

## LE PORT DE MAJUNGA ET SON AVENIR ECONOMIQUE

par

Renée RAHARINARIVONIRINA

Majunga, second port malgache, en terme de trafic arrive très loin derrière Tamatave, le seul port long-courrier principal de Madagascar. Leur écart se fait dans un rapport de 1 à 3 ou même de 1 à 4 puisque, en 1979<sup>(1)</sup>, sur un total national de 2 434 879 tonnes, le trafic du port de Tamatave atteint 1 357 941 tonnes, alors que celui de Majunga n'est que de 425 846 tonnes.

Cependant, du point de vue de leurs conditions respectives de développement, le port de Majunga ne semble pas être moins favorisé que celui de Tamatave. Il apparaît même que le port de Majunga bénéficie d'atouts non négligeables qui devraient lui permettre de jouer un rôle autre que celui de substitut du port de Tamatave comme c'est malheureusement le cas actuellement.

Ainsi, sans minimiser nullement les graves problèmes auxquels le port de Majunga doit faire face, il est normal d'envisager son avenir dans le contexte du développement économique national et dans le cadre d'une politique de concentration portuaire rationnelle en harmonie, à la fois, avec la politique de décentralisation et avec l'indispensable complémentarité des différentes régions de Madagascar.

C'est pourquoi, en esquisant brièvement les conditions qui président à la destinée du port de Majunga (dont notamment la part de l'histoire, les avantages naturels et techniques, l'importance des relations avec le reste du pays), nous voulons surtout souligner la nécessité de lui assurer un avenir certain et durable, compte tenu des potentialités de son espace géographique dans tous les domaines et plus particulièrement dans le secteur agricole. Ainsi, à défaut d'être le premier

---

(1) Situation économique au 1er janvier 1980.

sur le plan national, le port de Majunga se doit d'abord de jouer un rôle régional des plus actifs, ensuite de s'affirmer comme port long-courrier secondaire, enfin de s'ouvrir vers des relations extérieures spécifiques et avantageuses. C'est en cela que son avenir peut être envisagé comme, à la fois, harmonieux et dynamique.

L'histoire nationale dans ses étapes essentielles n'a pas favorisé le développement régulier du port de Majunga. Situé sur la côte nord-ouest, la plus découpée de Madagascar, et offrant, par conséquent, des abris sûrs pour les bateaux (surtout les goëlettes et les boutres), Majunga n'a pas pu cependant tirer largement profit de ces atouts naturels.

Aux périodes d'éclipse se succédèrent des jours fastes, depuis la fondation, vers le milieu du XVIII<sup>e</sup> siècle, sous le règne d'Andriamahatindi (probablement vers 1745), de la ville des Antalaotra, Moudzangaie, jusqu'à nos jours. C'était alors un port franc, assurant, en même temps, un trafic intense avec l'arrière-pays et qui devint, sous le règne de Ravakiny (1778-1808) le plus grand centre commercial de toute la côte ouest de Madagascar. *Chaque année, un très grand nombre de d'aus arabes venaient y échanger, contre les produits et les esclaves de Madagascar, les marchandises de l'Arabie, de la côte orientale d'Afrique et des Comores. Deux grands bateaux de Surate y faisaient annuellement un voyage de mousson, chargés d'étoffes de leurs pays et de Kutch. Enfin, des négriers européens y touchèrent fréquemment pour s'y approvisionner et ravitailler*(2).

L'essentiel des relations commerciales étaient alors assuré par les Antalaotra qui trafiquaient librement avec l'Afrique, les Indes, l'Amérique et l'Europe tout en se montrant fort méfiants à l'égard des concurrents européens.

Cette période d'apogée prit fin, en 1824, à l'arrivée des Merina. Ceux-ci, en effet, ne s'occupèrent que des questions administratives et militaires, le commerce étant entièrement entre les mains des Indiens et des Arabes. Mais une reprise s'amorça à partir de 1830 environ, avec l'implantation, à Majunga du comptoir de l'Américain Vincent Marks (ou Max). Durant dix ans, ce dernier exerça une véritable mainmise sur le commerce à Majunga. *Un navire ne pouvait rien faire sans le consentement de ce vieillard*(3). Il entretenait d'ailleurs de très bons rapports avec la reine Ranavalona I<sup>ère</sup>.

