la presse française à Madagascar, alors même que les journaux constituent un excellent moyen de rapprochement des cultures. Elle émet donc le vœu que les entreprises chargées de la diffusion de notre presse nationale dans cette partie du globe puissent faire preuve de davantage d'efficacité.

2. L'aide économique française

L'aide de la France reste décisive pour ce pays confronté à une grave crise financière.

La France joue un rôle déterminant, depuis 1982, dans le « marathon » que Madagascar doit entreprendre chaque année pour éviter la cessation de paiements, successivement devant :

- le F.M.I. (accord stand-by) ;
- le club de Paris (rééchelonnement) ;
- la réunion des bailleurs de fonds (contribution annuelle de la France sous forme d'un prêt d'ajustement structurel de la Caisse centrale de coopération économique).

C'est en premier lieu à la France que la Grande Ile s'est adressée après le passage du cyclone Kamisy en avril 1984, qui a ravagé Diego-Suarez et Majunga. Une aide d'urgence de 5 millions de francs a pu être acheminée rapidement par les navires français basés dans l'Océan Indien.

En 1984, l'aide publique française à Madagascar s'est élevée à 574,9 millions de FF, soit un peu plus de 40,34 milliards de FMG. Sur ce total, 308,9 millions de FF (21,6 milliards de FMG) ont été consentis sous forme de dons et 226 millions de FF (18,6 milliards de FMG) sous forme de prêts.

Cette aide avait atteint, au plus profond de la crise à Madagascar, en 1982, un montant global de l'ordre de 999 millions de FF, soit environ 68,9 milliards de FMG. Mais ces montants exceptionnels étaient dus à la conjoncture économique nationale et internationale.

Enfin, il convient de mentionner la ligne de confirmation de crédits « court terme » qui s'élève à 210 millions de FF (14,5 milliards de FMG) et a permis, en 1984, le financement de 453,6 millions d'importations (31,8 milliards de FMG).

Bilan chiffré de l'aide publique française en 1984

1/Dons	
— Investissements :	
crédits FAC (1) (engagements)	29,4
— Assistance technique (éducation et secteurs techniques)	163,9
— Crédits d'accompagnement de l'assistance technique (bourses, appuis pédagogiques et logistiques, accords universitaires, aide à la recherche, missions)	17,0
Coopération culturelle (y compris établissements français)	49,1
— Aide à l'armée malgache	6,8
— Aide alimentaire	3,7
— Aide financière (bonification du PAS (2) 1984)	39,0
Total	308,9
2/Prêts	
— Prêt d'ajustement structurel (engagements)	160,0
— Prêt Caisse centrale de coopération économique (engagements)	106,0
Total	266,0
Total général	574,9 M FF
soit	40,34 Milliards de FMG

Source : Ambassade de France à Madagascar

(1) : Fonds d'action conjoncturelle

(2) : Prêt d'ajustement structurel.

3. Les relations commerciales franco-malgaches

a) Les échanges commerciaux avec la France

- Le soutien du commerce extérieure malgache par la France

En 1984, la rupture des négociations avec les banques, consécutive aux réunions du club de Londres, a débouché sur la non-confirmation

des lignes de crédit, interdisant du même coup à l'île tout commerce international.

Mais Madagascar a pu bénéficier d'une mesure inédite, dont l'application lui a été réservée par la France : **la définition d'une ligne de crédit assortie de la garantie de la COFACE**, permettant la poursuite des importations.

En outre, la France a accordé à l'île une ligne budgétaire figurant au budget de la coopération au titre d'un P.A.S. (prêt d'ajustement structurel). Ce P.A.S. a pour objectif la réhabilitation des unités industrielles et s'est élevé à 160 millions de francs en 1982, 180 millions en 1983, 160 millions en 1984 et 1985. Cet apport a constitué un ballon d'oxygène, venu à point nommé et fort apprécié par les autorités locales. Il consiste en un prêt remboursable et bénéficie en outre d'une bonification qui s'est élevée à 42 millions en 1984, puis à 39 millions en 1985, cette diminution n'étant pas imputable à une moindre assistance française mais à la baisse des taux d'intérêt. Le P.A.S. devrait être au moins maintenu en 1986, mais son montant ne sera défini qu'au mois de mai prochain.

