

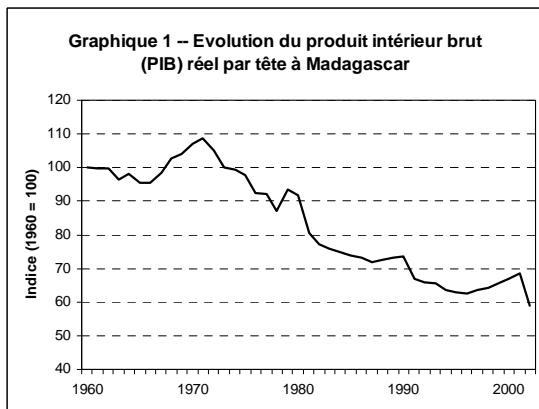
CONFÉRENCE "DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE, SERVICES SOCIAUX ET PAUVRETÉ À MADAGASCAR"
11 juin 2003, Antananarivo

MOTEURS ÉCONOMIQUES POUR LA RÉDUCTION DE LA PAUVRETÉ À MADAGASCAR¹

Tendances

Au cours des 40 dernières années, le niveau de vie à Madagascar a glissé la plupart du temps sur une pente descendante (graphique 1). Le revenu réel par tête est tombé d'environ 40% depuis 1960 pour atteindre un niveau de 240 USD par tête en 2001.

Avec moins de richesse à distribuer, la plupart de la population est devenue plus pauvre. Pendant les années 1960, environ 45% de la population étaient en dessous du seuil de pauvreté (Banque mondiale, 1996). Par contre, les données récentes provenant des années 1990 et 2001 situent le taux de la pauvreté autour de 70%; soit 44% en milieu urbain et 77% en milieu rural (Razafindravonona et al., 2002).



Moteurs de croissance

Madagascar cherche maintenant à ressusciter la reprise économique qui a démarré à la fin des années 1990. Mais vu le taux élevé de la pauvreté, surtout en milieu rural, il ne suffit pas d'amorcer une croissance agrégée et concentrée. Il faut chercher des moteurs économiques qui faciliteront une participation significative des couches défavorisées de la population. La présente étude vise à évaluer quatre candidats de moteurs éventuels qui pourraient alimenter une croissance économique favorable aux ménages pauvres.

Moteur 1. Hausse de la productivité agricole du riz et du manioc.

La vaste majorité des malgaches pauvres, presque 80%, habitent en milieu rural et travaillent dans l'agriculture. L'agriculture devient donc par nécessité un point clé qui peut influencer sur les revenus des pauvres ruraux. Les deux premières sources de calories des ménages pauvres, le riz et le manioc, contribuent significativement non seulement aux revenus des ménages agricoles mais aussi au niveau de prix des aliments de base. Seule une hausse de la productivité agricole pourra en même temps cibler les revenus des pauvres cultivateurs et diminuer le coût de vie des ménages pauvres urbains.

Moteur 2. Investissements routiers qui font baisser les marges commerciales.

Les ruraux pauvres travaillent souvent dans des zones éloignées où le coût du transport renchérit le prix des intrants et fait baisser le prix de vente de leurs produits commercialisés. Les investissements routiers en milieu rural promettent de diminuer le coût de transport ainsi que les marges commerciales, ce qui fera bénéficier en même temps les producteurs éloignés qui verront le prix des intrants baisser et le prix des ventes augmenter. Simultanément, les consommateurs verront diminuer leur prix d'achat de biens agricoles.

Moteur 3. Hausse des investissements privés dans la Zone Franche

En milieu urbain, la Zone Franche et le tourisme semblent être les options qui pourraient favoriser une croissance rapide et axée vers les couches urbaines pauvres. La croissance rapide de la Zone Franche pendant les années 1990 a été le moteur de la hausse des emplois urbains, contribuant à hauteur de la moitié des gains en emplois. La contraction lors de la turbulence politique de 2002 a vivement démontré, en recul, sa puissance comme générateur d'emplois et des revenus urbains.

Moteur 4. Hausse des investissements privés dans le tourisme

Le tourisme, l'une des causes de la remontée économique de la fin des années 1990, a aussi souffert lors de la rupture de la sécurité civile et des transports aériens de 2002. A peine exploitées, les ressources naturelles touristiques malgaches restent l'un des actifs sous-utilisés du pays. Nous verrons, donc, l'impact d'une hausse d'investissements dans le secteur tourisme.

Méthodes d'analyse

Afin d'évaluer l'impact des quatre leviers sur le bien-être des ménages pauvres, nous avons construit une matrice de comptabilité sociale (MaCS) qui résume la structure de l'économie malgache et la part des ménages pauvres de différentes régions dans les actifs, les revenus et les dépenses du pays. Comme année de base, nous avons pris 1999, une année bien documentée d'avant la crise politique de 2002. Cette MaCS nous donne une photo de base de l'état de l'économie malgache.

Ayant situé les pauvres régionalement et structurellement dans l'économie malgache, nous voulons introduire comme chocs les quatre moteurs éventuels pour voir comment la photo de base va changer par la suite. Les interactions étant complexes -- entre secteurs, régions, et institutions - nous utilisons un modèle d'équilibre général (MEGC) qui capte toutes ces interactions. Avec des prix endogènes, le MEGC trace les réactions des producteurs et des consommateurs face aux nouvelles opportunités. A travers les simulations, le modèle calcule un nouvel équilibre qui prévoit les changements principaux anticipés à moyen terme.

Résultats

Deux moteurs ciblent particulièrement le monde rural -- les investissements routiers et les investissements en recherche et vulgarisation agricole. Les investissements routiers - qui réduiront les coûts d'amortissement des camions, leur consommation pétrolière, ainsi que le temps de transport - diminueront ainsi les marges commerciales. Les ménages ruraux y gagnent particulièrement du fait que les prix aux producteurs montent en même temps que les prix à la consommation baissent.

