

TAMATAVE ET MAJUNGA, ETUDE GEOGRAPHIQUE COMPAREE DE DEUX PORTS DE MADAGASCAR (*)

par

R. RAHARINARIVONIRINA

Une politique portuaire à Madagascar ne peut se dissocier de l'existence de ses 5 000 km de côtes et du constat de son état d'île obligée de se tourner vers la mer pour éviter d'être économiquement asphyxiée.

Le littoral malgache compte ainsi une dizaine de ports mais les deux premières places occupées par Tamatave et Majunga traduisent alors une réalité complexe qui est autant source d'avantages que de problèmes certains.

Une étude géographique de ces deux ports devrait donc faire ressortir à la fois leur rôle déterminant dans la vie économique malgache actuelle et l'importance de leur participation future au développement harmonieux de toute l'île.

Certes, Tamatave sur la côte Est et Majunga sur la côte Nord-Ouest ne peuvent résoudre à eux seuls les problèmes économiques de Madagascar. Mais la politique de concentration du trafic portuaire, prônée depuis les différents plans de développement nationaux, ouvre des perspectives heureuses à un ré-équilibrage progressif des rôles respectifs des principaux ports malgaches. Notre étude n'a, en fait, d'autre prétention que d'aider à comprendre certains aspects géographiques très concrets et nettement délimités, susceptibles de mener à bien cette politique portuaire.

En effet, du point de vue du géographe, les conditions générales présidant à la destinée de ces deux ports ne sont pas toujours très favorables mais elles présentent certains avantages dont ne bénéficient pas les autres ports de l'île. De ces conditions avantageuses, Tamatave et Majunga tirent des activités portuaires des plus diverses et le plus souvent rentables mais qui ne consacrent pas pour autant et définitivement leur rôle national. Il arrive même que le port de Majunga ne réponde que sporadiquement à l'exigence nationale et se cantonne péniblement dans un rôle régional. Il faudrait donc, en premier lieu, ré-équilibrer le rôle des deux premiers ports de l'île et, dans un second temps, compte tenu des diversités régionales existantes mais nécessairement complémentaires dans l'ensemble national, reconsidérer l'organisation des espaces polarisés par les principaux ports malgaches. C'est à ce prix que peuvent se concevoir le développement économique du pays et la réalisation rationnelle de la politique de concentration portuaire.

(*) Résumé de thèse de Troisième cycle présentée devant l'Université de Nice en 1981.

I. LES CONDITIONS GÉNÉRALES DES PORTS DE TAMATAVE ET DE MAJUNGA

Tamatave et Majunga occupent les deux premières places parmi les quelques dizaines de ports de Madagascar. En 1979 (1), sur un total national de 2 435 000 t, le trafic de Tamatave arrivait en tête avec 1 358 000 t, suivi de très loin par celui de Majunga avec seulement 426 000 t. Plusieurs facteurs peuvent expliquer cette situation, déterminant les rôles respectifs de Tamatave et de Majunga dans le contexte national. Les plus décisifs restent la part de l'histoire, les avantages naturels et techniques dont ils bénéficient, la qualité des relations qu'ils entretiennent avec le reste de l'île et, notamment, avec la capitale, Tananarive.

a) La part de l'histoire

Situé sur la côte Est de Madagascar, rectiligne et plate, la plus mauvaise du point de vue maritime, le port de Tamatave doit avant tout sa première place au coup de pouce de l'histoire. Majunga, au contraire, géographiquement plus avantageuse, établie au débouché du large estuaire de la Betaïboka, sur la côte Nord-Ouest découpée et riche en abris sûrs pour les bateaux, s'est retrouvée, du même coup, défavorisée par l'histoire nationale et reléguée au rang de brillant second. Les étapes successives de la croissance de ces deux ports retracent donc l'importance décisive du facteur historique.

Les origines des ports de Tamatave et de Majunga remontent au XVIII^{ème} siècle, à l'époque où s'étaient instaurés et consolidés les royaumes *betamisaraka* à l'est et *sakalava* du Boina au nord-ouest. Par la suite, les deux ports ont connu un destin divergeant au gré des circonstances politico-économiques du pays et en fonction de l'évolution des relations nationales et internationales.