- La nature des échanges :

Les relations commerciales avec la France sont anciennes et caractérisées par un volume d'importations et d'exportations de l'ordre de 50 % du volume total du commerce extérieur. On note une augmentation régulière des importations, tant en valeur qu'en volume.

Ainsi que l'a exposé à la délégation le ministre du commerce, la couverture commerciale des importations en provenance de la France par les exportations oscille entre 50 et 70 %. Les échanges franco-malgaches sont en général excédentaires au bénéfice de la France. Toutefois, Madagascar a enregistré un excédent exceptionnel de 22 millions de francs en 1984 dû essentiellement à une restriction drastique des importations malgaches, destinée à respecter le programme de redressement financier recommandé par le F.M.I. L'octroi de nouveaux crédits internationaux à l'île s'est traduit par une reprise sensible des importations malgaches au premier semestre 1985. Au 1^{er} juillet 1985, la France avait d'ores et déjà dégagé un excédent commercial de 94,4 millions de francs vis-à-vis de Madagascar.

— Les importations françaises en provenance de Madagascar

La majeure partie des achats de la France concerne les produits agro-alimentaires : viande, café, thé, sucre... Or, sur l'ensemble de ces

biens, seules les importations de viande fraîche et de produits de la pêche ont progressé tandis que tous les autres biens enregistraient des diminutions notables.

— Les exportations françaises vers Madagascar

L'essentiel de nos exportations s'effectue dans le secteur des produits industriels, qui enregistre une progression de 30,2 % au premier semestre 1985 par rapport à la même période de 1984 (485 millions de francs contre 372,3). Ils consistent notamment dans la vente de produits intermédiaires (sidérurgie, outillage, produits chimiques, plastiques...), de machines outils et de matériel roulant, de produit pharmaceutique et textiles.

ÉCHANGES BILATÉRAUX FRANCE/MADAGASCAR

(En millions de francs.)

	1980	1981	1982	1983	1984
— Part de marché française	41,4 %	27,1 %	30,4 %	36,8 %	35 %
— Exportations FOB vers RDM	1 124	655,8	867	1 040,6	1 013
— Importations CAF depuis la RDM	416	375,4	557,2	797,2	1 035
— Solde commercial français	+ 708	+ 280,4	+ 309,8	+ 243,4	— 22

Source : Ambassade de France à Madagascar.

Importations françaises en provenance de Madagascar

Premier semestre 1985

En millions de FF

Produits	6 mois 1984	6 mois 1985	Variation 85/84 en %
Ensemble des importations	491,1	441,3	— 10,1
1/ Produits agro-alimentaires	443,7	393,9	— 11,2
• <i>Agriculture, sylviculture, pêche</i>	333,2	317,1	— 4,8
— Fruits tropicaux, café, thé	313,6	297,5	— 5,1
— Produits de la pêche	12,2	14,4	+ 18,2
• <i>Produits industries agro-alimentaires</i>	110,5	76,8	— 30,4
— Viande fraîche	0	17,8	N.S.
— Sucre	30,4	0	N.S.
— Café, thé, épices	78	56,9	— 27,1
2/ Produits industriels	47,5	47,5	0
• <i>Produits intermédiaires</i>	22,2	17,7	— 20,3
— Matières premières minérales	2,7	2,8	+ 2,6
— Métaux et produits du travail des métaux	0	0	0
— Produits chimiques et demi-produits divers	19,5	14,9	— 23,7
(dont huiles essentielles et arômes).	(18,5)	(14,2)	(— 23,1)
• <i>Produits élaborés</i>	25,2	29,8	+ 17,8
— Biens de consommation	25	29,7	+ 18,8
(dont textile - habillement)	(21)	(26,9)	(+ 28,3)

Source : Ambassade de France à Madagascar.