La hausse de la productivité agricole faisant monter la production donnerait lieu à une baisse d'environ 25% du prix dans nos simulations (Tableau en Annexe). Donc, les grands bénéficiaires en seront les premiers adeptes ainsi que les consommateurs nets du riz et du manioc.

Les deux autres moteurs -- la zone franche et le tourisme -- ciblent surtout les ménages urbains. Du

point de vue macro-économique, ces deux derniers diffèrent aussi. La hausse des exportations de la zone franche et celle provenant des recettes touristiques donnent lieu à une appréciation significative du franc malgache. Ceci rendrait moins chères les importations en monnaie locale. Par conséquent, la valeur des recettes douanières, libellées en FMG, tombera. Pour cette raison, les impacts fiscaux sont en général moindres par rapport aux deux premiers moteurs.

Conclusions

Les quatre moteurs évalués ont des effets différents les uns des autres. Deux en particulier -- la recherche agricole et les investissements routiers - ciblent directement les ménages pauvres ruraux et les consommateurs urbains. Les deux autres moteurs -- la Zone Franche et le tourisme -- favorisent plutôt les ménages urbains, pauvres et non pauvres. Vu son caractère dispersé, le tourisme a aussi des impacts non négligeables sur les ménages pauvres ruraux. Donc, chacun des moteurs à un rôle différent à jouer dans la lutte nationale pour la réduction de la pauvreté.

Les bougies qui feront démarrer ces quatre moteurs sont des investissements -- en infrastructures, en technologies et en équipements. Si on veut changer la dynamique en cours, il faut des investissements pour assurer les moyens économiques, humains et techniques de mieux faire à l'avenir.

Le secteur public ainsi que le privé ont chacun leur rôle à jouer. Dans le cas de la recherche agricole et des investissements routiers, il s'agit d'investissements publics. Ce sont des biens publics dans lesquels les privés n'investiront jamais suffisamment. Mais dans le cas de la Zone Franche et du tourisme, les investisseurs principaux seront des privés. Le rôle du secteur public dans ces deux derniers cas sera d'assurer un climat stable et incitatif ainsi qu'une provision en infrastructures -- de transport aérien, douanier, portuaire et routier -- nécessaire pour assurer la bonne marche de ces entreprises d'exportation de biens et de services.

La consolidation d'un environnement qui favorisera les investissements privés dans la Zone Franche et dans le tourisme constitue l'une des principales étapes de lutte contre la pauvreté à Madagascar. Une étape parallèle dans l'exécution d'une campagne multi-sectorielle de lutte contre la pauvreté sera de cibler une série d'investissements publics stratégiques. Ceci nécessitera une série d'évaluations plus détaillées de sélection d'investissements publics spécifiques. Pour les produits agricoles, le riz et le manioc dominant comme priorités dans la lutte contre la pauvreté. Pour les routes rurales, étant donné que tout ne peut être fait en même temps, il faut examiner au niveau régional lesquelles seront les plus aptes à déclencher

un effet important sur la production rurale. Une évaluation des coûts par rapport aux bénéfices attendus servira à prioriser la séquence d'investissements publics routiers.

Un tel partenariat privé-public qui réussira à amorcer une croissance à travers les quatre moteurs sectoriels promettra de produire des impacts économiques d'envergure. En combinaison, ses quatre forces motrices pourront favoriser une réduction appréciable de la pauvreté en milieu urbain ainsi qu'en milieu rural.

Références

Dorosh, Haggblade, Lungren, Razafimanantena et Randriamiarana (2003). "Moteurs économiques pour la réduction de la pauvreté." Antananarivo: INSTAT, Cornell University Projet Ilo.

Razafindravonona, J., Stifel, D. et Paternostro, S. (2001) Evolution de la Pauvreté à Madagascar : 1993-1999. INSTAT, Antananarivo.

Annexe

Impact des quatre moteurs

	1. Productivité agricole		2. Routes*	3. Zone Franche	4. Tourisme
	riz	manioc			
A. Choc					
hausse de productivité	30%	30%	20%	50%	100%
secteur choqué comme % du PIB	8%	4%	24%	2%	3%
B. Impact sur la consommation réelle de divers groupes de ménages					
Urbains qualifiés	2,9%	1,4%	-0,2%	3,2%	3,6%
Urbains non qualifiés	3,6%	1,5%	-0,8%	1,9%	2,2%
Petits cultivateurs, Haut Plateau	1,2%	0,4%	5,3%	-0,1%	1,5%
Grands cultivateurs, Haut Plateau	-0,9%	0,4%	6,3%	-0,1%	1,4%
Petits cultivateurs, Côte Est	1,3%	0,1%	7,7%	-0,6%	0,9%
Grands cultivateurs, Côte Est	1,7%	0,2%	7,1%	-1,3%	-0,3%
C. Impact macro économique					
PIB	2,0%	0,9%	3,9%	0,8%	1,6%
demande travail urbain non qualifié	3,1%	1,6%	-1,9%	1,5%	2,4%
exportations	0,5%	0,4%	2,9%	6,5%	3,4%
importations	0,3%	0,3%	2,2%	4,9%	2,6%
taux de change réel	2,3%	1,4%	0,6%	-4,8%	-6,6%
recettes gouvernementales	3,7%	2,0%	1,8%	2,0%	-1,2%

* Choc introduit à travers une réduction des marges commerciales

ⁱ Cette étude entre dans le cadre du programme Ilo, financé par l'USAID, Projet "Analyse Economique Améliorée pour la Prise de Décision à Madagascar", Cornell University, Cooperative Agreement No. 687-00-00-00093-00.