



Situation économique et sanitaire avec la pandémie de coronavirus dans l'Océan Indien au 4 juin 2021 (n°63)

Madagascar



ACTUALITÉ & REPORTAGES
MADAGASCAR

30 mai 2021



L'état d'urgence sanitaire se poursuit pour les 15 prochains jours

Le Président de la République Andry Rajoelina annonce la poursuite de l'état d'urgence sanitaire mais assouplit les mesures sanitaires sur l'ensemble du pays. Ainsi, (EXTRAITS)

✂ Il n'y a plus de confinement total dans la région d'Analamanga durant le week-end, ✂ Les rassemblements de plus de 100 personnes restent interdits, ✂ Les zones placées en quarantaine, Analamanga, Vakinankaratra, Anosy et Matsiatra Ambony sont rouvertes à partir du 4 Juin, ✂ Le couvre-feu est maintenu de 23h à 4h du matin, les salles de spectacle et les boîtes de nuit restent fermés, ✂ Les lieux de culte peuvent rouvrir mais il ne devrait y avoir que deux personnes par banc, ✂ Les marchés de proximité peuvent ouvrir de 6h à 18h, et les courses ne doivent être faites que par une personne par foyer, ✂ Les hôtels-hôpitaux sont aussi fermés, ✂ La vaccination se poursuit dans tout le pays, toujours sur la base du volontariat. Des efforts particuliers seront menés à Nosy Be et Sainte Marie afin de préparer le retour des touristes. La vaccination y est ouverte pour les personnes de 55 ans et plus ✂ Le transport des dépouilles des personnes décédées de la Covid-19 reste interdit en dehors de la région de décès ✂ Les cours reprennent à partir du mercredi 2 Juin pour tous les établissements scolaires et pour tous les établissements universitaires, ✂ Les lignes nationales et régionales peuvent reprendre à partir du vendredi 4 Juin dans le respect des mesures sanitaires, ✂ Les vols domestiques de Tsaradia reprennent à partir du vendredi 4 Juin, et tous les passagers doivent être testés trois heures avant le départ, ✂ Les liaisons aériennes avec l'étranger restent suspendues pour les passagers sauf pour ceux qui ont une autorisation dérogatoire,

PREVENTION – L'ambassade de France lance la campagne de vaccination dans les villes d'Antsiranana, de Mahajanga, de Toamasina, de Toliara et de Nosy Be



Jeudi 3 juin 2021



ACTUALITÉ & REPORTAGES
MADAGASCAR

Le vaccin Janssen des laboratoires Johnson & Johnson destiné aux ressortissants français et européens résidant à Madagascar devrait bientôt arriver à Antsiranana, Mahajanga, Toamasina Toliara et Nosy Be. L'ambassade de France annonce ce jeudi que sa « campagne de vaccination va se poursuivre en province ».

○ Une équipe médicale de vaccination se rendra ainsi prochainement dans ces villes et lieux qui ont été sélectionnés « compte tenu de leur éloignement d'Antananarivo et de la présence des communautés française et européenne les plus importantes ».

○ Les dates de l'arrivée des équipes de vaccination ne sont pas encore indiquées ni les modalités de prise de rendez-vous. L'ambassade souligne néanmoins que d'éventuelles listes pré-établies à la suite d'initiatives privées ne seront pas prises en compte. Elle rappelle par ailleurs que « la vaccination sera proposée aux personnes de 55 ans et plus, en application des règles françaises d'utilisation du vaccin Janssen ».

- Pour les autres localités qui ne sont pas trop éloignées de la capitale, des facilités ont été mises en place pour permettre aux ressortissants français et européens de venir à Antananarivo pour se faire vacciner à la résidence des Charmilles ou le site de vaccination est opérationnel depuis le 10 Mai.
- Pour cette première phase de la campagne de vaccination lancée par la France à Madagascar, 6.000 doses ont été importées. Elles sont prévues être administrées avant fin-Juillet, date à laquelle elles devraient arriver à péremption. A la différence du Covishield/AstraZeneca, le vaccin Janssen ne nécessite pas de deuxième dose.

La Lettre économique de l'Afrique de l'Est et de l'Océan Indien

Publication des services économiques d'AEOI et du service économique régional de Nairobi



Madagascar, une île enclavée

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

Transport extérieur des marchandises à Madagascar

L'essentiel du transport de marchandises vers et au départ de Madagascar transite par le fret maritime. Le port de Tamatave est le premier port du pays avec 76% du volume (6,8Mtonnes en 2020) du commerce extérieur de la Grande Ile. Les infrastructures du port n'étant pas suffisantes pour le relier directement aux grandes lignes internationales, le fret exporté est d'abord véhiculé par des navires de taille réduite jusqu'à Port-Louis ou Saint-Denis de La Réunion.

Il est alors transbordé sur les navires des lignes maritimes internationales. Tamatave, port secondaire à l'échelle régionale, est donc tributaire de cette pratique qui allonge les temps de transport et augmente les coûts. Trois armateurs principaux desservent Tamatave et se partagent 92% du marché :

Maersk est leader avec une part supérieure à 40 %, devant MSC (36 %) et CMA-CGM (16%). Trois compagnies ont ensuite une part moindre : PIL (5,5%), Hapag Lloyd (0,45%) et UAFL (moins de 0,40%). Les routes des principaux armateurs sont les suivantes :

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



Lignes maritimes de CMA-CGM desservant Madagascar

Si le volume des échanges internationaux a augmenté ces dernières années à Madagascar (9Mtonnes de marchandises en 2020 contre en 7,3M tonnes en 2015), son essor se trouve aujourd'hui confronté aux limites des infrastructures portuaires de l'île. Sur les dix-sept ports commerciaux de Madagascar, deux peuvent accueillir les grands navires échangeant avec Maurice et la Réunion (Tamatave et Fort Dauphin) et quatre ont la capacité d'accueillir des cargos de fret: Diego-Suarez, Tuléar et Vohémar.

Grâce à ses infrastructures et sa position stratégique, le port de Tamatave satisfait pour l'instant la demande nationale. Cependant, l'augmentation des échanges de biens se heurte à des limites structurelles. Son tirant d'eau de 11,5 m (16,5 m à Port Louis) et sa longueur de quai de 150 m ne lui permettent d'accueillir qu'un seul vaisseau à la fois.

Son terre-plein à conteneurs est régulièrement congestionné et ses grues mobiles ont une faible capacité comparée à celle des portiques de Port Louis. Le port est ainsi en sursaturation : 260000 EVP y étaient traitées en 2019, bien que sa capacité soit estimée à 239000 EVP/an (1MEVP/an à Maurice). Le port de Fort Dauphin possède des infrastructures de qualité, dont un quai plus profond que celui de Tamatave (15,75m).

Édifié en 2009 et exploité par Rio Tinto, principalement pour le transport de l'ilménite de sa filiale Qit Madagascar Minerals, son potentiel est restreint par son éloignement des pôles urbains et le manque de desserte routière. Un transport intérieur essentiellement routier et par voie de cabotage

Le réseau terrestre de Madagascar est structuré par des corridors économiques orientés de Tananarive vers les principales villes : Tamatave à l'est (premier port et 2ème ville du pays), Tuléar et Fort Dauphin au sud, ainsi que Majunga et Diego Suarez au nord. Le réseau routier, dont le maillage est incomplet, transporte 98% du fret qui arrive ou part du port de Tamatave (6,6M tonnes/an).

Dans le même temps, les conditions de transport sur les routes nationales régressent. Selon l'indice de compétitivité globale du Forum économique mondial, l'indice de performance logistique globale à Madagascar était de 2,39 sur 6 en 2018 (126ème sur 160 pays) contre 2,72 en 2012. À titre d'exemple, cela prend en moyenne 9h à un transporteur de parcourir les 350km entre Tananarive et Tamatave.