Mais par la suite, Ranavalona mit fin au monopole américain et entreprit à son tour de tirer profit de la fréquentation régulière du port de Majunga par des navires étrangers. *Elle veut que tout navire qui viendra dans ce port (Majunga) pour y faire des affaires, devra vendre 3 ou 4 chevaux afin de pouvoir, par la suite, se procurer cavalerie*(4). Puis, selon un nouvel ordre de la reine, les marchandises furent taxées à 10%, tant pour l'importation que pour l'expor-

---

(2) Guillain : Madagascar, Documents sur l'histoire, la géographie et le Commerce de la partie occidentale, Paris, imprimerie Royale, 1845, p. 33.

(3) Boudou : La côte Ouest de Madagascar en 1852 (Notes d'Edmond Samat), *Bulletin de l'Académie Malgache*, t. XV, 1932, p. 57.

(4) Boudou : *op. cit.* p. 57.

tation, au lieu de 5% à l'entrée et à la sortie payés jusqu'en Septembre 1842<sup>(5)</sup>. Le montant du droit d'ancre (15 piastres) toutefois resta inchangé.

Ces mesures finissent par paralyser la vie économique de Majunga qui ne retrouvera sa vitalité qu'à partir du règne de Radama II. En fait, c'est dans les dix dernières années des *temps malgaches* que la vie commerciale de Majunga connut un véritable essor, en même temps que s'étendit la mainmise des Indiens sur le commerce, Majunga confirma sa place de capitale économique de l'Ouest de Madagascar. Officiellement<sup>(6)</sup> cependant, le port de Majunga avait un trafic commercial nettement en déclin à partir de 1889, déclin dû notamment à la diminution des échanges avec Antananarivo et à la recrudescence de la contrebande (les boutres mouillent dans les rades non contrôlées). Dès cette date, en effet, Majunga était détrôné par Mananjary, qui devint alors le second port du royaume de Madagascar.

Et il fallut l'intervention de l'administration coloniale de Galliéni, pour faire retrouver à Majunga sa place initiale. Etant donné la nécessité de développer les échanges de la colonie avec la métropole, et en vue d'assurer les liaisons entre Antananarivo et les ports d'évacuation des denrées riches, il fallait à la fois construire des routes et ouvrir deux ports comme débouchés des régions des Hautes-Terres Centrales, car tant au point de vue commercial qu'au point de vue militaire, il était indispensable de doubler le port de Tamatave. Majunga se dotera d'un vrai port, d'un port en eau profonde susceptible d'agrandissements successifs. <sup>(7)</sup>.

Ce port devait comprendre : une digue de 1 000 mètres de longueur à laquelle devait être accolé un môle de 50 mètres de largeur avec quai présentant 180 mètres de front d'accostage par des fonds de 10 mètres ; une digue intérieure limitant un terre-plein de batelage de 2 hectares, bordé par un cordon d'énrochements et présentant un quai de 30 mètres avec fonds de 2 mètres. Ce port devait être relié à la ville de Majunga par une route de 8 mètres de large<sup>(8)</sup>.

Seule la digue aval — digue Schneider — put être construite, barrant la Betsiboka comme une *immense cuiller* en travers de son courant limoneux<sup>(9)</sup>, alors que la digue amont, qui devait protéger le port contre l'alluvionnement, ne put être commencée.

La Seconde Guerre Mondiale arrêta donc les travaux de modernisation du port de Majunga. Dès lors seul le port de batelage, installé sur le littoral Sud et

---

(5) Guillaïn : *op. cit.*, p. 217.

(6) Jorf (V.) n° 166 du 21. 06. 1891 cité par M. Esoavelomandroso : *la province maritime orientale du Royaume de Madagascar à la fin du XIXe siècle (1882-1895)*, Thèse IIIe cycle, 1976, t. II, p. 295 et p. 304.

