

## **Impacts environnementaux et socio-économiques de la construction et l'exploitation des moyens de transport dans les grandes villes et les zones sensibles à Madagascar**

Célestin HENRI, Coordinateur National du Programme de Gestion des Ressources Naturelles, SAGE  
(Service d'Appui à la Gestion de l'Environnement), Antananarivo (Madagascar)

### **Résumé**

A Madagascar, l'évaluation environnementale requise pour le secteur transport est liée plus particulièrement à la pollution engendrée par le trafic urbain, les impacts des grands ouvrages et des grands investissements miniers.

En général, les infrastructures routières à Madagascar sont des pistes non revêtues. Les fonds d'entretien routier, ne sont opérationnels qu'au niveau des routes nationales bitumées et routes d'intérêt provincial, faute de moyens suffisants.

Pour le cas des transports urbains, le cas de la capitale de Madagascar, Antananarivo, démontre par excellence les impacts environnementaux liés à la pollution causée par des fortes augmentations de trafic sur le réseau existant engendrant des nuisances, principalement le bruit et la pollution de l'air. Il est estimé un taux de croissance plus de 3,6%.

Actuellement, plusieurs nouveaux projets d'infrastructures dans divers secteurs (pétrolier, tourisme, mine, agricole) provoquent des discussions locales souvent difficiles, voire contentieuses ayant souvent pour origine des questions d'environnement et de cadre de vie. C'est le cas de l'exploitation de l'ilménite à Fort-Dauphin dans l'extrême sud de l'île et à Toliara du côté sud-ouest, et l'exploitation du nickel d'Ambatovy à Andasibe – Moramanga - Toamasina dans la région Est. Ce type de projet requiert plusieurs mesures liées au transport.

Pour le cas du nickel dans la région de l'Est, le transport des minéraux lourds par pipeline va traverser des zones sensibles. Un taux d'accidents de 3,12 par million de kilomètres-véhicule a été enregistré sur la RN2 entre Brickaville et Toamasina. Le pipeline sera utilisé approximativement 350 jours par année, 24 heures par jour durant 27 ans.

La ligne ferroviaire Fianarantsoa Côte-Est (FCE) de long 163km débouche sur le port d'exportation de Manakara. Dans un scénario d'un million d'hectares, la perte totale monte à environ 84 millions USD par an à cause de la défriche, ce qui revient à 84 dollars USD par hectare la perte en gros.

Mots-clés : évaluation environnementale, pollution, zones sensibles, trafic