Sous le Royaume de Madagascar, Tamatave était déjà le principal marché de la côte Est fréquenté par les marchands de Maurice et de Bourbon (2). L'installation de traitants européens et de créoles des Mascareignes favorisa encore la vocation commerciale de la ville, « car tous les ans il y a trois ou quatre navires américains qui viennent jeter sur le marché de Tamatave sept à huit cent mille francs de toile... contre des bœufs, du riz, des animaux domestiques qu'ils expédient à la Réunion et à Maurice » (3). Au XIX^{ème} siècle, Tamatave connut ainsi un plein essor dû, d'une part, à la présence organisée de ces négociants étrangers (installation de banques et de sociétés commerciales de différentes nationalités) (4), d'autre part, à la volonté du Gouvernement malgache de l'époque d'en faire le premier port du royaume. Plus particulièrement, Rainilaiarivony s'intéressa au commerce maritime et élaborer des projets d'aménagement du port (5).

(1) Situation économique au 1er janvier 1980.

(2) J. CHAUVIN — *Le vieux Tamatave (1700-1936)*, Ed. F. Sourd, Tamatave 1945, p. 27.

(3) J. CHAUVIN, *op. cité*, pp. 114-115.

(4) M. ESOAVELOMANDROSO — *La province maritime orientale du «Royaume de Madagascar» à la fin du XIX^{ème} siècle (1882-1895)*, Thèse de Troisième cycle, 1976, T. II, p. 311.

(5) BIRKELI — *Sur les projets maritimes de l'ancien gouvernement hova*, *Bull. de l'Acad. malg.*, T. XXVII, 1946, p. 149.

A la fin du XIX^{ème} siècle, Tamatave acquiert à la fois le rang de capitale de la province des Betsimisaraka et celui de capitale commerciale de Madagascar. « Elle est à la fois le débouché de l'Imerina et l'entrepôt de la côte Est. S'y concentrent alors, avant d'être exportés, les produits venus de l'intérieur ou collectés dans les petits ports par une flottille de goëlettes. De là aussi se distribuent les articles d'importation apportés par les navires d'Europe, d'Amérique et parfois d'Asie » (6). Ainsi, entre 1882 et 1895, malgré le marasme économique dû au conflit franco-malgache (1883-1885), Tamatave avec près de 70 % du trafic portuaire total, renforce telle sa position de premier port du Royaume de Madagascar (7)

*
*
*

Majunga, quant à elle, ne fit son apparition dans l'histoire que sous le royaume sakalava dans la dernière moitié du XVIII^{ème} siècle. « Sous le règne d'Andriamahatindi, on vit s'élever la ville de Moudzangaie. Les Antalaots se transportèrent dans la baie de Bombetok au fond de laquelle se trouvait alors la résidence royale et sur le côté nord de cette baie, ils fondèrent le village de Moudzangaie » (8). Dès sa fondation vers 1745, la ville arabe de Majunga connaît un grand développement alliant des activités d'un port franc et le trafic intense avec l'arrière-pays (9). Mais ce fut sous le règne de Ravahiny (1778-1808) que Majunga devint le grand centre commercial de toute la côte Ouest de Madagascar. « Chaque année, un très grand nombre de daws 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 Cutch. Enfin, des négriers européens y touchèrent fréquemment pour s'y approvisionner et ravitailler » (10)

L'essentiel des relations commerciales était 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 de leurs concurrents européens.

Cette période d'apogée prit fin en 1824 avec l'arrivée des Merina. Ceux-ci, en effet, ne s'occupèrent que des questions administratives et militaires et le commerce était entièrement entre les mains des Indiens et des Arabes. 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 main-mise sur le commerce de Majunga. « Un navire ne pouvait rien faire sans le consentement de ce vieillard » (11). Il entretenait d'ailleurs de très bons rapports avec la reine Ranaivalona I.

(6) M. ESOAVELOMANDROSO, *op. cit.*, T. I, pp. 171, 173-174.

(7) M. ESOAVELOMANDROSO, *op. cit.*, T. II, p. 254.

(8) GUILLAIN — Madagascar, documents sur l'histoire, la géographie et le commerce de la partie occidentale, Paris, Impr. royale, 1845, p. 26.

(9) P. VERIN — Les échelles anciennes du commerce sur les côtes nord de Madagascar, Thèse Doct. ès-Lettres, Lille III, 1975, p. 461.

(10) GUILLAIN, *op. cit.*, p. 33.

(11) BOUDOU — La côte ouest de Madagascar en 1852 (Notes d'Edmond Samat), *Bull. de l'Acad. malg.*, T. XV, 1932, p. 57.