Le réseau routier vieillissant se dégrade progressivement (31640km aujourd'hui, 50000km en 1960) et les routes nationales secondaires sont souvent impraticables (52% du réseau sont impraticables). La dégradation de l'équipement routier empêche les camions de plus de 15 tonnes de circuler sur la majorité des routes nationales



Axes routiers 2019

En raison du manque d'infrastructures routières sur les côtes, le cabotage représente 12% des flux totaux (1,6 Mtonnes/an). Les principales lignes partent de Tamatave vers le nord (Majunga et Diego-Suarez) ou vers le sud (Fort-Dauphin). En raison du faible tonnage, les compagnies rentabilisent leurs lignes en les faisant transiter par des hubs internationaux.

À titre d'exemple, pour rejoindre Fort Dauphin (via Tuléar) de Tamatave, la ligne CMA-CGM transite par La Réunion et Maurice. La ligne nord de CMA-CGM transite par La Réunion, Maurice et Mayotte, avant d'arriver à Majunga, Nosy Be, Diego Suarez et Vohemar.

En déclin depuis 2011, le fret ferroviaire transite sur un réseau restreint et peu entretenu. 96000 tonnes de fret ont transité par chemin de fer en 2019 (environ 1% du volume du fret maritime). Le ferroviaire est pourtant moins cher que le transport routier sur l'île (coût de la t/km 40% inférieur).



Lignes ferroviaires

À l'est, le réseau ferroviaire de 673km est concédé à l'entreprise privée Madarail, tandis que l'exploitation est assurée par l'entreprise belge Vecturis. Il relie Tamatave à Tananarive. Cependant, le manque d'investissement dans l'entretien du réseau depuis 2011 a entraîné la détérioration progressive des voies. Ainsi, si 450000t de fret étaient transportés en 2011, seulement 60000t étaient transportées en 2019. Le réseau de 368 km au sud-est, exploité par l'entreprise Fianarantsoa Côte Est a transporté 10000t de fret en 2019. Ce réseau assure également le transport de passagers, qui se révèle plus lucratif que le fret.

La logistique aérienne reste marginale (16,250Mt.km en 2018) et est réservée aux échanges intra-nationaux. Les exportateurs y ont recours lorsque les conditions de la voirie induisent des temps de trajet excessifs.

Alternative plus rapide, mais plus coûteuse et restreinte, seules les ressources telles que la vanille (20,3% de la valeur totale des exports), peuvent justifier l'usage du fret aérien. Les infrastructures aéroportuaires du pays restent limitées (huit aéroports de province) et à moderniser (l'aéroport de Tamatave, ne peut accueillir que des avions de type ATR).

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

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

La capacité d'accueil sera augmentée à 400000 conteneurs/an fin 2021, et à 856000 en 2030. Le réseau routier national fait l'objet de réhabilitations ayant vocation à renforcer les flux économiques. Les RN 6 et 13 qui relient les ports de Diego Suarez au nord et de Fort Dauphin au sud doivent être rénovées, pour un coût total de 238 MEUR (sur financement notamment de la BEI). Les réhabilitations de la RN12 (de Fort-Dauphin vers Tamatave), de la RN5 (région de la vanille) et de la RN 44 (grenier à riz du pays) sont en cours. Ces projets sont financés par la Banque mondiale, la Chine et des dons de l'UE. Le bouclage routier de la capitale se poursuit avec la construction de la rocade nord-est. Le projet est financé par la BEI et l'AFD pour un montant total de 62,8 MEUR. Afin de fluidifier le transit entre la route venant de Tamatave et Tananarive, le gouvernement porte un projet de port sec à l'entrée de la ville.

Madarail a annoncé une rénovation de son réseau. Elle visera notamment à augmenter sa capacité de transport de fret de 60000t/an en 2019 à 1 Mt/an en 2027. L'opération comprend le remplacement du matériel roulant et la réhabilitation des infrastructures. Il existe par ailleurs des projets à long terme comme celui de la construction en PPP d'une autoroute entre Tananarive à Tamatave pour un coût estimé entre 2,6 et 1,3 Mds EUR pour 260 km. Des entreprises françaises présentes sur tous les métiers

L'armateur CMA-CGM réalise 25% des parts de marché du transport de fret maritime à Madagascar et est présent sur l'intégralité des ports régionaux. Bolloré Logistics a capté 26% de parts de marché du transport multimodal à la demande en 2020. Plusieurs grands opérateurs français des travaux publics sont installés à Madagascar. Colas réalise de nombreux chantiers (réhabilitation de la RN5, 12 et 44, sous-traitant sur le port de Tamatave...). Sogea-Satom achève la construction de la rocade de Tananarive, tandis qu'Eiffage a réalisé les ponts de Mananjeba et de Kamoro. Arterail intervient comme consultant sur le chemin de fer.

Ile de la Réunion

Vaccination Covid-19 : plus de 165 500 Réunionnais ont reçu au moins une injection



2 juin 2021



Depuis le début de la campagne de vaccination, plus de 165 500 Réunionnais ont reçu au moins une injection (soit 19,3% de la population totale).

Depuis le début de la campagne de vaccination, plus de **165 500 Réunionnais** ont reçu au moins une injection (soit 19,3% de la population totale). La couverture vaccinale progresse, mais reste insuffisante, notamment chez les personnes vulnérables, plus exposées aux formes graves de la maladie.

L'ARS encourage ces personnes en particulier, ainsi que l'ensemble des Réunionnais à se faire vacciner dès maintenant. En effet, les spécialistes s'accordent à dire qu'il nous faut atteindre 80% de couverture vaccinale (personnes éligibles présentant un schéma vaccinal complet) pour se diriger vers une immunité collective. Il s'agit donc d'un enjeu individuel et collectif pour lutter contre la Covid-19.

Par ailleurs, pour faciliter l'accès à la vaccination au plus grand nombre, l'ARS, en lien avec ses partenaires, poursuit les opérations de vaccination de proximité grâce à la mise en place de centres éphémères.

Coronavirus à La Réunion : 210 élèves et 17 personnels testés positifs



4 juin 2021

L'Académie de La Réunion fait, ce vendredi, le bilan hebdomadaire des cas dans la circonscription. 210 élèves et 17 personnels ont été testés positifs.

94 classes fermées* sur 9 708, soit 1 % *

Contaminations -Élèves 210 cumul sur les 7 derniers jours sur 221 200 élèves, soit 0,09 % (+ 37 en 24 h) - Personnels 17 cumul sur les 7 derniers jours sur 24 200 personnels, soit 0,07% (+ 4 en 24 h)

Tests salivaires pour les élèves et personnels du lundi 24 au lundi 31 mai 1 803 tests Covid proposés 1 280 tests réalisés 0,3 % de tests positifs

Réouverture des bars : la hausse des comportements addictifs inquiète



4 juin 2021

Jeudi 6 mai, les bars et restaurants ont rouvert à La Réunion. Abaissé à 21 heures, le couvre-feu laisse plus de liberté notamment pour se retrouver en famille ou entre amis. Mais ce "retour à la vie normale" n'a pas que des effets positifs sur la santé. Très attendu, l'allègement des mesures sanitaires est à l'origine d'une augmentation de la consommation d'alcool, "par compensation", explique un docteur.

Le docteur Mété, **chef du service addictologie du CHU Nord**, répond à nos questions. S'il traite déjà les patients impactés par le confinement, la réouverture des bars pourrait être à l'origine de nouvelles consultations...

"On peut craindre que certains veuillent 'rattraper le temps perdu'", Commence le docteur. Selon lui, même si la culture des bars est historiquement plus importante en métropole, l'effet de compensation risque aussi d'impacter l'île. "*La consommation va probablement être plus importante, les gens vont se lâcher*", explique-t-il.

Pour l'instant, aucun patient n'est "*encore*" traité à cause de la reprise des restaurants et des buvettes. Pourtant, le docteur dit avoir déjà constaté "*une aggravation des comportements addictifs anciennement non pathologiques*". Ainsi, dans certains cas, la réouverture des bars semble bien provoquer une "*rechute*".

Le Dr. Mété compare ce phénomène "*au premier jour de versement du RSA*". À cette occasion, les services d'urgences sont souvent en état d'alerte car le nombre de personnes en état d'ivresse est particulièrement important...

