ENCLAVEMENT EST UN PROBLEME MAJEUR POUR LE DEVELOPPEMENT DU MONDE RURAL A MADAGASCAR AU DEBUT DU XXIème SIECLE

REMOTENESS AS A MAJOR DEVELOPMENT IN THE RURAL AREA OF MADAGASCAR IN EARLY 21ST CENTURY

RAMAHENINASOA Martinot Henoya

Université de Toamasina, Madagascar
e-mail : m.henoya@gmail.com ; Tél. : 032 76 326 55/ 034 06 837 33

Résumé

Cet article est surtout basé sur une étude du développement rural face à l'enclavement des certaines campagnes malgaches. Trois quart de la population malgache vivent dans des milieux ruraux, là où la plupart des pauvres paysans résident. On dit souvent que cette pauvreté de Madagascar est en partie due à la croissance démographique aiguë, des systèmes agricoles archaïques ainsi que l'insuffisance de la production agricole. Mais bon nombre de théoriciens étudiant ce phénomène omettent parfois que le problème du développement rural est surtout et avant tout, causé par son propre isolement. Notre recherche se concentre surtout les zones à fort potentiel productif de Madagascar qui se trouvent dans des milieux excentrés et inaccessibles, au point que beaucoup de produits issus de ces localités ne figurent pas dans la liste des statistiques nationales. L'objectif de cet article consiste à proposer un outil destiné au développement rural enclavé : souligner l'importance des voies de communication, notamment routières, pour le développement social et économique des campagnes. Des méthodes MARP ont été établies pour permettre d'analyser de manière qualitative et exploratoire le phénomène d'enclavement dans les zones les plus reculées et moins avancées des districts concernés. Après une étude bibliographique et des observations sur terrains, une enquête auprès de 100 fokontany et 20 communes rurales, dans les régions Analanjirofo et SAVA et des simulations appliquées au niveau des foyers des paysans ont été effectuées. Les résultats de recherche ont montré que seul un tiers (1/3) du monde rural malgache a l'opportunité de valoriser leurs produits, leurs économies grâce aux systèmes de voies de communications adéquates (Gyre, 2014), Une réalité convergente du développement durable et multisectoriel dans des zones les plus isolées mais qui s'avère potentiellement productives de Madagascar. Cependant, la situation économique des campagnes malgaches enclavées montre qu'une prise en considération semble importante car non seulement l'essor du développement rural en dépend mais celui de l'ensemble du pays aussi.

Mots-clés : enclavement, désenclavement, Madagascar, campagnes, développement multisectoriel.

Abstract

This article is mainly based on a study of rural development with the isolation of many countryside in Madagascar. Three quarters of the Malagasy population live in rural areas, where are most of the poor peasants live. It is often said that this poverty in Madagascar is partly due to acute population growth, archaic farming systems as well as insufficient agricultural production. But many theorists studying this phenomenon sometimes omit that the problem of rural development is mainly and above all, caused by its own isolation. Our research is mainly concentrated in areas with high productive potential in Madagascar, which are located in remote and inaccessible environments, to the point that many products from these localities are not included in the list of national statistics. The objective of this article is to provide a tool for landlocked rural development: to emphasize the importance of communication's ways, especially roads, for the social and economic development of the countryside. MARP methods have been established to allow qualitative and exploratory analysis of the phenomenon of isolation in

ISSN: 2709-8192-1. https://portal.issn.org/resource/ISSN/2709-8192

the most remote and less advanced areas of the districts concerned. After a bibliographic study and field observations, a survey of 100 fokontany and 20 rural communes in the Analanjirofo and SAVA regions and simulations applied to the level of peasant households were carried out. Research results have shown that only a third (1/3) of the Malagasy rural area has the opportunity to enhance their products and their savings thanks to adequate communication systems (Gyre, 2014). A converging reality of sustainable and multisectoral development in the most isolated areas but which turns out to be potentially productive in Madagascar. However, the economic situation of the landlocked Malagasy countryside shows that consideration seems important because not only the development of rural development depends on it but that of the whole country as well.

Keywords: landlocked, opening up, Madagascar, countryside, multisectoral development.