Par la suite, Ranavalona mit fin au monopole américain et entreprit à son tour de tirer profit de la fréquentation régulière du port par des navires étrangers. « Elle veut que tout navire qui viendra dans ce port pour y faire des affaires devra vendre trois ou quatre chevaux afin de pouvoir, par la suite, se procurer une cavalerie » (12). Puis, selon un nouvel ordre de la reine, les marchandises furent taxées à 10 %, tant à l'importation qu'à l'exportation, au lieu de 5 % payés à l'entrée comme à la sortie jusqu'en septembre 1842 (13). Le montant du droit d'ancre (15 piastres) resta inchangé.

Ces mesures finirent par paralyser la vie économique de Majunga qui ne retrouvera sa vitalité qu'à partir du règne de Radama II. En fait, ce fut pendant les dix dernières années des « temps malgaches » que la vie commerciale de Majunga connut un véritable essor ; en même temps que s'étendait la main-mise des Indiens sur le commerce, Majunga confirmait sa place de capitale économique de l'Ouest de Madagascar.

Officiellement cependant (14), il apparaissait que le port de Majunga subissait un net déclin à partir de 1889, déclin dû notamment à la diminution des échanges avec Antananarivo et à la recrudescence de la contrebande (les boutres mouillant dans les rades non contrôlées). Dès cette date, en effet, Majunga était détrôné par Mananjary qui devenait le second port du royaume.

Il fallut l'intervention de l'Administration coloniale et plus particulièrement celle de Gallieni, pour faire retrouver à Majunga sa place initiale. Étant donné la nécessité de développer les échanges de la colonie avec la métropole, et en vue d'assurer les liaisons entre Tananarive et les ports d'évacuation des denrées riches, il fallut à la fois ouvrir des routes et construire deux ports comme débouchés des Hautes Terres car « tant au point de vue commercial qu'au point de vue militaire, il était indispensable de doubler la communication de la capitale avec la côte » (15). L'usage voulait que le commerce se fit surtout avec Tamatave. Ce port fréquenté et connu depuis longtemps, était un véritable centre commercial habité par une nombreuse population européenne. Majunga apparaissait comme le débouché de l'Imerina vers la côte Ouest.

Le destin des deux ports se trouvait ainsi définitivement assuré. Mais l'avance acquise par Tamatave était nette et fut encore confirmée par son choix comme point d'aboutissement du chemin de fer Tananarive-côte Est. « Promu tête de ligne de la pénétration au cœur de l'île, Tamatave devait accaparer le trafic aux dépens de Majunga qui disposait cependant d'un abri plus sûr, en communication plus rapide avec l'Afrique orientale et la France » (16).

Désormais, Tamatave et Majunga deviennent les deux premiers ports malgaches. Les conditions les plus favorables semblent alors être réunies pour justifier les travaux de modernisation ne devant point consister seulement à améliorer les conditions existantes de batelage. Ainsi Majunga sera-t-elle dotée

(12) BOUDOU, *op. cité*, p. 57.

(13) GUILLAIN, *op. cité*, p. 217.

(14) J.O.R.F. N° 166 du 21-06-1891, cité par M. ESOAVELOMANDROSO, t. II, p. 295 et p. 304.

(15) GALLIENI — Madagascar de 1896 à 1905, Rapport du Général Gallieni, Gouverneur général au Ministre des Colonies, deux tomes.

(16) H. ISNARD — Madagascar, Armand Colin, Ed., Paris 1956, p. 113.

d'un « vrai port, d'un port en eau profonde, susceptible d'agrandissements successifs » (17). De son côté, Tamatave « profite » si l'on peut dire du cyclone du 3 mars 1927 pour être pourvue d'un port répondant aux besoins des navires modernes.

Si la seconde guerre mondiale arrêta les travaux du port de Majunga (desquels ne subsiste plus aujourd'hui que la digue Schneider), des installations portuaires modernes furent inaugurées dès janvier 1936 à Tamatave. Le développement des deux ports s'effectuait donc dans le cadre des relations privilégiées de Madagascar avec la France ; c'est là, somme toute, la conséquence logique de la politique coloniale.

Après la période difficile de la seconde guerre mondiale, le commerce maritime de Madagascar avec l'extérieur s'accrut progressivement et de façon continue jusqu'en 1957. Entre 1957 et 1960, le rythme des échanges extérieurs ralentit. Dès 1961 s'amorça une reprise considérable qui culmina dans les années soixante-dix.