Une population déjà fragilisée avant le début de la crise sanitaire - Les décès et les hospitalisations liés à l'abus d'alcool sont nettement supérieurs dans les DROM (hors Mayotte) que dans l'Hexagone. "**La Réunion a le taux le plus important pour l'enregistrement de personnes en état d'ivresse dans les services d'urgence. Nous sommes aussi la deuxième région en terme de mortalité lié à l'alcool**", confirme le Dr. Mété, chef du service addictologie du CHU Nord. "*Les addictions ne sont pas traitées en priorité alors qu'elles sont en augmentation*", conclut le docteur. Il regrette que l'alcool continue d'être vendu à des prix dérisoires sur l'île. Dans une étude publiée par l'INSEE le 4 mai 2021, on apprend qu'un Réunionnais sur dix s'estime en mauvaise ou très mauvaise santé en 2019, et ce, notamment à cause de la consommation d'alcool fort.

La Préfecture de La Réunion rappelle les procédures du contrat phytosanitaire quant au transport de fruits



27 mai 2021

outremers 360°

Dans un communiqué daté de ce jeudi 27 mai, la préfecture de La Réunion fait un point sur les normes d'importation et de transport de fruits, les clés du certificat phytosanitaire, ou encore les interdictions d'exportation toujours encadrées par la loi, surtout après les rumeurs des derniers jours.

Depuis le 14 décembre 2019, un règlement européen impose certaines règles pour l'expédition de végétaux frais depuis les départements et régions d'outre-mer, régions ultrapériphériques européennes, à destination de l'Union européenne continentale dont l'hexagone. Elle vise à protéger le territoire de l'Europe continentale des introductions d'organismes nuisibles aux végétaux.

De son côté, La Réunion se protège également de l'introduction des organismes nuisibles. À ce titre, le transport dans les bagages ou par voie postale de végétaux frais n'est pas autorisé. Certains fruits peuvent en revanche être expédiés ou transportés dans les bagages, à destination de l'Europe continentale dont l'hexagone sans aucune formalité ou déclaration préalable au voyage ni restriction de quantité. Il s'agit des ananas, bananes, noix de coco, duriens et dattes.

Les autres fruits et légumes peuvent sans difficulté être expédiés ou transportés dans les bagages, après réalisation d'une démarche préalable auprès de la direction de l'alimentation, de l'agriculture et de la forêt (DAAF). Ces végétaux doivent être vérifiés par les services de l'État qui s'assureront de l'absence d'organismes nuisibles avant le voyage ou l'expédition du colis et avant de délivrer un certificat phytosanitaire, une étape nécessaire préalablement avant l'envoi du colis ou le transport en bagage.

En revanche, d'autres fruits ne peuvent pas encore être expédiés ou transportés, car ils peuvent encore comporter des parasites telle notamment la mouche orientale des fruits. Il s'agit des mangues, des agrumes, et des piments/poivrons. Les organisations professionnelles travaillent en concertation avec les services de l'État, à ce que les particuliers puissent, dans un futur proche, expédier ces fruits, via un professionnel agréé garantissant l'absence de risques phytosanitaires.

Ile de Mayotte



27 mai 2021

outremers 360°

Mayotte : face aux importations, les filières agricoles locales tentent de se structurer

L'inauguration fin mai d'un abattoir de volailles à Mayotte, le seul depuis l'échec d'une tentative similaire en 2005, marque une nouvelle étape dans la construction d'une filière agroalimentaire dans ce département français confronté à la cherté de la vie, à l'insularité et à l'éloignement.

« On m'a toujours dit que le Mahorais voulait manger moins cher. Moi, je crois que le Mahorais veut manger moins cher, mais de qualité », a expliqué en conférence de presse Elhad-Dine Harouna, le président de la SAS l'Abattoir de volailles de Mayotte créée en 2017.

Cet abattoir, d'une capacité de 1.500 tonnes de poulet annuelle, va permettre de multiplier par dix la production de la marque « Mon Poulet », commercialisée aujourd'hui par AVM à titre expérimental. Le lancement de l'activité est prévu à partir du mois de juillet 2021.

De quoi proposer une alternative locale pour la restauration collective et les grandes et moyennes surfaces, où la majeure partie des produits sont issus de l'importation. Une situation coûteuse en raison de l'octroi de mer, cette taxe spécifique aux départements et régions d'Outre-mer censée protéger les entreprises et collectivités locales. D'après le programme 2017 du Posei - qui décline la politique agricole commune (Pac) dans les régions ultrapériphériques (RUP) - relatif à Mayotte, 99% de la consommation totale de volaille est importée, soit 8.900 tonnes par an.

A Mayotte, petite île de 374km², l'agriculture est encore majoritairement vivrière et les tentatives pour développer des filières locales font l'objet de freins, liés à l'insularité, l'éloignement et au manque de compétences et d'infrastructures. Petite taille des exploitations, difficultés à les moderniser ou à entrer dans les circuits de commercialisation : Près de la moitié des ménages agricoles utilisent leur production pour leur consommation personnelle plutôt que pour la vente.

Compenser les importations Pourtant, dans certains secteurs, la production locale pourrait compenser une partie des importations: outre les volailles, la filière oeufs est déjà quasi autosuffisante, de même que les fruits et légumes, même si la majorité de la production finit sur des étals de fortune au bord des routes.

L'économie informelle capte plus de 70.000 tonnes de fruits et légumes sur les quelque 71.000 cultivés, d'après une étude de la Direction de l'alimentation, de l'agriculture et de la forêt (DAAF) de Mayotte.

"Ces vendeuses de bord de route s'auto-organisent pour aller chercher la marchandise directement chez les agriculteurs", explique à l'AFP Bastien Chalagiraud, chef du service Économie agricole à la DAAF, qui tache justement de formaliser le secteur pour garantir traçabilité et sécurité des produits.

"Les agriculteurs qui veulent vendre n'ont pas forcément les moyens, de locomotion, de stockage, pour accéder au marché formel, sauf ceux qui sont dans des circuits formalisés, quelques dizaines", note-il.

Pour autant, les initiatives se multiplient ces dernières années afin de proposer une alternative de qualité au consommateur, poussées depuis 2014 par les aides du Fonds européen agricole pour le développement rural, le Feader (plus de 83 millions d'euros pour la programmation 2014-2022), et du Posei (six millions d'euros par an).

Financée à 90% par le Feader, la coopérative Uzuri Wa Dzia propose depuis mars 2020 ses gammes de lait local à raison de 200 litres par semaine. Un statut coopératif qui a déjà fait ses preuves pour les fruits et légumes avec l'Ucoopam, l'Union des coopératives agricoles de Mayotte, née en 2017.

"Le fait de se regrouper nous permet de bénéficier d'une exonération d'octroi de mer et donc de réduire les coûts des intrants nécessaires aux agriculteurs. Et nous proposons aussi un réseau de distribution pour nos adhérents", expose Bryce Bouvard, le coordinateur. Grâce au Feader, une nouvelle plate-forme de stockage et de distribution doit sortir de terre pour "multiplier par trois nos capacités", aujourd'hui limitées à 200 tonnes annuelles, développe-t-il.

En octobre 2019, le président Emmanuel Macron, en déplacement sur l'île voisine de La Réunion, avait annoncé une politique adaptée pour tendre vers l'autonomie alimentaire dans les départements et régions d'Outre-mer d'ici 2030. A Mayotte, un groupe de travail dédié doit rendre ses réflexions "d'ici fin juin", promet Bastien Chalagiraud.

Economie - Mayotte : « La stratégie de la CCI de Mayotte est d'œuvrer pour le développement des compétences dans tous les domaines »

Il y a deux semaines, la CCI de Mayotte a inauguré son nouveau centre de formation à Dembeni et annoncé l'ouverture de cinq nouvelles formations. Pour Outremers 360, Didier Daniel, le Responsable Service formation continue et Mohamed Dayane, Directeur du pôle Formation et Emploi reviennent sur la politique de la CCI Mayotte en matière de formation. EXTRAITS

Outremers 360 : Quels sont les enjeux derrière le lancement de ces quatre nouvelles formations ?

CCI Mayotte : Les enjeux du lancement de ces quatre nouvelles formations s'expliquent par la stratégie de la CCI de Mayotte d'œuvrer pour le développement des compétences pour le public de Mayotte dans tous les domaines.