(7) Leblond (M.A.) : les villes malgaches, Majunga, Revue de Madagascar, n° 5, janv. 1934, p. 83, 105 et 106.

(8) Madagascar, Réunion, Encyclopé. Colon. et Maritime, 1947, t. II, p. 146.

(9) Ishard (H.) : Madagascar, Collection Colin, édition 1964, p. 114.

organisé par les Orsini au début du siècle, devint le port principal de Majunga. Dès lors, aussi, son avenir s'annonce des plus incertains. D'une part, l'envasement du port s'est révélé bien supérieur à ce qui avait été prévu<sup>(10)</sup>. D'autre part il était prévu dans le Premier plan quinquenal (1964-1968), à cause de cette perspective d'envasement rapide (de 10 à 25 ans) interdisant d'y effectuer de gros investissements qui ne pourraient être amortis suffisamment vite, qu'il allait y avoir un basculement de tout le trafic du port de Majunga sur le futur port de Narinda — un des plus beaux sites portuaires au monde aux dires des experts de la Société Grenobloise d'Etudes et d'Applications Hydrauliques (SOGREAH), en 1963. Cependant ce projet se trouva bloqué en 1972, lors de la rupture officielle de nos relations avec l'Afrique du Sud.

De 1972 à 1976, le trafic portuaire de Majunga stagne donc aux environs de 300 000 tonnes. Puis, en 1977, on constate une reprise, due pour une grande part au détournement à son profit d'une partie du trafic du port de Tamatave. Mais cette augmentation ne présente malheureusement qu'un caractère précaire et provisoire qui n'inaugure nullement des lendemains meilleurs pour le port de l'Ouest malgache. Elle devient même source de nombreux autres problèmes car le port de Majunga n'étant pas équipé pour ce surplus de trafic, ne peut pas non plus envisager sa modernisation d'une manière rationnelle, eu égard aux incertitudes de son avenir.

Il faudrait donc trouver des solutions urgentes, car à l'heure actuelle, en dépit des problèmes mentionnés ci-dessus, il est difficile d'abandonner le port de Majunga. La ville a un poids économique et politique trop grand pour permettre facilement l'installation de son port ailleurs<sup>(11)</sup>. Majunga a, en outre, l'avantage d'être un pôle industriel appelé à se développer dans l'avenir. Il est alors nécessaire de préserver les atouts dont il dispose en l'intégrant dans la politique portuaire du pays et dans le contexte du développement économique national.

Dans ces atouts du port de Majunga, il faudrait surtout souligner les avantages naturels dont il bénéficie sur la côte ouest de Madagascar. Les conditions climatiques y sont, en effet, plus favorables qu'à l'Est. Le climat tropical à deux saisons bien tranchées offre des conditions généralement favorables à la navigation côtière (cabotage et bornage). La saison sèche s'accompagne d'une bonne visibilité, d'une houle faible ou modérée, de peu de grains et il n'y a pratiquement pas de fortes tempêtes<sup>(12)</sup>. En particulier, la côte nord-ouest, entre le Cap d'Ambre et le Cap Saint-André, se trouve à l'abri des grandes houles australes. Même les vents locaux alternants (brise de terre, brise de mer) n'y ont qu'une action limitée.

---

(10) Raynaud (R.) : Les voies de communication à Madagascar. Les ports de Madagascar. Nouvelle série, n° 6, juillet 1949, p. 131.

(11) Rabearimanana (G.) : Les hommes et leurs activités dans la péninsule de Mahamavo (Majunga). Thèse de IIIe cycle, 1978, p. 128 et suivantes.

(12) Fertil (G.) : Le cabotage à Madagascar. *Bulletin de Madagascar*, juin 1962, pp. 481-496, juillet 1962, pp. 579-602 et août 1962, pp. 697-725.

A ces avantages s'ajoute en outre le site géographique du port de Majunga : port d'estuaire, construit sur une pointe sablonneuse de la rive septentrionale de la baie de Bombetoka, il présente à la fois des facilités d'accès, la proximité immédiate de la mer et une situation de péninsule vis-à-vis de son arrière-pays immédiat. D'ailleurs, la marée remonte jusqu'à Marovoay et la Bêtsiboka constitue une voie de circulation facile permettant des échanges fructueux entre la côte et l'arrière-pays plus lointain.