Exportations françaises vers Madagascar

Premier semestre 1985

En millions de FF

Produits	6 mois 1984	6 mois 1985	Variation 85/84 en %
Ensemble des importations	426,8	535,8	+ 25,5
1/ Produits agro-alimentaires	52,1	45,7	— 12,2
• Agriculture, sylviculture, pêche	38,5	31,9	— 17
— Blé tendre	38,2	29,5	— 22,7
• Produits des industries agro-alimentaires	13,6	13,8	+ 1,4
2/ Produits énergétiques	1,1	3,2	+ 205,7
3/ Produits industriels	372,3	485	+ 30,2
• Produits intermédiaires	136,5	170,4	+ 24,7
— Matières premières minérales	0,1	0,4	+ 312
— Métaux et produits du travail des métaux	48,9	58,6	+ 19,8
(products finis sidérurgiques)	(20,7)	(24,3)	(+ 17,1)
(fonderie et travail des métaux)	(15,1)	(23,9)	(+ 57,5)
— Produits chimiques et demi-produits divers	87,6	111,4	+ 27,2
(products chimiques de base)	(37,3)	(39,6)	(+ 5,9)
(filés et fibres artificiels)	(9,7)	(15,4)	(+ 58,6)
(caoutchouc et matière plastique)	(16,1)	(27,7)	(+ 72,4)
• Produits élaborés	235,8	314,6	+ 33,4
— Biens d'équipement professionnel	118,4	137,6	+ 16,1
— Electronique grand public	4,3	8,4	+ 94,4
— Pièces détachées et véhicules utilitaires	39,7	74,4	+ 87,1
— Biens de consommation	61,7	84,3	+ 36,6
(parachimie et pharmacie)	(37)	(52,8)	(+ 42,9)

Source : Ambassade de France à Madagascar.

b) Les relations avec la Réunion

Les relations commerciales entre la Réunion et Madagascar sont assez privilégiées en raison de la complémentarité possible des productions respectives des deux îles : Madagascar exporte ainsi les deux tiers de sa production de pois du Cap vers notre département d'outre-mer.

La Réunion pourrait de ce fait constituer un débouché important pour les produits malgaches, contrairement à l'île Maurice, avec laquelle la complémentarité des produits n'existe pas vraiment, ou aux Seychelles, dans lesquelles la demande est réelle mais insuffisante pour amortir le coût d'une liaison maritime régulière.

Chaque année, la Réunion achète ainsi à Madagascar 40 000 tonnes de manioc, destinées à l'alimentation du bétail et serait disposée à acquérir 50 000 tonnes de maïs par an si Madagascar pouvait les lui fournir.

En contrepartie, la Réunion pourrait approvisionner la Grande Ile en intrants industriels et en produits transformés, finis ou semi ouvrés, en particulier dans les secteurs de la chaudronnerie, de l'électronique, de la bureautique, des véhicules, des produits alimentaires et des fibres synthétiques.

Les îles de Madagascar et de la Réunion sont liées par des accords très particuliers et, notamment, par un bureau de liaison, qui va au-delà des rapprochements issus de la Commission de l'Océan Indien, et qui permet surtout de régler certaines des nombreuses difficultés d'ordre réglementaire.

Afin d'illustrer ces difficultés réglementaires, signalons par exemple que le lait de soja est inscrit au code des douanes applicable à la Réunion sous la rubrique 222, et supporte de ce fait des droits de douane s'élevant à 26 %, au lieu des 4 % applicables aux aliments destinés aux enfants.

La délégation a considéré qu'il pourrait être opportun, afin d'accroître les relations commerciales potentielles entre Madagascar et la Réunion, d'envisager l'application systématique de la garantie COFACE à la Réunion, ce qui n'est pas le cas actuellement, certaines dispositions n'étant pas d'une mise en œuvre automatique dans les D.O.M.-T.O.M. Ceci est d'autant plus regrettable que la Réunion joue dans la zone sud-ouest de l'Océan Indien un rôle politique et économique important, et que c'est par elle que la France est présente au sein de la Commission de l'Océan Indien.

c) Les obstacles juridiques à l'augmentation des exportations malgaches

- Le problème de la vanille

La culture de la vanille, en provenance du Mexique, a été implantée dans l'île par les Français. Madagascar en est désormais le premier producteur mondial, avant les Comores, la Réunion et l'Indonésie. Elle exporte mille tonnes de vanille, soit 600 vers les États-Unis et 400 en Europe, notamment vers la France et la République fédérale d'Allemagne, qui en assurent la réexportation ultérieure.