Le nouveau site de formation de la CCI Mayotte à Dembeni et ses nouvelles formations certifiantes et diplômantes sont une réponse à l'axe prioritaire 7 du schéma sectoriel formation enseignement et emploi de la CCI Mayotte : améliorer l'accompagnement vers l'emploi et soutenir la mobilité professionnelle des demandeurs d'emploi et des inactifs. Et plus spécifiquement à l'objectif spécifique 7.3 : accroître l'insertion professionnelle des jeunes par l'immersion en entreprise, les stages longs et les formations en alternance. Notre objectif principal est de diversifier l'offre de formation sur notre territoire et garantir la qualité de chacun des cursus, de la formation initiale à la formation continue !

Notre conviction, partagée par l'ensemble des élus, de nos équipes et de nos partenaires, est que la formation est une véritable culture d'entreprise à promouvoir au quotidien pour dynamiser la performance de nos entreprises, véritable clé de voûte d'une compétitivité économique réussie.



Inauguration du centre de Formation à Dembeni

Mohamed Dayane, Directeur du pôle Formation et Emploi

Outremers 360 : Après le Centre universitaire de formation et de recherche de Mayotte, c'est donc le centre de formation de la CCIM qui s'installe au centre de l'île, dans la commune de Dembeni... Il y a une volonté commune de créer un futur espace de recherche et de formation en ce lieu ?

CCI Mayotte : Vous l'aurez compris, notre objectif principal est de décentraliser au mieux notre activité d'accompagnement des entreprises en général.

Dembeni se situe au centre de l'île, c'est un lieu stratégique et névralgique en matière d'éducation, de formation et de recherche. Les différents projets en gestation ici sur Dembeni avec le concours de la CADEMA, tels que l'implantation de la future Technopole et l'ouverture du Campus connecté ont vocation à être des vecteurs du lien social des apprenants. Ils permettent de dépasser les difficultés de mobilité auxquelles les acteurs et les jeunes peuvent être confrontés sur le territoire. Avec le Conseil départemental, notre principal financeur, le CUFR et le Rectorat, nous travaillons ensemble pour favoriser l'insertion professionnelle des jeunes et le développement de la compétitivité de nos entreprises.

La CCI Mayotte à travers son centre de formation, sa Technopole, son Fablab et le projet Petite, souhaite offrir un panel de services innovants et de proximité pour tous les acteurs. Le centre de formation de la CCI Mayotte ici à Dembeni se positionne comme un véritable tiers-lieu de l'enseignement supérieur et de la recherche, innovant et collaboratif, offrant à tout apprenant la possibilité de poursuivre une formation, diplômante ou certifiante, dans des conditions favorisant sa réussite. L'idée c'est de créer un espace commun et partagé par tous les acteurs de l'île qui permette l'émergence d'idées et les conditions optimales de leur réussite.



Vendredi 04 juin 2021
N° 3675 page 9

Après deux ans de travaux et de concertation avec les acteurs de la filière, et notamment une réunion de démarrage en février 2020, le Conseil départemental avait dévoilé le 13 avril dernier les grandes lignes de sa stratégie de développement de l'économie bleue à Mayotte, lors d'un comité de pilotage corajuant la visioconférence et le présentiel.

Le Conseil départemental vient d'éditer (en ligne sur cg976.fr et bientôt en version papier) une brochure de 16 pages qui détaille les grandes lignes de la stratégie retenue.

Elle s'ouvre sur une cartographie de Mayotte et sur une présentation illustrée du territoire et de son exceptionnelle biodiversité : faune corallienne, Parc Naturel Marin, naissance du volcan...

Après une présentation de l'économie bleue et du projet politique européen sur ce thème, notamment pour les régions ultrapériphériques, la brochure détaille ensuite les grandes lignes de la stratégie départementale : estimer le poids de celle-ci, l'analyser, co-construire une stratégie de développement, permettre une structuration et un renforcement des secteurs existants, enfin, favoriser l'émergence de nouvelles activités créatrices de richesses et d'emploi, mais aussi respectueuses de l'environnement (biotechnologie, énergie marines

Conseil départemental

Economie bleue: une brochure détaille la stratégie départementale

renouvelables...)

La stratégie de développement de l'économie bleue de Mayotte, ainsi rappelée, s'inscrit dans un ensemble de schémas directeurs et de documents fondateurs qui jettent les bases d'un développement organisé et harmonieux au service de la population. Elle est articulée avec d'autres documents de niveau national et régional, notamment le Document stratégique maritime du Bassin Sud océan indien (DSBMSOI), le Schéma d'aménagement régional (SAR) de Mayotte avec son volet SMVM et avec des schémas sectoriels locaux : schéma de la mer, schéma du tourisme (SRDTL).

La brochure détaille la méthodologie avec un schéma explicatif de la démarche et du calendrier d'élaboration, avant de rappeler les principales ambitions du territoire dans 8 secteurs économiques : protection de l'environnement, pêche, aquaculture, tourisme et activités de loisirs, activités portuaires et transport maritime, énergies marines renouvelables, dessalement de l'eau de mer et biotechnologies.

Ce sont au total 46 actions opérationnelles qui sont ensuite toutes présentées et déclinées dans des domaines comme les activités portuaires, les énergies marines renouvelables ou les biotechnologies. Elles doivent permettre de développer plus qu'aujourd'hui l'économie bleue mayotaise. La



brochure les détaille intégralement dans chacun des huit grands domaines.

Disponible sur le site internet du Conseil départemental, la brochure va être éditée et sera disponible dans les principaux lieux publics,

et diffusée aux principaux acteurs. Un beau travail collectif qui s'achève et permet de fixer les grandes orientations du Département dans ce domaine essentiel pour Mayotte.

(Documents remis)

INSEE : nouveau record de création d'entreprises à Mayotte et les femmes à l'honneur



27 mai 2021

Mayotte
HEBDO

Extraits

Malgré la situation sanitaire, Mayotte a connu un nouveau record de créations d'entreprise sur l'année 2020. Pas moins de 1.353 entreprises ont vu le jour, soit un bond de 33% comparé à l'année 2019, qui avait déjà marqué le cap des 1.000 entreprises créées en un an. Une nouvelle prometteuse pour le développement de l'île.

"C'est un point très très positif, surtout compte-tenu de la situation sanitaire", se réjouit Bertrand Aumand, chef régional de l'Institut national de la statistique et des études économiques (INSEE). En effet, malgré près de deux mois de confinement en mars et avril 2020, la création d'entreprises a explosé sur l'île, comme en métropole. Un résultat qui s'explique par l'apparition du statut de micro-entrepreneur à Mayotte en mai 2020, qui permet des facilités de création d'entreprises et dans la gestion des comptes. 256 entreprises sont nées sous ce statut, permettant notamment à des jeunes de se lancer dans l'entrepreneuriat. L'autre explication ? La crise sanitaire, pendant laquelle les aides étaient conditionnées à la validation d'un statut. Bénéficier du chômage partiel et des prêts à taux zéro a pu en motiver certains !

Les femmes grandement représentées

Mais ce n'est pas tout. À Mayotte, 46% des entreprises créées l'ont été par des femmes. Un chiffre supérieur de sept points au niveau national. On retrouve les femmes principalement dans les activités pour la santé humaine et l'action sociale, le commerce et le service au particulier. Une spécificité locale, qui s'explique notamment par l'organisation dite matriarcale de la société à Mayotte. Les femmes étaient ainsi déjà majoritaires les premières créatrices d'entreprises en 2017 et 2018. "Mais l'on pourrait en effet s'attendre à ce que ce soit plus faible", analyse le chef de service régional de l'INSEE.

Ile Maurice

(COVID-19) Vaccination – Radhakrishna Sadien : « Oui au dialogue social, non à la répression ! »



4 juin 2021



La Restriction of Access to Specified Institutions Regulations alimente toujours les débats en attendant sa promulgation annoncée pour le 14 juin. Si tout le monde s'accorde à reconnaître que la vaccination est une protection, on déplore la manière dont le gouvernement aborde la question.