Ainsi, ces conditions nautiques généralement satisfaisantes, sur lesquelles se greffe la relative facilité des liaisons (à la fois terrestres et maritimes) avec son arrière-pays, permettent d'espérer pour le port de Majunga une reconsidération sérieuse de son avenir. L'existence actuelle du pôle industriel de la ville attire les nouvelles industries et favorise le développement des anciennes. Ce qui accroît déjà considérablement les activités du port : le port de Majunga est d'ailleurs à la fois un port de commerce, un port de pêche, un port pétrolier et un port de plaisance. Mais si l'on y ajoute l'apport du trafic détourné du port de Tamatave on s'aperçoit que l'infrastructure portuaire actuelle risque de ne pas suivre le rythme.

L'avenir du port de Majunga est donc conditionné par la possibilité qu'il a de faire face au double problème de l'extension de sa région économique et de l'envasement de son port.

La région économique de Majunga offre les perspectives les plus prometteuses dans tous les domaines. C'est la région des grands espaces à faible densité de population, à faible infrastructure, mais en revanche, à fortes potentialités du point de vue du développement rural. La spécialisation dans certains domaines précis (élevage bovin, pêche industrielle, coton, tabac...) facilitera justement son insertion dans une politique inter-régionale dynamique.

Par ailleurs, la situation de Majunga, ouverte à l'Afrique orientale et plus proche de l'Europe que ne l'est Tamatave, doit être mieux valorisée et exploitée. Et la relance de la route du Cap de Bonne Espérance, intensifiant le trafic dans le Canal du Mozambique, place le port de Majunga dans l'axe du trajet des super-tankers revenant du Golfe Persique.

Ainsi, les échanges commerciaux avec les pays du continent africain doivent être du ressort exclusif du port de Majunga. Quant aux échanges inter-régionaux, il est de l'intérêt du port de Majunga que les transports maritimes de cabotage et de bornage se développent au même titre que les réseaux terrestres : les caboteurs — boutres ou goëlettes — de construction locale et de tonnage restreint, peuvent, en effet, rendre le même service que leurs équivalents routiers ou ferroviaires, tout en coûtant moins cher. Pour la côte nord-ouest malgache, la navigation côtière reste le moyen de transport le plus commode et le plus économique. Et le développement du cabotage doit logiquement rejoindre la rationalisation des transports maritimes internationaux effectués par le port de Majunga. A ce titre, le cabotage international, géographiquement délimité dans la zone d'opération normale des navires fréquentant la côte ouest de Madagascar, ne peut être aussi que du ressort du port de Majunga.



Sans affirmer, par conséquent, que l'avenir du port de Majunga se présente sous les meilleurs auspices on peut tout de même et surtout à long terme lui prévoir un devenir plus dynamique et plus harmonieux. Concurrencer d'abord le port de Tamatave dans des domaines bien précis, tant du point de vue régional que national. Ensuite, il faudrait harmoniser les échanges extérieurs avec le développement des relations maritimes inter-régionales, puisque, pour longtemps encore, il faudra utiliser au maximum les voies maritimes autour de l'île : elles restent les plus commodes et au demeurant les moins ~~onéreuses~~, les voies terrestres (routes et voies ferrées) étant d'abord insuffisantes et les routes existantes étant souvent inutilisables en saison des pluies.

L'avenir du port de Majunga ne peut donc se concevoir que dans un souci d'équilibre d'abord entre les différentes zones d'influence des ports de Madagascar et ensuite dans l'harmonisation des spécificités régionales de manière à accentuer leur complémentarité pour s'intégrer dans l'ensemble national.

Malgré le problème immédiat de son envasement rapide, le port de Majunga peut et doit ainsi imposer sa personnalité géographique sur la côte nord-ouest malgache en harmonie avec la politique de décentralisation et dans le cadre d'un développement économique national rationalisé et équilibré. C'est en cela qu'aucun autre port ne peut lui ravir le rôle de capitale économique de l'Ouest.