Introduction

Sur le plan international, Madagascar est classé comme étant l'un des pays les plus pauvres du monde, soit à 155ème rang parmi les 187 pays du monde entier (PNUD, 2014). Cette situation découle sans doute d'une série d'analyse de sa situation économique et sociale. D'autant plus que, les caractéristiques qui définissent la pauvreté de Madagascar se basent surtout sur le mauvais état des routes pouvant entraîner l'enclavement. Jusque-là, à Madagascar, 60 années après son indépendance, les principales voies de communications utilisables sont celles construites à la première république et se limitent en générale aux niveaux urbains, d'ex province vers la capitale. Selon l'ONG Lalana, parmi les 49 250km des routes répertoriées ; le pourcentage des routes rurales en bon état, seulement de 12,0%, alors que le pilier du développement de Madagascar se trouve aux niveaux ruraux (Mirana, 2019). Donc, cette situation d'enclavement touche presque partout au niveau régional de Madagascar. D'ailleurs, la question principale qui se pose pour mener à mieux diriger cette recherche est : « Dans quelle mesure peut-on développer le monde rural Malgache sans tenir compte son enclavement ? », en étudiant cet hypothèse, L'objectif de la recherche consiste à proposer un outil destiné au développement rural enclavé : souligner l'importance des voies de communication, notamment routières, pour le développement social et économique des campagnes malgache. Les résultats attendus devraient conduire au gouvernement afin d'opter sur un système de désenclavement pour avoir une vision convergente du développement durable et multisectoriel dans des zones les plus isolées, qui, s'avère potentiellement productives. Cependant, la situation économique alarmante des campagnes enclavées montre que la considération de leur cas doit être impérieuse, car non seulement l'essor du développement rural en dépend mais également celui de l'ensemble des milieux ruraux malgaches.

Méthode

Pour approfondir notre étude sur ce thème, notre recherche doit comporter des notions d'enclavement, qui en théorie est inhérente avec la notion de la pauvreté. Cette dernière touche de plein fouet le monde rural malgache. Dès lors, en tant qu'une question de développement, ces concepts touchent en particulier les paysans ruraux et affectent leur bien-être. C'est dans un exercice de démonstration de la mobilité en tant qu'élément important du développement local que nous engageons à travers les zones rurales concernées. La zone d'étude est constituée par la grande partie

des espaces ruraux de Madagascar mais notre étude se concentre un peu plus sur des régions à forte production agricole enclavées. Des méthodes MARP ont été établies pour permettre d'analyser de manière qualitative et exploratoire le phénomène d'enclavement dans les zones les plus reculées et moins avancées des districts concernés.

Démarche méthodologique

Echantillonnage

L'échantillon est constitué des zones à fort potentiel productif de Madagascar qui se trouvent dans des milieux excentrés et inaccessibles. Choisis par tirage aléatoire à partir des registres des endroits les plus isolés et très éloignés auxquels 100 fokontany et 20 communes rurales, dans les régions Analanjirofo et SAVA. Dans cette optique, l'objectif n'était pas d'obtenir des échantillons de l'ensemble des campagnes enclavées mais plutôt de savoir précisément les endroits les plus prometteurs en production agricole mais victime de son enclavement.

Enquêtes

Effectuées entre 2016 et 2018, les enquêtes, par entretien semi directif, ont été réalisées auprès des paysans ruraux enclavés et auprès des paysans non enclavés. Le questionnaire établi à cet effet a pu démontré la différence économique, de production, de commercialisation entre ces deux localités. Durant notre recherche, c'est en période de récolte qu'on obtient le plus de résultat d'enquête.

Résultats

La situation routière à Madagascar

Selon Jacqueline et Claude (2008), être enclavé, c'est donc ne pas participer à un réseau et en conséquence, ne pas bénéficier de possibilités d'échanges ou d'accès aux différents points de ce réseau. De ce fait, l'enclavement constitue en général un facteur de difficulté. Les difficultés dans la mobilité des personnes et des biens constituent un des obstacles majeurs à l'amélioration des conditions de vie des populations des pays en développement en général et celles de Madagascar en particulier. D'ailleurs, de nombreuses zones de production demeurent enclavées car l'état des infrastructures routières est délabré : l'accès aux écoles et aux centres de soins sanitaires est difficile ainsi que l'acheminement des intrants et la sortie des productions en pénalisant le secteur agricole.