Depuis la mise en place de la Révolution socialiste, le mouvement maritime extérieur subit certaines fluctuations mais, avec l'application de la politique actuelle d'ouverture « tous azimuts », il est logique de prévoir une reprise.

Ces périodes de profondes mutations politiques et économiques ont nécessairement eu des répercussions sur la politique portuaire malgache et permettent de mesurer l'évolution récente des deux premiers ports du pays. Actuellement enfin, la rupture (officielle) de nos relations avec l'Afrique du Sud a obligé le Gouvernement malgache à abandonner le projet de la baie de Narinda (18) destiné à remplacer le port de Majunga. Par contre-coup, celui de Tamatave, véritable « poumon de l'île » devint l'unique port moderne dont l'équipement fut renouvelé à cinquante pour cent. Un déséquilibre flagrant existe donc entre les deux premiers ports de Madagascar posant des problèmes d'avenir pour Majunga.

b) *Les avantages naturels et techniques*

Tamatave est devenu le premier port de l'île par un concours de circonstances historiques qu'a favorisé sa position géographique au centre de la côte orientale. Majunga, malgré sa position bien abritée dans l'estuaire de la Betsiboka, sur la côte Nord-Ouest, a connu des éclipses partielles dans son rôle de port principal de l'Ouest. Leur localisation géographique dans des sites portuaires dissemblables et offrant des conditions nautiques différentes a été un facteur déterminant en ce qui concerne leur équipement respectif et explique leur situation actuelle ainsi que leurs potentialités de développement.

Sur la côte orientale, la plus mauvaise du point de vue maritime, est paradoxalement situé le premier port malgache. Bien que régularisée par la grande houle des alizés, la côte Est est difficile et inhospitalière. Il existe pourtant quelques avantages naturels dont Tamatave a tiré partie : site assez favorable avec une « plage mollement incurvée entre la pointe Hastié et la pointe

(17) M.A. LEBLOND — Les villes malgaches : Majunga, *Rev. de Mad.* N° 5, janv. 1934, pp. 83, 105-106.

(18) G. DONQUE — Le projet de la baie de Narinda, *Mad. Rev. de Géo.*, N° 20, janv.-juin 1972.

Tanic» (19), donc anse assez bien abritée des vents de sud-est (d'avril à octobre) par le récif Hastié et des vents de nord-est (octobre à avril) par le Grand Récif (20).

Majunga bénéficie de conditions plus favorables : vents moins violents, mer moins mauvaise en moyenne. Même les vents locaux alternants (brises de terre et de mer) n'y ont qu'un effet limité. Le tracé du littoral, découpé, offre rentrants (baies) et saillants (caps, péninsules). Malheureusement, la baie de la Bombetoka se caractérise par un rapide colmatage vaseux. La Betsiboka y transporte une charge solide considérable, la moyenne annuelle des dépôts dans l'estuaire étant de plus de quinze millions de mètres cubes. La baie se comble progressivement. Néanmoins, le site de Majunga est plus intéressant que celui de Tamatave. Cet avantage est encore plus nettement marqué en ce qui concerne les conditions nautiques.

Dans l'ensemble, le littoral malgache n'offre pas d'excellentes conditions nautiques. A l'est, Tamatave n'est pas un port sûr par tous les temps, sa rade étant insuffisamment protégée. Les conditions climatiques y rendent particulièrement difficiles les opérations de navigation. Les pluies abondantes et régulières obligent souvent à interrompre les opérations portuaires et retardent la manipulation des marchandises. Néanmoins, à défaut de pouvoir remplir des conditions nautiques meilleures, le port de Tamatave devrait, en se dotant d'un équipement moderne et suffisant, pouvoir atténuer les risques que lui vaut sa situation géographique et, ce faisant, devenir un port rentable.

L'ensemble du littoral nord-ouest offre, au contraire, des conditions généralement satisfaisantes. Le climat ne constitue plus ici un handicap majeur car la persistance d'une saison sèche plus ou moins longue est loin de nuire aux opérations portuaires. Vents et houles sont moins violents qu'à Tamatave ; la mer reste calme même pendant la saison des pluies.