Radhakrishna Sadien, président de la Government Service Employees Association (GSEA), est d'avis qu'on aurait dû mener une campagne de sensibilisation sur la vaccination, au lieu d'appliquer la répression. Ram Nowzadick, président de la Nursing Association, invite, lui, le personnel de la Santé à se faire vacciner. « Better something than nothing », dit-il.

La vaccination est, pour l'heure, « le moyen le plus sûr de se protéger ».

Toutefois, Radhakrishna Sadien est d'avis qu'il « ne faut pas forcer les gens à se faire vacciner et surtout, les rassurer sur les craintes par rapport au vaccin ». Représentant des travailleurs de la santé aussi bien que de l'éducation, il dit regretter que le gouvernement n'ait pas engagé le dialogue avant d'aller de l'avant avec un décret, visant à interdire l'accès aux écoles et hôpitaux aux personnes non vaccinées. « À mon avis, les autorités auraient dû engager des consultations pour savoir quelles seraient les implications avant d'aller de l'avant. À deux semaines de la rentrée, on se retrouve subitement avec une telle mesure, cela risque de créer plus de panique. Personnellement, je suis pour le dialogue social et contre la répression. »

Au lieu de venir avec un "draft" du texte de loi, ajoute Radhakrishna Sadien, le gouvernement aurait pu organiser une vaste campagne sur les vaccins afin de sensibiliser la population. « Je peux comprendre que la situation est très difficile à gérer pour le gouvernement, mais ce n'est pas par la répression qu'on va régler le problème. Au contraire, il faut rassurer les gens, car il y a eu beaucoup de spéculations. »

De plus, ajoute le président de la GSEA, avec une amende de Rs 500 000 suspendue sur la tête, les gens seront d'autant plus stressés. « Aujourd'hui, il y a des gens qui travaillent matin et soir dans les hôpitaux. Ils sont déjà à bout. Venir maintenant mettre la pression sur eux, va davantage les affecter. À quel type de service faut-il s'attendre dans ces conditions ? »

De son côté, le président de la Nursing Association, Ram Nowzadick, est d'avis que, dans le contexte actuel, la vaccination reste « la meilleure prévention » contre le COVID-19. Il invite ainsi le personnel de la Santé à se faire vacciner. « Il y a eu beaucoup de débats sur les vaccins anti-COVID mais, pour l'heure, un vaccin est mieux que rien. Il y a eu beaucoup de critiques récemment, avec le cas des patients dialysés. Il ne faut pas qu'on cherche toujours à imputer la faute au personnel de santé. C'est pour cela que j'invite mes collègues à se faire vacciner. »

Parlant de la Restriction of Access to Specified Institutions Regulations 2021, Ram Nowzadick précise que l'option de test PCR pourrait difficilement être appliquée. « Ce sera compliqué d'avoir à faire un test PCR chaque semaine. De plus, ce n'est pas une option fiable quand on sait que le virus a une période d'incubation de 14 jours. De plus, on a aussi eu des cas atypiques, où des personnes ont été positives, puis négatives et positives une nouvelle fois. »

Le président de la Nursing Association est d'avis que « les gens ont peur de se faire vacciner, car il y a eu des campagnes négatives autour des vaccins et du Consent Form ». Il ajoute : « Les infirmiers sont des humains, ils ont les mêmes craintes que les autres. Quand vous entendez toutes ces choses, vous avez forcément des hésitations. Mais quand il y a des problèmes, c'est le personnel de santé qu'on va viser en premier. »

En revanche, souligne Ram Nowzadick, le ministère de la Santé devrait prendre les dispositions pour faire vacciner le personnel sur son lieu de travail. « Actuellement, il y a des infirmiers mobilisés pour la vaccination. D'autres sont en quarantaine, après leur service à l'hôpital ENT, plus une semaine en isolement. Maintenant s'ils doivent prendre un jour de congé pour aller se faire vacciner, comment les hôpitaux vont fonctionner ? Il est plus approprié de faire le vaccin sur place. D'autant que nous sommes un service de santé. »

Maurice, carrefour régional de l'Océan Indien

Maurice s'appuie sur une infrastructure portuaire développée et s'affirme comme un lieu de transbordement incontournable de l'Océan Indien. Pour rester compétitif, Maurice doit impérativement moderniser ses infrastructures et ses équipements logistiques. Le soutien des bailleurs internationaux est déterminant sur ce point. Les entreprises françaises sont d'ores et déjà sollicitées pour leur expertise et leur savoir-faire.

Lieu de transbordement régional, aux infrastructures vieillissantes L'île Maurice est idéalement localisée au croisement de grands corridors maritimes et à 226km de la Réunion. Avec Port Réunion, Port Louis est ainsi un point de passage obligatoire des échanges de fret entre les îles de la région (Madagascar, Comores, Seychelles, Mayotte) et les importateurs et exportateurs mondiaux. Port Louis qui traite des tonnages (8,5 Mt en 2019) supérieurs à ceux traités à Tamatave, premier port de Madagascar (6,8Mt en 2019) et à Port Réunion (5,9Mt en 2019) s'impose comme le premier lieu de transbordement de l'Océan Indien.

En 2019, 41,1% du trafic de conteneurs à Port Louis étaient transbordés, c'est-à-dire étaient réorientés vers un autre port (192864EVP transbordés sur 469011EVP totaux), contre 29,6% à Port Réunion. En 2019, 8,5Mt de marchandises ont été traitées à Port Louis (+5,6% depuis 2018), par lequel transite 99% du commerce maritime à Maurice. Port-Louis collecte le fret des vaisseaux régionaux puis le diffuse sur les lignes maritimes internationales et inversement. Il a un rôle de port d'éclatement sur les lignes pratiquées par les principaux armateurs :

- MSC détient 69 % de parts de marchés. L'entreprise dessert en direct les destinations suivantes : l'Australie, l'Afrique du Sud, Mayotte, le Mozambique, la Réunion et Singapour ;
- CMA-CGM a 16 % de parts de marchés et dessert les destinations suivantes : les Emirats arabes, Madagascar, Mayotte, le Mozambique, la Réunion et Singapour ;
- Maersk avec 15 % dessert l'Indonésie, les Emirats arabes, le Mozambique, la Malaisie, la Réunion et Singapour. Port Louis jouit d'une infrastructure portuaire développée, mais sa façade est exposée à une mer capricieuse et ses infrastructures sont usées. Les infrastructures maritimes de Port Louis, dont un quai de 800m de long au tirant d'eau de 16,5m, permettent d'accueillir deux navires longs de 360 m simultanément et jusqu'à 1MEVP/an. L'allongement du quai sur 250 mètres a fait l'objet d'un prêt de 42,5MEUR de l'AFD en 2018. En outre, sept portiques de manutention et 21ha de stockage optimisent le transbordement.

La façade du port est exposée à la houle et au vent d'ouest. Ce problème provoque fréquemment l'interruption des activités du port, la manutention ayant subi 33,28 jours d'arrêts en 2019. Le matériel et les infrastructures du port sont vieillissants et difficiles à entretenir, les portiques subissant des pannes occasionnelles. L'achat de deux portiques, opérationnels depuis 2019, a fait l'objet d'un prêt de l'AFD de 27MEUR à la Cargo Handling Corporation (CHC), opérateur public manutentionnaire exclusif du port. En décembre 2020, la CHC annonce vouloir investir 82MEUR pour l'achat de trois portiques.

La route est l'unique mode de transport de fret à l'intérieur de l'île. Premier corridor de l'île Maurice, l'autoroute M1 relie la capitale à l'aéroport international de Plaisance, via les principaux bassins de vie (Beau Bassin, Quatre bornes, Curepipe). Si le train a existé autrefois à Maurice, il semble renaître via la création d'un métro léger, dont la prolongation suit le tracé de l'autoroute. L'état de la voirie étant satisfaisant, la congestion est la problématique logistique majeure.

Afin d'absorber l'augmentation significative du nombre de véhicules enregistrés à Maurice (+58,4% de 2009 à 2019), le gouvernement a investi près de 280MEUR depuis 2018 dans le programme de construction et de modernisation de ses infrastructures routières Road Decongestion Programme (RDP).