Les principales voies de communications utilisables sont celles construites dès la première république et se limite en générale aux niveaux urbains, d'ex province vers la capitale. Actuellement, Madagascar compte environ 49 250 km de routes/pistes dont environ 2 000 km bénéficient d'un revêtement offrant des conditions de circulation de "bonnes" à "dégradées". L'ONG Lalana, spécialisée dans les routes et développement de transport préconise en revanche la reconstitution du réseau routier national puis que 90% de transports à Madagascar se font par voie terrestre et pratiquement la quasi-totalité de transport terrestre se font par voies routières, seules les routes nationales 2, 4, 6, et 7 qui s'étendent sur 2 564km sont bitumées. Mais encore, leur état n'est pas toujours satisfaisant une partie de l'année, faute de travaux d'entretien réguliers et ne respectant pas les normes internationales. Les 47% des routes nationales secondaire d'une longueur totale de 4654km sont bitumés, 78% du réseau routier est malheureusement encore en mauvais état (Mirana, 2019). En effet, le pourcentage des Communes

accessibles par voies de surface toute l'année s'est stagné autour de 40,0% durant les trois dernières années. Des communes rurales et Fokontany, se trouvent dans la plupart dans des zones les plus reculées et les plus enclavées dont pour certains l'accessibilité des pistes ne dépasse pas de 4 mois sur 12 et d'autres ne sont praticables qu'à pied. En 2015, le réseau routier national bitumé en bon état est de 45,0% ; les Routes Nationales non revêtues en bon état n'est que de 14,0% et celui des Routes Rurales en bon état, seulement de 12,0%. D'après la banque mondiale, L'indice d'accès rural à Madagascar, défini comme le pourcentage de la population rurale vivant à moins de 2 km d'une route praticable en tous temps est extrêmement faible (22,4%), même en référence aux normes applicables aux pays en développement (World Bank, 2009).

Localités et situations économiques

Les zones urbaines enclavées

Des mots extraits du point de vue géographique affirment que l'enclavement, une situation des territoires mal desservis par les grandes voies de communications (Paul, 1996). Les théories d'enclavement mettent directement en relation avec le développement local, donc il faut bien préciser que le rapport entre l'enclavement et la zone rurale est très cohérent, puisqu'à l'échelle nationale, qui dit espace rural fait parfois allusion à un espace enclavé, par contre, qui dit espace urbain ne signifie pas forcément un espace désenclavé.

À Madagascar, beaucoup de centres urbains se trouvent dans une situation d'enclavement profond. Des chefs-lieux de District voire même chefs-lieux de Région sont souvent isolés à cause de leurs situations géographiques ou leurs difficultés d'accès et de mobilités. En réalité, ces zones dites enclavées ne possèdent que des routes secondaires ou des pistes en mauvais état et praticables seulement pendant une partie de l'année même si elles sont classées comme étant, des routes nationales. Ces routes nationales oubliées et en piteux état n'ont bénéficié jusqu'ici que de très rares travaux d'entretien et de réhabilitation réalisés à la hâte et transgressant les règles de l'art. Et le plus souvent, ces derniers relèvent de promesses électorales diverses et généralement non tenues lors des mandats. D'autres voies de communication construites depuis la première république mais n'ont jamais eu le moindre entretien pour les maintenir encore praticables. Depuis, ces infrastructures se dégradent et ne restent qu'une route pleine de nids de poule entourés de graviers indiquant les traces laissées par les goudrons. En effet, ces localités subissent des problèmes de retards chroniques dans les domaines administratif, économique et particulièrement des transports (fourniture et approvisionnement). D'après la statistique de l'ONG Lalana, les routes provinciales reliant les chefs-lieux des ex-préfectures a des chefs-lieux de communes environnantes, les dessertes rurales servant des supports aux activités agricoles, soit 16965km sont encore des pistes en terres et dont la majorité soit en mauvais état alors qu'elles constituent des vecteurs par excellence de développement communal. Beaucoup de localité à forte potentialité agricole souffrent de mauvais état des routes et qui ont besoin d'être priorisé :