La conférence internationale de la vanille qui regroupe producteurs et acheteurs, a fixé le prix de vente F.O.B. (Free On Board) à 70\$ U.S. le kilo, prix qui sera négocié à nouveau en mai 1986.

Les 1 300 tonnes de gousses produites dans l'Océan Indien et actuellement négociables sont ainsi réparties entre les producteurs :

- Réunion : 50 tonnes, soit 3,5 millions \$ U.S.
- Comores : 200 tonnes, soit 14 millions \$ U.S.
- Madagascar : 1 050 tonnes, soit 73,5 millions \$ U.S.

La difficulté réside dans le problème de la commercialisation et de la consommation de ce produit. En effet, si la France — tout comme les États-Unis — dispose d'une réglementation qui protège l'appellation de vanille naturelle, les autorités malgaches ont eu le sentiment, dans les époques récentes, que les contrôles opérés sur cette appellation n'étaient plus aussi rigoureux. L'attention du ministre français de la consommation a été attirée sur ce point.

La consommation de vanille par la France et la R.F.A. a toujours crû, mais on note un léger repli en 1985. Cette chute pourrait être imputable à la fabrication de produits dits « extraits de vanille naturelle » dans lesquels est incorporé un produit chimique de synthèse, la vaniline. Cette pratique constitue un manque à gagner estimé à 300 tonnes pour les pays producteurs de l'Océan Indien, soit près de 25 % des ventes de gousses et l'équivalent de 21 millions de \$ U.S.

Contrairement aux États-Unis, qui ont assaini leur marché en 1984, la France avait envisagé, un temps, de régulariser cette pratique en fixant les seuils autorisés de produits de synthèse par voie législative. La délégation s'est montrée particulièrement intéressée par ces questions et a suggéré que soit étudiée l'éventualité d'une définition d'appellation contrôlée « vanille », réservée au produit naturel, permettant d'en protéger la production. Cette mesure pourrait assurer l'exploitation de la vanille tant à Madagascar, pour laquelle elle constitue un bien aisément exportable, donc un apport en devises, qu'à la Réunion, où, ainsi que la délégation a pu le constater, sa production suit une courbe ascendante très prometteuse.

- Les exportations de viande

Madagascar possède un important cheptel de zébus et produit une des meilleures viandes du monde. Les quotas de viande, carcasses congelées ou viande débitée, que la C.E.E. s'est engagée à acheter à Madagascar, s'élèvent à 7 500 tonnes par an.

Or, depuis le 30 juin 1985, le quota n'a pu être atteint car l'accès de la viande malgache au territoire de la Communauté économique européenne est suspendu et les exportations interrompues pour des motifs techniques et sanitaires, liés à la non-conformité des abattoirs locaux aux normes européennes. Cette mesure d'interruption, applicable dès le 31 décembre 1984 avait déjà fait l'objet d'un report de six mois.

La réhabilitation des abattoirs a été entreprise, grâce à des crédits en provenance du Fonds européen de développement (F.E.D.) et de la Caisse centrale de coopération économique (C.C.C.E.), mais Madagascar n'a pu exporter que 3 000 tonnes sur les 7 500 autorisées. La Grande Île aurait souhaité éviter de perdre deux années d'exportations, au détriment de ses producteurs et de sa balance des paiements, en opérant cette mise aux normes parallèlement à la poursuite des exportations. Ainsi, il aurait pu être concevable d'accorder à l'île, par dérogation, le droit d'exporter sa production bovine vers la Réunion où les conditions économiques et techniques sont relativement comparables.

La Réunion achète en effet, chaque année, environ 2 000 tonnes de viande de bœuf désossé au Botswana, la qualité de cette viande étant inférieure à celle que Madagascar serait à même de fournir à un prix au moins égal, voire inférieur.

On pourrait donc envisager que, dès l'agrément des abattoirs malgaches par la C.E.E., les importateurs réunionnais se fournissent en priorité à Madagascar.

En outre, cet agrément devrait éventuellement permettre à Madagascar de relancer en Europe ses exportations de viande en boîte (corned beef) que le marché français peut absorber jusqu'à concurrence de 1 500 tonnes annuelles par l'intermédiaire de certaines centrales d'achats et de l'armée.