Les conditions nautiques à elles-seules ne rendent pas compte de l'excellence d'un port. L'importance et la qualité de l'équipement donnent des dimensions nouvelles. L'amélioration et l'extension de l'infrastructure des deux ports ont été déterminées par l'importance de leur trafic respectif, compte tenu de la politique économique globale des Pouvoirs publics. Les installations actuelles sont l'aboutissement d'un long cheminement depuis les simples ports de batelage jusqu'aux travaux actuellement en cours. Ces installations, en fin de compte, apparaissent modestes. Leur insuffisance se trouve palliée par l'existence d'un équipement et d'un matériel d'entretien relativement important et de bonne qualité. En outre, les efforts accomplis pour renouveler le matériel du port de Tamatave sont certainement appréciables. Mais encore faudrait-il pouvoir assurer une exploitation efficace des nouvelles acquisitions.

En définitive, les deux ports, géographiquement différents quoique complémentaires, prennent de l'importance compte tenu de leurs relations avec la capitale et avec leur zone d'influence. D'où l'attention particulière que l'on doit apporter au problème des voies de communications aussi bien terrestres que maritimes les reliant avec le reste du pays.

(19) H. DESCHAMPS — Tamatave, port de l'Est, *Rev. de Mad.* N° 14, avril 1936, p. 134.

(20) L. PIERREIN — La question portuaire et l'économie de Madagascar, *Rev. de Géo. alpine*, T. XXXIX, 1951, fasc. 1, p. 136.

c) *Les relations des ports avec le reste de l'île*

Dès le début, les ports de Majunga et de Tamatave se sont disputés les débouchés des Hautes Terres centrales et, plus spécialement, celui de Tananarive. L'évolution de leur rôle sur le plan national a posé par la suite le problème de l'insuffisance des voies de communications intérieures. La nécessité s'est fait sentir de pallier la déficience des routes et voies ferrées par le développement de la navigation côtière. Par conséquent, il apparaît que le développement des activités et les perspectives d'avenir de ces deux ports ne peuvent se concevoir que dans l'assurance de leurs liaisons facilitées avec la capitale. C'est ainsi que Tamatave joue le rôle de « porte de l'Est » et Majunga devient la « tête de pont de Madagascar face l'Afrique et l'Europe ».

Ce sont donc avant tout des ports nationaux. Leur exploitation et leur développement doivent répondre en premier lieu aux nécessités nationales et, plus particulièrement, aux besoins de ravitaillement des différents points de l'île. Cependant, leur situation géographique remet en cause leur importance sur le plan régional. Tamatave et Majunga sont en même temps les points d'évacuation des produits d'exportation et les centres de distribution des denrées de première nécessité. Ces échanges inter-régionaux dépendent du développement des liaisons à partir des deux ports, qu'il s'agisse des voies terrestres, maritimes ou fluviales. Le rayonnement économique respectif de Tamatave et de Majunga se mesure naturellement par l'importance de ces liaisons avec les régions voisines plus ou moins étendues, plus ou moins éloignées.

II. LES ACTIVITES PORTUAIRES

Les conditions générales dans lesquelles fonctionnent les deux premiers ports de Madagascar servent un trafic portuaire important et expliquant leur avance par rapport à l'ensemble des autres ports malgaches. Ces trafics portuaires se différencient en quantité et qualité, accentuant ainsi la spécificité de chaque port. Mais, dans tous les cas, la comparaison entre ces différents aspects quantitatif et qualitatif permet, à travers les deux exemples de Tamatave et de Majunga, d'aboutir au constat des problèmes portuaires de Madagascar.

L'équipement moderne dont on avait doté Tamatave et Majunga ainsi que les améliorations et les extensions successives apportées à leur infrastructure répondaient aux exigences de l'augmentation des trafics. Les inégalités sur le plan des équipements et des organisations structurelles se traduisent par un déséquilibre du trafic tant du point de vue quantitatif que du point de vue qualitatif. Il n'y a pas, en effet, de commune mesure entre les deux ports. Le déséquilibre concerne aussi bien le mouvement des navires que celui des passagers. Il est encore plus frappant en matière de tonnages de marchandises manipulées. Il convient toutefois de préciser que ce déséquilibre sur le plan quantitatif en général, se traduit plus nettement encore dans l'organisation de la desserte maritime pour l'ensemble des activités.