Ambatondrazaka-Moramanga, Soanierana Ivongo-Mananara Nord-Maroantsetra, Bealanana-Ambatoriha-Antsohihy, Marovoay-Croisement 12, Maintirano-Tsiroanomandidy, Analalava-Antsohihy, Soalala-Besalampy-Mitsinjo-Katsepy, Toliara-Fort

ISSN: 2709-8192-1. https://portal.issn.org/resource/ISSN/2709-8192

Dauphin, Mandritsara-Befandriana-Antsohihy, RN4 menant à Tsaratanana. On estime par ailleurs quelques 20 000km des routes communales mais, des nombreuses communes n'arrivent pas à les entretenir (Mirana, 2019). Généralement, les autres qui bénéficient des infrastructures routières adéquates se trouvent dans des zones à proximité des chefs-lieux de provinces ou, ils se trouvent sur les accès des routes nationales bitumées, Ce qui pénalise encore la mobilité de la population rurale car la densité routière est de 0,049km par km^2 de route et 1km pour 1000 habitants. Cette densité est de 1,76km par km2 et 7,6km pour 1000 habitants en Allemagne.

Les zones rurales profondes très enclavées

D'après Launch of Business In The Community (2001), les espaces ruraux dits « profonds » (ou « fragiles »), éloignés des villes, gardent un accès difficile aux services publics, une couverture en téléphonie mobile insuffisante, des temps d'accès aux réseaux de transport rapides encore longs,

Dans un pays en voie de développement comme Madagascar, à part dans la capitale, la plupart des zones rurales se trouvent dans une situation d'enclavement profonde, souvent dans des endroits plus ou moins éloignés d'un espace urbain et un espace à faible densité de population. C'est une réalité qui touche généralement des zones rurales loin du passage d'une route nationale, et surtout dans des communes rurales et fokontany limitrophes. A cet effet, les potentialités, les dynamismes économiques sont tout à fait bloqués et cachés derrière ce handicap qui freine le développement local. Lorsqu'on étudie bien la situation d'enclavement avec des contrées rurales sous l'analyse des indicateurs économiques, on voit directement le problème. Quoi qu'il en soit, une zone enclavée subit des problèmes d'acheminement de ses produits locaux ainsi que de problèmes d'instabilités chroniques des prix de produits locaux et des coûts de la vie quotidienne (Noyoulewa, 2011). Les ménages se trouvant dans des zones rurales enclavées sont définis par un faible revenu annuel à cause d'un système d'agriculture de subsistance.

Discussion

L'agriculture et la pauvreté rurale

La statistique annuelle de production agricole nationale dévoile les problèmes du secteur agricole de Madagascar. La surface agricole potentielle pouvant se prêter aux grandes cultures et aux zones de pâturage est estimée à plus de 35 millions d'hectares. La superficie physique des exploitations agricoles, estimée à 2 083 590 ha, a connu une légère augmentation de 0,9% en 20 ans (MESUPRES 2015). Dominée par la riziculture, à 87% des exploitations et 60% des surfaces cultivées, elle est pratiquée dans les bas-fonds et dans les plaines. La riziculture pluviale est également pratiquée sur les sols exondés de collines. Ce type de riziculture prend actuellement beaucoup d'essor sur les Hautes Terres centrales et dans le Moyen Ouest malgache. Madagascar dispose aussi trois grands bassins qui constituent de véritables greniers à riz : la cuvette d'Alaotra Mangoro, la plaine de Marovoay et celle d'Andapa. Ces territoires sont en particulier, reconnus sous leurs modes d'exploitations et techniques agricoles semi-intensives ou intensive selon les possibilités des agriculteurs locaux, mais aussi leur productivité annuelle est plus ou moins satisfaisante avec des