Madagascar pourrait donc reprendre ses exportations de viande vers les pays de la Communauté à partir de mars 1986 dans les proportions suivantes :

- 7 500 tonnes de viande en carcasses ou désossée, dont 1 000 tonnes minimum sur la Réunion ; prix moyen : 4 FF minimum le kilo en carcasse, 6 FF minimum le kilo désossé ; recettes en devises : environ 37 millions de FF ;

- 1 500 tonnes de viande en boîtes pour le commerce privé à 10 FF le kilo F.O.B. ; recettes en devises : environ 15 millions de FF ;

- 1 000 tonnes de viande en boîtes pour l'armée française à 8 FF le kilo F.O.B. ; recettes en devises : environ 8 millions de FF.

Soit un total de recettes prévisibles d'au moins 60 millions de FF par an, équivalent à près du tiers de l'aide française au titre du prêt ajustement structurel.

- La production de rhum

Madagascar a été choisie pour l'implantation d'établissements des sucreries du Bourbon sur son territoire, dont la délégation a pu visiter les premières installations lors de sa visite à Morondava. L'île souhaiterait donc bénéficier de la détermination d'un quota d'exportation européen plus favorable : elle dispose d'un droit limité à 7 500 hectolitres d'alcool pur (H.A.P.) et estime ses capacités d'exportation à 14 000 H.A.P. environ.

Conclusion

En dépit de la brièveté de son séjour dans l'île, la délégation a pu mieux appréhender les problèmes auxquels est confrontée aujourd'hui l'économie malgache. Le pays se trouve pris dans un cercle vicieux qu'il lui faudra briser pour espérer sortir de l'impasse.

En effet, Madagascar ne disposant pas de devises, ne peut importer les biens indispensables pour son développement. A titre d'illustration, à l'époque de la visite de la délégation, les pouvoirs publics avaient été contraints de renvoyer un bateau chargé de riz, dans l'incapacité qu'ils étaient d'assurer le paiement de sa cargaison.

Si elle ne dispose pas des matières premières indispensables, l'île ne peut produire, ni exporter et n'a donc pas les moyens d'assurer les rentrées de devises correspondantes.

L'aide de notre pays est capitale pour la survie de Madagascar. Elle ne consiste pas seulement dans la mise à disposition de crédits, mais inclut également une assistance technique et sanitaire, qu'il est sans doute nécessaire de favoriser : des coopérants français participent à la construction d'usines, assurent la formation des agriculteurs, collaborent à l'implantation des circuits d'irrigation nécessaires à la relance de la production de canne à sucre ; des médecins français lancent de vastes campagnes de vaccination des enfants dans les districts les plus insalubres.

La France occupe dans le pays une place privilégiée, conséquence d'un passé commun, et qu'elle doit protéger. Madagascar constitue, notamment par son potentiel humain, l'un des pays les plus riches de l'Afrique francophone : la présence grandissante des pays d'Amérique du Nord (Canada) et de l'Europe de l'ouest confirme l'intérêt que présente son marché. L'invasion de produits asiatiques, essentiellement japonais, menace nos intérêts économiques.

La France doit donc œuvrer aujourd'hui pour resserrer les liens entre elle et les décideurs malgaches, effectuer des investissements dans l'île, promouvoir l'établissement de relations au sein de l'Océan Indien. A ce prix, elle sera en mesure de maintenir et d'accroître le prestige dont elle bénéficie encore.

*

* *

EXAMEN EN COMMISSION

Au cours d'une réunion tenue le 24 avril 1986, la commission des Affaires économiques et du Plan a examiné le rapport d'information présenté par M. Jean Faure, au nom de la délégation ayant effectué la mission à la Réunion et en République démocratique de Madagascar.

A l'issue du débat qui a suivi cet exposé et au cours duquel sont intervenus MM. Rémi Hermënt, Robert Laucournet, Louis de Catuelan, Jean Colin, Michel Chauty, Fernand Tardy, Louis Mercier et André Rouvière, la commission a adopté les conclusions du rapport d'information.