La modernisation du port de la capitale bénéficie de plusieurs études : -La BAD a financé une étude de faisabilité de 1,39MEUR pour l'extension du port de Port Louis publiée en 2017. L'opération devant suivre est toujours en attente, elle devrait permettre au port de se prémunir contre les futures intempéries grâce à un brise-lame, à l'extension du quai et à un terminal flottant. -L'UE a octroyé 1,2MEUR de subvention en 2018 pour la conduite d'une étude sur la productivité du port et pour l'élaboration d'un programme d'assistance technique. Un Fexte de 0,5 MEUR est en cours d'attribution au bénéfice de l'Association des Ports et des Îles de l'Océan Indien pour le verdissement des ports. Il financera des études d'opportunité et de faisabilité appuyées par l'Association Internationale des Villes Portuaires sur les questions d'énergies propres, d'économie circulaire et de préservation de la biodiversité. Port Louis est bien positionné pour profiter de l'initiative.

Union des Comores

La Lettre économique de l'Afrique de l'Est et de l'Océan Indien

Publication des services économiques d'AEOI et du service économique régional de Nairobi



L'Union des Comores, entre isolement et discontinuité territoriale

L'Union des Comores occupe une position géographique stratégique sur les corridors maritimes. Cependant, ses infrastructures sont un obstacle à son intégration dans les échanges régionaux, ainsi qu'à l'interconnectivité de ses îles. Le pays entreprend aujourd'hui la modernisation de ses ports et la réhabilitation de ses routes. L'expertise et le savoir-faire français se démarquent sur ces deux champs d'action. Des infrastructures portuaires et routières en deçà des besoins du pays

Constituée de la Grande Comore, d'Anjouan et de Mohéli, l'Union des Comores jouit d'une position géographique centrale au cœur du canal du Mozambique.

Les échanges commerciaux internationaux constituent un enjeu structurant pour l'économie du pays. En 2019, la valeur du commerce extérieur représentait 43% de son PIB. Du fait d'un secteur industriel limité, le pays dépend fortement de l'importation de biens. Si les infrastructures maritimes assurent 90% du commerce extérieur du pays, leurs faiblesses nuisent à la compétitivité internationale du pays. Les coûts de transport et de manutention dans l'Union représentent 20% de la valeur de marchandise, contre une moyenne mondiale de 8%. Le Plan Comores Émergent 2030 identifie un besoin de 230 M EUR d'investissements pour moderniser les trois ports et améliorer l'interconnectivité des îles.

- Principal port du pays (75% du fret national traité), le port de Mutsamudu (Anjouan) est l'unique port en eau profonde (9m de profondeur) et accueille des navires de 185 m de long. Cependant, l'ensablement du port provoque des pertes occasionnelles de profondeur au quai. Sa capacité d'accueil est ainsi limitée (70000 EVP/an et ne semble plus adaptée à l'augmentation des échanges commerciaux).

- Au port de Moroni (Grande Comore), capitale du pays, et à cause de la faible profondeur du quai (5,5m), il est impossible de faire accoster les cargos de conteneurs de plus de 45 m de long directement à quai. Le port est alimenté par des barges traitant les navires à distance. Les navires internationaux attendent ainsi en moyenne 48 h avant de pouvoir décharger leurs marchandises. La capacité d'accueil est estimée à 20000 EVP/an.
- Du fait de ses infrastructures précaires, le port de Fomboni (Mohéli) ne reçoit pas de lignes régulières internationales. Il est alimenté par deux bateaux par semaine venant des deux autres îles. Bien que sans potentiel commercial, ce port est essentiel pour alimenter la petite île (99% des marchandises de première nécessité présentes sur l'île y sont importées).

Le réseau routier, unique mode de transport du fret à l'intérieur des îles, est dans un état d'entretien perfectible. Si le tracé, majoritairement côtier, est de longueur satisfaisante (815 km), environ 57% du réseau routier nécessite une réhabilitation importante. Circuler sur les routes du pays est relativement dangereux (27 décès sur la route pour 100000 habitants, contre 5 en France). Des opérations d'urgence pour moderniser les infrastructures

Prévue pour fin 2021, la modernisation du port de Mohéli sera financée par un don de la Banque Mondiale de 20,5MEUR à 42MEUR (selon le scénario adopté). L'opération allongera le brise-lame et approfondira le quai. Un autre don de la Banque mondiale de 1,7MEUR accompagnera cette opération en améliorant l'efficacité des ports secondaires de l'archipel et en facilitant la connectivité inter-îles. La Banque mondiale fait de la réhabilitation des routes aux Comores une priorité locale.

La rénovation pour 2025 de 26 km de route sur les RN2 (Zetronçon) et RN3 endommagées par le cyclone Kenneth fera l'objet d'un don de 6,63MEUR. 5,73MEUR seront de même engagés pour la modernisation horizon 2024 de 36,9 km de routes rurales sur lesquelles transitent les biens agricoles des îles. La réhabilitation depuis 2019 des routes nationales RN2 (1er tronçon) et RN23 est financée par la BAD (don de 14,7MEUR et prêt de 3,19MEUR) et l'UE (don de 16,11MEUR). La fin des travaux étant initialement prévue pour 2021, un léger décalage calendaire est à observer.

Présence française sur la logistique maritime et portuaire, et la rénovation des routes

Des entreprises françaises sont présentes sur le territoire comorien et jouent un rôle structurant. Moroni Terminal, filiale de Bolloré Logistics, est l'actuel gestionnaire et exploitant du terminal à conteneur de Moroni depuis 2012. L'entreprise a déployé plus de 8,5 MEUR depuis 2011 pour la modernisation du port (réhabilitation des terre-pleins, achat d'équipement de manutention). L'armateur français CMA-CGM est actif aux ports de Mutsamudu et de Moroni. Il assure la liaison entre l'Union des Comores, Mayotte et Madagascar. L'entreprise de travaux publics française Eiffage est présente depuis 2018 sur les travaux d'infrastructures routières.

Elle réalise actuellement les travaux de modernisation des routes RN2 et RN23 financés par la BAD et l'UE. Sealogair, jeune entreprise française installée à la Réunion, développe depuis 2019 un projet d'offre logistique multimodale innovante visant à fluidifier les échanges commerciaux entre les petites îles de l'océan Indien. L'offre pourrait assurer notamment une desserte du port de Moroni par le biais de mini-box.

Seychelles

La Lettre économique de l'Afrique de l'Est et de l'Océan Indien

Publication des services économiques d'AEOI et du service économique régional de Nairobi



Les Seychelles, un archipel éclaté et isolé orienté vers le commerce du thon

Les Seychelles forment une collection d'îles très dispersées et isolées dans l'océan Indien. L'exploitation du thon leur ont toutefois permis une inclusion dans les échanges régionaux. Le port de Victoria fait l'objet d'une modernisation de grande ampleur qui lui permettra d'accompagner la croissance du pays. Les entreprises françaises locales tireront parti de cette occasion. Des infrastructures insuffisantes devant le fort potentiel commercial du pays. Les 115 îles des Seychelles occupent un espace morcelé et isolé au cœur de l'océan Indien. Néanmoins, il est intégré au commerce international, sur lequel repose fortement son économie.

Son économie est fortement tournée vers le secteur halieutique qui représente 30% du PIB et 17% des emplois du pays. Une grande partie de ses infrastructures logistiques est ainsi spécialisée pour faciliter le commerce du thon. D'importance capitale, la logistique portuaire aux Seychelles s'articule autour d'un unique port, qu'il apparait important de moderniser. 154 423 EVP ont transité dans les ports des Seychelles en 2019. Une hausse de 250 % de cette valeur est prévue d'ici 2040. Le port de Victoria (Mahé), capitale du pays, est le seul port seychellois participant aux échanges internationaux. Il est le point d'entrée de 95 % des importations du pays : le quai Mahé (principal quai à conteneurs) est long de 370 m et bénéficie d'une profondeur maximale de 11,5 m. Il est alimenté par des navires de taille modérée (type feeder) au départ de Port Louis, Saint-Denis de La Réunion ou Oman ; le quai de pêche de Victoria est le premier lieu de transbordement de thon de l'Océan Indien (près de 200 000 tonnes de thon par an). Dépendante du Ministère des Transports, la Seychelles Ports Authority (SPA) gère, contrôle et administre le port de Victoria ainsi que tous les ports secondaires des Seychelles.