rendements rizicoles lucratifs. En effet, si ces zones sont connues sous leur dynamisme économique rentable c'est parce que ce sont des territoires désenclavés. Par contre, plusieurs régions inaccessibles sont en effet fort productrices, alors que les réseaux routiers connaissent toujours des problèmes récurrents : pas de financement pour l'ouverture de routes. Le budget de l'Etat s'appuie entièrement sur la contribution les bailleurs de fonds (notamment l'Union européenne et la Banque mondiale) pour ces travaux. Madagascar connaît un taux de pauvreté très élevé (92 % de la population vit avec moins de 2 $US par jour). Autrement dit plus des trois quarts de la population vivent en dessous du seuil de pauvreté de sorte que 11 et 52,7% en sont victimes de l'extrême pauvreté. L'indice de la famine faisant état d'un score enregistré de 22,5% est considéré comme alarmant sur l'évaluation de la sécurité alimentaire à Madagascar. Cette pauvreté majoritairement rurale (86 % des personnes pauvres vivent en zone rurale) a été exacerbée par les cinq années de crise. En 2013, Madagascar est classé comme un pays à développement humain faible, au rang de 151ème sur 186 pays, avec un IDH égal à 0,483 et un indice de pauvreté multidimensionnelle de 0,35710. Plus de trois quart de la population vivent en dessous du seuil de pauvreté11 et 52,7% en sont dans l'extrême pauvreté. Au total, la production de riz usiné a été estimée à 3,6 millions de tonnes en 2013, ce qui constitue 21% de moins par rapport à celle de l'année 2012. De même la production de maïs et de manioc a diminué de 14 à 15% par rapport à celle de l'année précédente, (MESUPRES, 2015).

Observations aléatoires

Plusieurs travaux ont montré que la pauvreté et la faible productivité des agriculteurs malgaches sont le fait de l'atomisation de la population sur le territoire et de l'enclavement des zones de production. Dans leur étude sur la dynamique de la pauvreté par exemple, Razafindravonona et al. (2001) ont mis en évidence la forte relation entre le niveau de pauvreté rurale et l'isolement des ménages. Les indicateurs de développement dans les zones rurales sont plus faibles que dans les zones urbaines : les revenus y sont inférieurs, le taux de mortalité infantile plus élevé, l'espérance de vie plus courte, l'illettrisme plus répandu, la malnutrition davantage présente et une plus grande proportion de ménages ne dispose pas d'accès à l'eau potable et aux systèmes d'assainissement améliorés. Alors que 66 % du quintile des ménages ruraux les moins isolés sont pauvres, presque 83 % le sont pour le quintile des ménages les plus isolés. Stifel et al. (2003) ont poussé l'analyse en essayant d'expliquer le lien entre enclavement des communes, productivité agricole et pauvreté des ménages. Plus les populations sont éloignées des principaux marchés, moins les rendements des principales cultures (riz, maïs, manioc) sont élevés, moins elles utilisent d'intrants et moins elles diversifient leur production. Ce constat est confirmé par Stifel et Minten (2008), qui montrent que les rendements rizicoles sont 33% inférieurs pour le quintile le plus enclavé par rapport au quintile le moins isolé, et que cet écart va jusqu'à 50% pour le maïs et le manioc.

ISSN: 2709-8192-1. https://portal.issn.org/resource/ISSN/2709-8192

Enclavement et autoconsommation

Le pays est essentiellement agricole avec 71,9% des ménages qui sont des petits exploitants agricoles avec des superficies inférieures à 1,5Ha. Plus de 80% des exploitations agricoles représentant les deux-tiers de la population figurent ainsi dans la catégorie des pauvres. L'activité agricole reste en effet majoritairement de subsistance : environ 60% du revenu agricole est autoconsommé, Autour de 75% de la production annuelle moyenne de 4 millions de tonnes de paddy va vers l'autoconsommation des ménages producteurs (Agriculture et développement rural à Madagascar, 2016).

