

LES AFFRETEMENTS ET L'EXPLOITATION DES GOELETTES DE LA COTE OUEST

(S.A.T.E.C., octobre 1964)

En 1964, la Direction de la Marine Marchande chargeait la SATEC (Société d'Aide Technique et de Coopération) d'étudier l'organisation du cabotage par goélettes sur la côte Ouest de Madagascar afin de déterminer les améliorations à apporter à ce mode de transport et examiner les possibilités de création de bureaux d'affrètement. L'étude a porté principalement sur les caractéristiques de la flottille, les conditions d'exploitation des bâtiments, les courants de trafic et la nature des produits transportés, ainsi que sur les modalités d'affrètement.

Après avoir rappelé le rôle essentiel du cabotage sur la côte occidentale malgache, qui permet le transport de 350 000 tonnes de marchandises, soit plus de la moitié des transports maritimes généraux de Madagascar, et montré l'importance des goélettes *vezo* à voiles dans ce type de navigation, le rapport de la SATEC étudie, en premier lieu, l'aspect actuel de ces bateaux, en suggérant la modification de certains détails (ferrures, fermetures de cales) permettant, pour une faible dépense, de renforcer la sécurité du transport et de limiter les avaries de marchandises.

La seconde partie du rapport est consacrée à l'étude de l'exploitation de la flottille et à la répartition du trafic entre les différents secteurs de la côte Ouest. Le cabotage à voile s'organise principalement autour de Majunga et de Tuléar, mais aussi aux environs de Nosy-Be, Antsohily, Maintirano, Morondava et Morombe.

Les chiffres de trafic, ainsi que la nature des produits transportés, sont donnés globalement par port, puis de port à port : ils ne concernent qu'une partie du cabotage, celui effectué par les goélettes de moins de 80 tonneaux, ayant circulé régulièrement au cours de l'année 1963, soit 205 bâtiments. Ces chiffres sont comparés au trafic réalisé par les unités métalliques à moteur de la principale Compagnie de cabotage circulant sur la côte Ouest, mais, malheureusement, les tonnages transportés par les caboteurs métalliques des autres compagnies sont inconnus et les statistiques de trafic de la flottille à voile sont moins détaillées dans le Sud-Ouest que dans les autres régions, car les ports y sont plus nombreux.

Les statistiques de trafic ont été obtenues d'après les documents douaniers et complétées par le dépouillement des manifestes sur le nombre de bateaux immatriculé dans chaque port, ainsi que sur le coefficient de remplissage des bâtiments, la multiplicité des escales et la fréquence des voyages, selon l'itinéraire et la saison.

Cette étude de la SATEC, qui a demandé un long travail d'enquêtes et de dépouillement, permet de dégager les caractéristiques du cabotage à voile de la côte Ouest : les plus petites unités, souvent armées saisonnièrement seulement, font de nombreuses rotations, pour évacuer les récoltes vers Majunga ou Tuléar, mais elles circulent à vide à l'aller, tandis que les unités plus importantes, présentant des garanties de sécurité plus grandes, assurent un

trafic plus régulier, leurs escales sont moins nombreuses et leur coefficient de remplissage meilleur.

Il n'a pas été possible de déterminer la durée moyenne des voyages pour chaque itinéraire, car le rythme des rotations est très variable au cours d'une même saison pour un même parcours, mais il a été constaté, cependant, que les marins passaient plus de temps en escales qu'en navigation, soit pas suite de perte de temps inhérente au mauvais temps, à un vent défavorable ou à la marée, soit à cause de l'encombrement des ports en saison de récoltes, ou par manque de fret en morte-saison.

L'examen des tarifs de transport maritime révèle des distorsions entre les prix fixés d'avance, pratiqués par les caboteurs métalliques et ceux consentis par les patrons des goélettes, qui prennent le fret à n'importe quel prix, le plus souvent à perte, pour s'assurer le marché. Leurs tarifs tiennent compte cependant de la nature de la marchandise et de la difficulté d'accès des ports.

Dans une dernière partie, le rapport de la SATEC examine les responsabilités assumées par les capitaines vis-à-vis des affréteurs, responsabilités qui sont d'autant plus lourdes que les bateaux et les cargaisons sont peu ou mal assurés et que la manutention est à la charge des équipages pour les voiliers. L'organisation pour l'obtention du fret est limitée : les goélettes appartenant à des commerçants sont sûres de travailler, ainsi que les plus grosses unités connues pour leur sécurité de transport et la compétence des équipages; les autres voiliers s'en remettent un peu au hasard, ce qui oblige les capitaines à multiplier les escales à la recherche du fret.

Cette étude du cabotage à voile de la côte Ouest permet de mettre l'accent sur le caractère artisanal et anarchique de l'exploitation des bâtiments, mais aussi sur l'utilité incontestable de ce moyen de transport pour la desserte des côtes occidentales malgaches qui seraient totalement isolées, en saison des pluies surtout, en l'absence de communications par voie maritime avec les grands ports voisins. Une modernisation des meilleures unités et un renouvellement progressif des autres seraient cependant souhaitables, et la SATEC pense qu'il serait préférable de porter actuellement l'effort sur la création d'un chantier naval de construction et de carénage, installé à Majunga, plutôt que sur celle d'un bureau de fret qui serait prématuré.

Marie-France PERRIN.