Le port de Victoria possède une infrastructure ancienne de 1972 et un équipement modeste, qui présentent des faiblesses structurelles. Les délais de manutention (5,72 jours d'immobilisation à quai des navires en moyenne) augmentent les coûts d'importation et d'exportation. Les Seychelles sont ainsi le deuxième lieu au monde où les navires sont immobilisés le plus longtemps à quai, derrière Tuvalu en Océanie.

En outre, le port ne possédant pas de grue, seuls les bateaux en étant équipés y accostent. Le réseau routier assure un transport de fret de qualité sur les trois îles majeures de l'archipel. Caractéristique d'un pays montagneux, le réseau routier connecte les principaux pôles urbains en longeant les côtes. Il est goudronné sur 500 km (dont la majorité sur Mahé, puis Praslin) et dans un état d'entretien satisfaisant. Cependant, l'étroitesse, la sinuosité et la forte déclivité des routes imposent l'utilisation d'engins de transport adaptés. La logistique aux Seychelles est vulnérable aux risques naturels. Outre les vents violents, les pluies torrentielles et les glissements de terrains, les 115 îles du pays subissent des sécheresses, qui dégradent les routes et les berges du pays. Le gouvernement a projeté en 2017 un investissement de 90 M€ pour adapter les infrastructures à l'aléa environnemental et réhabiliter les côtes en améliorant leur résilience aux inondations.

Un second souffle pour le port de Victoria

Des travaux de rénovation et d'extension sont actuellement menés au port à conteneurs de Victoria, pour un coût de 36,65 M€. L'opération, dont l'aboutissement est prévu pour juin 2021, est financée par la BEI (12 M€), l'AFD (16,5 M€), et l'UE (subvention de 5,15 M€). Elle consiste à étendre le quai sur 230 m, à rénover les 370 m existants et à effectuer un dragage du port pour permettre à des navires plus conséquents d'y faire escale. Une place pour la France dans la chaîne logistique seychelloise CMA-CGM assure une desserte maritime régionale des Seychelles à travers sa ligne Indian Ocean Feeder. La Société Seychelloise de Navigation est une filiale de l'armateur français CMA-CGM en charge d'activités logistiques au port de Victoria. L'armateur réunionnais Sapmer exerce depuis 2015 une activité thonière au Port de Victoria. Hydrotech, filiale réunionnaise d'Eiffage spécialisée dans les travaux d'infrastructures liées à l'eau, est présente aux Seychelles depuis 2017. Sealogair, entreprise installée à la Réunion, développe depuis 2019 un projet d'offre logistique multimodale innovante visant à fluidifier les échanges commerciaux entre les petites îles de l'océan Indien. Seroit notamment assurée une desserte du port de Victoria par le biais de mini-box.

Afrique et Océan Indien

La Lettre économique de l'Afrique de l'Est et de l'Océan Indien

Publication des services économiques d'AEOI et du service économique régional de Nairobi



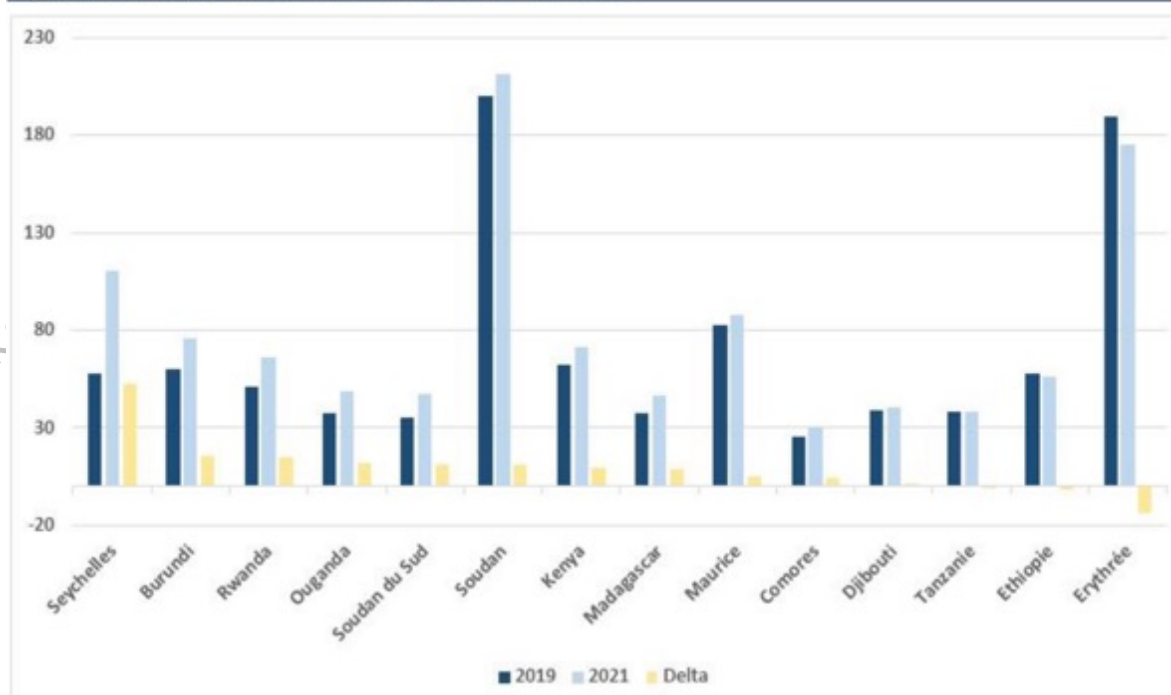
Evolution de la situation sanitaire

Après 2 semaines de baisses, le nombre de nouveaux cas hebdomadaires augmente à nouveau en AEOI (+ 9 775 ; + 9 509 la semaine passée), ce qui s'explique par	2 de	Pays \ Date	Nombre de cas			Nombre de décès		
			16/5	23/5	30/5	16/5	23/5	30/5
		Burundi	4 329	4 494	4 754	6	6	6
		Comores	3 930	3 940	3 949	146	146	146
		Djibouti	11 414	11 491	11 527	151	152	154
		Erythrée	3 844	3 932	4 061	12	14	14
		Ethiopie	265 832	268 901	271 200	3 976	4 068	4 143
		Kenya	165 379	168 108	170 485	3 001	3 049	3 141
		Madagascar	40 005	40 780	41 234	754	793	829
		Maurice	1 288	1 322	1 393	17	17	17
		Rwanda	25 934	26 424	26 780	342	348	349
		Seychelles	9 184	10 433	11 415	30	38	40
		Somalie	14 486	14 623	14 653	753	767	768
		Soudan du Sud	10 652	10 670	10 688	115	115	115
		Soudan	34 889	34 889	35 479	2 446	2 446	2 628
		Tanzanie	509	509	509	21	21	21
		Ouganda	42 674	43 507	45 931	347	350	362
		Total AEOI	630 020	639 529	649 304	12 117	12 330	12 733

l'absence de données Soudanaises la semaine passée. La croissance des nouveaux cas hebdomadaires dans le monde (- 22,0 %) diminue pour la 4^{ème} semaine d'affilée. Pour 9^{ème} semaine consécutive, le nombre de nouveaux cas hebdomadaire diminue en Ethiopie (+ 2 299 ; +14 517 début avril). En Ouganda, celui-ci augmente fortement (+2 424 ; + 833 la semaine passée), niveau non atteint depuis la semaine du 27 décembre 2020 (+2 861).

Évolution du ratio Dette/PIB entre 2019 et 2021¹

(Source : World Economic Outlook, FMI, avril 2021)



Entre 2019 et 2020, 9 pays de la zone ont vu leur dette augmenter de plus de 5 pdp. En particuliers, les Seychelles voient leur dette atteindre 98,4 % du PIB (+40,6 pdp) ; le Rwanda 61,0 % (+10,0 pdp) ; et le Kenya 68,7 % (+6,5 pdp).