Rares sont les espaces ruraux enclavés qui jouissent d'une prospérité agricole. D'autres paysans se sont spécialisés dans la production rizicole ou les cultures de rente, mais ils sont confrontés à la stagnation de leur productivité agricole. Les résistances à l'amélioration technique sont nombreuses : faible utilisation d'engrais chimique (moins de 3% des terres), mécanisation limitée et pénétration réduite des innovations qui permettraient une plus grande productivité de la terre et du travail. On constate que la pauvreté rurale est due en grande partie au problème d'enclavement. En effet, L'isolement d'un territoire est un facteur de dysfonctionnement du marché, ce qui favorise également une situation susceptible de générer un déséquilibre macroéconomique. Une zone qui demeure enclavée, signifie que l'accès aux écoles et aux centres de santé de base reste difficile. Le secteur agricole se voit pénalisé par les difficultés dans l'acheminement des intrants et l'écoulement des productions. Du coup, les coûts de transport érodent le pouvoir d'achat des ménages et la compétitivité des produits malgaches sur les marchés internationaux (Gyre, 2014). Pour les produits vivriers, souvent, les paysans favorisent l'économie de subsistance faute de débouché. D'après les enquêtes permanentes auprès de ménage, la polyculture est pratiquée par les paysans ruraux, avec 83% des ménages agricole. Il s'agit surtout de la riziculture, suivie par la culture de manioc, du maïs et de la patate douce (MESUPRES, 2015). La faible production agricole est liée à la taille des espaces agraires, des techniques traditionnelles et peu intensives mais aussi causée fortement par l'enclavement. La plupart des agriculteurs décident de produire peu juste, parce que, l'acheminement vers les villes est difficile à cause de la distance mais surtout le mauvais état des routes. Par ailleurs, le gouvernement a introduit le Système de Riziculture Intensif (SRI), le Système de Riziculture Amelioré (SRA), un approvisionnement en intrant et des formations en agriculture moderne depuis une vingtaine d'année mais la plupart des zones productrices enclavées ne faisaient pas partie des zones du programme. Le fait qu'à Madagascar 40% seulement de la production agricole brute est commercialisée (Randrianarison et al. 2009), et que moins de 25% des ménages ruraux tirent une part importante de leurs revenus de la vente de produits agricoles reflète la pauvreté rurale.

L'enclavement et le manque de débouché

Les marchés agricoles à Madagascar sont mal intégrés, en raison principalement des coûts élevés de transport. Le pays est confronté à un défi de taille dans le secteur des transports parce que de vastes régions de l'arrière-pays à faible densité de

ISSN: 2709-8192-1. https://portal.issn.org/resource/ISSN/2709-8192

population ne peuvent être jointes qu'à un coût très élevé. Pourtant, le réseau routier existant est sous-développé, et de nombreuses communautés rurales ne disposent pas d'un accès fiable vers le monde extérieur. L'indice d'accès rural à Madagascar, défini comme le pourcentage de la population rurale vivant à moins de 2 km d'une route praticable en tous temps est extrêmement faible (22,4 pour cent), même en référence aux normes applicables aux pays en développement (Banque mondiale 2009). L'entretien des routes presente des difficultés, en partie à cause des dommages causés par les fréquentes tempêtes et les cyclones tropicaux ainsi qu'une forte pluviometrie de certaines regions de Madagascar. La couverture du réseau ferroviaire est limitée aux zones les plus densément peuplées des Hautes terres centrales. Les installations portuaires se trouvent pour la plupart en mauvais état.

Pour les cultures de rente, la vanille par exemple, les paysans des territoires enclavés n'ont pas le choix que d'attendre les calendriers saisonniers pour vendre leur produit sur le marché local. Les marges excessives des transporteurs ou des collecteurs, du fait du mauvais état des infrastructures et de la situation de monopole qu'ils exercent, se répercutent sur les coûts de transports en érodant le pouvoir d'achats des ménages et en mettant en cause la compétitivité des produits sur le marché international. En fait, des collecteurs en nombre restreint, se taillent une marge plus que confortable en pratiquant des prix bas au producteur et des prix nettement élevés au consommateur. Pour les paysans, les récoltes sont souvent vouées à une vente au rabais, au profit des collecteurs (Reseau routier malgache, 2011). La vente de récoltes comme l'approvisionnement en d'autres denrées sont fortement conditionnés par l'état des routes.