La comparaison des trafics débouche sur un certain nombre de constatations matérielles touchant particulièrement l'inadéquation de leurs installations aux trafics actuels. A travers l'exemple de ces deux ports, une étude peut donc conduire au tracé des grandes lignes d'une politique portuaire à adopter pour la promotion des transports maritimes. Ces derniers étant vitaux tant du point de vue intérieur que du point de vue extérieur pour les différentes régions de

Madagascar, il faudrait, en effet, s'efforcer d'améliorer le fonctionnement des installations portuaires existantes afin d'en tirer un meilleur parti.

Ainsi, pour essayer de faire face aux différents problèmes, Tamatave et Majunga ont-elles diversifié leurs activités portuaires proprement dites, notamment dans les domaines supposés les plus rentables, ceux d'activités para-portuaires. Ces activités annexes sont diversement appréciées mais constituent, sans doute, une solution envisageable pour équilibrer la gestion des ports.

Par ailleurs, les solutions ponctuelles préconisées soulignent les limites de ces deux ports et par conséquent la nécessité de tenir compte de l'apport des autres ports de l'île en vue du développement économique du pays.

Il convient donc de traduire concrètement les influences réciproques de Tamatave et de Majunga et de se demander si la solution définitive ne consiste pas à les intégrer dans le contexte d'ensemble du problème portuaire à Madagascar de manière à trouver un équilibre dans la répartition des trafics maritimes entre tous les ports.

III. LE DEVENIR NATIONAL DES PORTS DE TAMATAVE ET DE MAJUNGA

Les activités, principales et annexes, des ports de Tamatave et de Majunga témoignent de l'importance de leur rôle économique. Leur rayonnement géographique concrétise cette importance et les intègre dans l'ensemble national au développement duquel leur propre évolution est subordonnée.

Etant donné ses conditions géographiques, le port de Tamatave voit son influence économique se développer bien au-delà de son arrière-pays traditionnel. Plusieurs raisons déterminent cette extension : Tamatave est le premier port de l'île, l'unique port long-courrier principal, le mieux outillé de tous les ports. C'est, en plus, l'exutoire normal des régions économiques de Tamatave et de Tananarive. Et si l'on prend en considération la ligne de chemin de fer qui le relie, via la capitale, à Antsirabe, et par conséquent l'importance des échanges — surtout au point de vue produits d'importation — dans ces régions à dense population, on se rend plus encore compte de l'étendue de l'arrière-pays desservi. Quant à l'avenir, le développement du rayonnement de ce port prend appui sur la création d'industries nouvelles greffées sur un tissu industriel déjà bien serré.

Second par le rang en termes de trafic, Majunga exerce son rayonnement sur une zone beaucoup plus vaste que celle de Tamatave. Celle-ci se développe surtout grâce à la route nationale n° 4 la reliant à la région économique Tananarive-Antsirabe. Les échanges inter-régionaux empruntent, en fait, la route avant d'utiliser le cabotage ou inversement. Cela a valu à Majunga un rôle de port d'éclatement pour toute la côte occidentale. Les relations maritimes par Majunga sont ainsi appelées à se développer tant sur le plan national que sur le plan international. Mais le problème de l'envasement progressif de la baie de Bombetoka, ajouté aux fluctuations de la conjoncture économique nationale, freine considérablement l'extension de l'influence de ce port.

Les zones d'influence de ces deux ports s'étendent de façon plutôt anarchique malgré des données de base constantes, celles-ci étant souvent perturbées par la pression économique du moment. Néanmoins, la zone d'influence du port de Tamatave semble être appelée à un développement plus dynamique

et plus rationnel. Ce qui n'est pas le cas pour le port de Majunga et cela aggrave l'incertitude qui pèse sur son avenir.

Cependant, l'hinterland d'un port est évolutif et ne prend toute sa signification que s'il est restitué dans le contexte du développement économique national. L'extension des zones d'influence de Tamatave et de Majunga est donc tributaire des données économiques fondamentales, notamment de l'infrastructure routière et ferroviaire desservant ces ports et de la qualité des services qu'ils offrent. Si leur dynamisme ne semble pas équilibré, cela est dû au fait qu'ils n'ont pas la même importance dans le contexte économique national. Le développement de chaque port, en effet, répond aux impératifs du développement économique national, compte tenu de la spécificité de chaque région et des relations de celle-ci avec le reste du pays. Il est donc nécessaire d'intégrer les objectifs de la politique portuaire dans le contexte global du développement économique du pays. Et c'est à partir de là que l'on pourrait envisager concrètement l'avenir de ces deux ports.