Outre l'impact de court terme sur la dette, la pandémie change la dynamique d'endettement de certains pays à moyen terme. Alors que les prévisions d'avant crise portaient la dette publique kenyane à 49,6 % du PIB en 2024, les dernières prévisions l'établissent en hausse de 22,1pdp à 71,8 % ; **la dette publique mauricienne s'établirait, en 2024, à 92,0 % du PIB, soit 28,7 pdp au-dessus des prévisions d'avant Covid ; la dette publique seychelloise a été revue à la hausse de 61,0 pdp pour s'établir à 95,9 % en 2024.**

Dans ce contexte de hausse de la dette, plusieurs pays ont dû faire appel au soutien massif des bailleurs et participer aux initiatives du G20 sur le service et la restructuration de leurs dettes. Plusieurs ont basculé en risque de surendettement élevé ou ont vu leur situation s'aggraver (Kenya en 2020, Seychelles en 2020, Éthiopie depuis 2017, Djibouti depuis 2019, Burundi depuis 2015).

En AEOL, 7 pays (Kenya, Éthiopie, Tanzanie, Ouganda, Djibouti, **Madagascar et les Comores**) ont eu recours à la Debt Service Suspension Analysis(DSSI)2en 2020 ou à son extension en 2021.

Indicateurs régionaux : Océan Indien

Indicateurs Pays	Comores	Madagascar	Maurice	Seychelles
<i>Population (M hab.) ONU, 2020</i>	0,9	27,7	1,3	0,1
<i>Croissance démographique (%) ONU, 2015-2020</i>	2,2	2,7	0,2	0,7
<i>Doing Business (classement) 2020</i>	160	161	13	100
<i>Indice de corruption - Transparency international 2021</i>	160	149	52	27
Macroéconomie				
<i>PIB (Mds USD) FMI, 2020</i>	1,2	13,8	11,4	1,1
<i>PIB/hab (USD) FMI, 2020</i>	1 362	502	8 994	11 639
<i>Croissance du PIB réel (%) FMI, 2020</i>	-0,5	-4,2	-15,8	-13,4
<i>Taux d'inflation moyen annuel (%) FMI, 2020</i>	1,1	4,2	2,5	1,2
Finances Publiques				
<i>Solde budgétaire, dons compris (%PIB) FMI, 2020</i>	-0,1	-4,2	-10,4	-16,9
<i>Dette publique (%PIB) FMI, 2020</i>	26,8	43,6	87,8	98,4
<i>Dette publique extérieure (%PIB) FMI, 2020</i>	27,7	31,7	20,7	46,4
Echanges				
<i>Balance des biens (%PIB) CNUCED, 2019</i>	-14,8	-10,2	-23,5	-39,5
<i>Exportation française vers (MEUR)*</i>	35,6	378,0	554,8	56,2
<i>Importation française depuis (MEUR)*</i>	13,8	562,7	261,2	102,4
<i>Balance courante (%PIB) FMI, 2020</i>	-0,4	-6,5	-11,3	-29,1
<i>Transferts de la diaspora (%PIB) FMI, 2020</i>	10,8	2,9	2,6	1,5
<i>Réserves de change (mois d'import) FMI, 2020</i>	7,9	4,9	13,5	4,1
Développement				
<i>IDH, BM, 2019</i>	0,54	0,52	0,80	0,80
<i>Espérance de vie à la naissance (2015-2020) ONU</i>	64,0	66,5	74,8	73,3
<i>Taux de pauvreté (<1,90 USD/jours, %) BM</i>	17,6	77,6	0,2	1,1
<i>Emissions de CO2 par habitant (tonnes) BM 2014</i>	0,20	0,13	3,35	5,42

Entrepreneur à l'honneur

La Gazette
des Comores

Mahamoudou Ali Mohamed : Azali « n'a aucunement » répondu aux attentes économiques

04/06/2021 A.O. Yassir



Entrepreneur de renom le président du parti ANC (Alliance Nationale des Libéraux pour les Comores) a mis en charpie le discours d'Azali Assoumani à l'occasion du 2e anniversaire de son investiture, le 26 mai 2021. Patron de l'entreprise CBE dont il porte le nom, M. Mahamoudou livre dans cet entretien une analyse sans concession.

Question : Comment trouvez-vous le discours du chef de l'État du 26 mai 2021, à l'occasion du 2e anniversaire de son investiture... ?

Mahamoudou Ali Mohamed : Un discours lunaire. Contrairement à sa déclaration, il ne s'agit pas d'une confiance renouvelée. Le départ du pouvoir en 2006 s'était fait dans la douleur, le retour en 2016 était un pari malheureusement risqué, et parler de confiance renouvelée pour les élections de 2019 n'est pas approprié. Le Président Assoumani Azali a fait sien l'adage « les chiens aboient et la caravane passe ». Et comme toujours il ressasse des choses comme pour se persuader de les avoir réalisées. Mais avant de donner mon avis sur ce discours bilan, laissez-moi vous parler de ceci. Toute somme faite, quel est le véritable bilan des 5 années de pouvoir, car nous avons bien eu 5 années de pouvoir absolu le 26 mai 2021 ? L'accomplissement des élections des Chambres de Commerce n'a pas sa place dans ce bilan. Tout comme la réfection des routes qui dispose de son propre budget de Fonds d'Entretien Routier. Ni le paiement régulier des salaires qui est une dépense courante. Parlons de ce discours bilan, et je cite les propos du Président Assoumani Azali : Quand il nous parle du Plan Comores Émergentes brillamment défendu en France et qui a obtenu l'adhésion de beaucoup, est ce que nous voyons ces partenaires sur le terrain ? Non. L'affirmation des 4 milliards d'euros de financements qui ont permis de lancer plusieurs projets sur le territoire, quels sont effectivement ces projets ? Quels sont les projets financés par des fonds propres. Et de quels fonds propres parlons-nous ? Le président nous parle d'un cadre politique stable mis en place, mais c'est tout le contraire que nous constatons ? La désertion des rues des grandes villes du pays le 26 mai 2021 est une preuve de cette instabilité. Le besoin impérieux de demande de reconnaissance de l'exécutif pour pouvoir discuter, laisse aussi percevoir un cadre politique non stable. Dans le passé le pays a traversé des sombres époques, mais jamais il n'y a eu autant de politiques persécutés ou en exil. Ni autant de haine de part et d'autre. Comment parler d'un pays respectueux de l'Etat de droit, quand les lois économiques sont bafouées en permanence pour ce qui me concerne au 1er chef et quand les libertés d'expression et d'organisation sont étouffées ? Comment le Président peut-il nous parler d'une lutte sans merci contre la corruption, quand une de ses premières actions était de dissoudre la Commission Anti-Corruption et avoir proposé à la place que des vœux pieux ? Quant au secteur privé, il ne s'agit dans son bilan que de la formalisation d'un accord de dialogue public-privé. En effet un énième accord fût signé à Anjouan l'année dernière sans suite donnée. Mais les graves difficultés des acteurs du secteur privé sont toujours ignorées. Pour finir dans l'énumération du président, cela fait plus de 2 années que nous attendons la mise en place de cette Assurance Maladie. Et il serait plus respectueux de préciser où se trouvent les 50 établissements scolaires qui font l'objet de 15 milliards de FC mobilisés en 2 ans pour leur réhabilitation. Ainsi que les énormes réalisations qui ont amélioré les conditions de vie des comoriens. Et d'oser nous parler d'une population animée par plein, plein d'espairs. Ya Latuf !!! Mais face aux différentes entorses aux lois, dans ce discours le Président Assoumani Azali lance à ses différents ministres des « il faut... », il est grand temps que ..., je les appelle à ... je vous rappelle de... », comme si lui n'était pas en charge. Et le Président Assoumani Azali de continuer dans son exubérance de confiance par saluer la mise en place de l'Union de l'Opposition juste 2 jours après que le Préfet du Centre ait qualifié cette union de l'opposition d'organe farfelu à l'antenne de l'ORTC. Décidemment, yé mhadari. C'est un discours à mille lieues de la réalité de notre pays. Je pense que même les amuseurs de la Cour qui l'ont rédigé n'en croient pas une once.

Revue d

REVUE DE PRESSE REGIONALE éditée par le Bureau du CARREFOUR des ENTREPRENEURS de l'OCEAN INDIEN