Conclusion

L'insuffisance des infrastructures pour la commercialisation, en particulier les infrastructures de transport provoque le dysfonctionnement de la mobilité des biens et des personnes. Les marchés agricoles à Madagascar sont mal intégrés, l'enclavement entretient un climat permanent d'appauvrissement des paysans producteurs directs et des consommateurs urbains via la dévalorisation des produits agricoles et l'effritement du pouvoir d'achat associé à l'inflation. Il favorise également l'économie de subsistance faute de débouchés pour les produits, situation susceptible de générer un déséquilibre macroéconomique grave de par ses incidences négatives sur la production, les importations et les réserves extérieures de change. Par ailleurs, le réseau routier existant est sous-développé, et de nombreuses communautés rurales ne disposent pas d'un accès fiable vers le monde extérieur. Lorsque des routes existent, la plupart du temps, elles sont en mauvais état et impraticables pendant la saison des pluies. Pour pallier cette situation, les enquêtes au niveau des villages avaient été menées de manière approfondie. L'objectif de cette étude est de tirer une sonnette d'alarme face à un problème de développement que subissent toutes les campagnes malgaches. Ainsi que de proposer un outil permettant de déverrouiller la serrure d'enclavement au niveau des territoires ruraux et de pouvoir les intégrer parmi les piliers qui font tourner l'économie malgache. Chaque zone rurale productrice encore enfermée par l'enclavement est considéré comme un territoire au

ISSN: 2709-8192-1. https://portal.issn.org/resource/ISSN/2709-8192

trésor perdu. A Madagascar, le système de désenclavement permettrait de valoriser le secteur agricole et en même temps faire sortir Madagascar de son impasse au développement multisectoriel.

Bibliographie

Agriculture et développement rural à Madagascar, (2016). Background papers, 301pages.

Gyre, A., (2014). Infrastructures : De nombreuses zones demeurent enclavées, l'hebdo de Madagascar, Mardi, 06 Mai 2014.

Jacqueline, A., B. Claude, (2008). Pour une politique de désenclavement durable, Rapport d'information.

Launch of Business In The Community - Rural Action (2001). Un discours du Prince de Galles, Palais St James's, 24 juillet. Sur les défis des communautés rurales du Royaume-Uni.

MESUPRES Ministère de l'enseignement supérieur et de la recherche scientifique, (2015). Plan directeur pour la recherche sur l'agriculture et sur l'insécurité alimentaire et nutritionnelle 2015-2019, 81 pages.

Mirana, I., (2019). Infrastructure, les routes provinciales et communales délaissées, L'hebdo de Madagascar, 12/04/2019.

Noyoulewa, A.T., (2011). Enclavement et développement des zones rurales d'Afrique subsaharienne recherche bibliographique consulté le 08 Juin 2015.

Paul R, (1996). Dictionnaire de la langue.

PNUD, (2014). Rapport sur le développement humain, Pérenniser le progrès humain : réduire les vulnérabilités et renforcer la résilience. p.186.

Randrianarison, L., et al, (2009). Dimensions structurelles de la libéralisation pour l'agriculture et le développement rural. Phase II. EPP/PADR Ministère de l'Agriculture, de l'Elevage et de la Pêche/ UPDR et APB Consulting. Étude de cas pays réalisée pour RuralStruc. Antananarivo. Traités.

Razafindravonona, J., D. Stifel, S. Paternostro, (2001). Évolution de la pauvreté à Madagascar : 1993-1999. Instat.

Réseau routier malgache, (2011). L'enclavement constitue encore un problème.

Stifel, D., B. Minten, P. Dorosh, (2003). Transactions costs and agricultural productivity: implications of isolation for rural poverty in Madagascar. Ifpri, Market and Structural Studies Division. MSSD Discussion Paper, 56, 78 p.

Stifel, D., B. Minten, (2008). Isolation and Agricultural Productivity. *Agricultural Economics*, **39** : 1-15.

World Bank (2009). Rural Access Index website. http://intresources.worldbank.org/ INTOPCS/Resources/380831-1189187928429/ENGLISHSUMMARY.pdf.