Il s'ensuit que, d'une part, les perspectives d'extension des hinterlands sont de nature à rassurer sur l'avenir, surtout en ce qui concerne Tamatave, « poumon économique » de l'île. Mais, d'autre part, la politique de développement économique national — qui intègre la politique portuaire ne semble pas prévoir un avenir extraordinaire pour les échanges maritimes internationaux. Cette double constatation, apparemment paradoxale, re-situe le problème portuaire à Madagascar et explique la tentation actuelle de ne pas trancher d'une manière définitive avant qu'il y ait urgence à trouver les solutions adéquates. La question est alors de savoir s'il faut condamner une fois pour toute le port de Majunga et accentuer par la même occasion la prééminence de Tamatave ou bien s'il faut envisager une remise en cause globale de la politique portuaire de façon à concevoir autrement le rôle des ports longs-courriers malgaches.

Dans la situation économique actuelle, les relations commerciales de Madagascar avec l'extérieur se maintiendront avec les ports de Tamatave et de Majunga comme principaux points d'appui. Il faut alors déterminer la place de chacun de ces deux ports dans le cadre de l'harmonisation du développement des différentes régions et redresser le déséquilibre existant entre leurs activités en mettant l'accent sur leur spécificité dans l'économie nationale.

A long terme, la répartition équilibrée des activités entre les différentes régions et l'harmonisation du développement économique national exigeront le maintien d'autres ports longs-courriers de plus en plus importants et de mieux en mieux équipés. En somme, l'importance du port de Tamatave est justifiée par les exigences des échanges maritimes internationaux. En effet, Tamatave seul — et du moins dans un premier temps — est apte à s'adapter (et encore au prix d'investissements considérables) en améliorant à la fois son infrastructure portuaire, ses routes, sa voie d'eau et son chemin de fer. Mais la question est de savoir si les conséquences attendues seront à la mesure des investissements consentis. Quant au port de Majunga, son avenir économique doit se concevoir dans le cadre de son espace géographique avant de s'ouvrir vers les relations extérieures. Il est souhaitable que le développement de sa région redonne des bases plus solides à ses activités portuaires. En particulier, il est de l'intérêt du port de Majunga que les transports maritimes de cabotage et de bornage se développent au même rythme que les réseaux terrestres : les caboteurs, boutres et goélettes, de construction locale et de tonnage restreint, peuvent rendre les mêmes services que leurs équivalents routiers et ferroviaires tout en coûtant moins cher. Et le développement du cabotage doit logiquement

rejoindre la rationalisation des transports maritimes internationaux effectués par le port de Majunga.

CONCLUSION

Somme toute, ni Tamatave ni Majunga ne semblent prédisposés à jouer un rôle de premier plan si l'on ne tient compte que des données naturelles. Mais ces dernières ne sont jamais décisives et ce sont les impératifs historiques qui ont imposé ces deux ports. Comme les relations maritimes sont vitales pour Madagascar tant sur le plan national que sur le plan international, il convient de reconsidérer les rôles respectifs de ces ports. Il semble en effet que le « poumon » économique s'essouffle périodiquement et que le port de Majunga doit alors lui prêter son concours dans des cas d'urgence de plus en plus fréquents.

Si l'on pense à une éventuelle reconsidération, elle ne peut se faire qu'en fonction des données économiques actuelles et des perspectives de développement national. Il faudrait envisager le rôle des ports malgaches en fonction de leur arrière-pays immédiat ou plus lointain, en fonction des potentialités agricoles ou industrielles de leur région économique. Il semble évident que les diversités régionales doivent être orientées de manière à accentuer leur complémentarité pour s'intégrer dans l'ensemble national. Il est donc nécessaire de prendre en considération les particularités et les potentialités régionales sans perdre de vue les considérations d'intérêt général pour l'ensemble du pays. En l'occurrence, les facteurs régionaux particuliers doivent être pondérés et corrigés par les perspectives d'ensemble. La volonté de la société malgache de vivre en bonne intelligence doit triompher des disparités régionales.

Il faudrait donc pondérer progressivement le rôle trop important de Tamatave en même temps que l'on développerait les autres ports et particulièrement Majunga. Avant d'engager le processus de développement progressif des autres ports malgaches, il faudrait, par conséquent, commencer par ré-équilibrer les rôles de Tamatave et de Majunga. L'avance acquise par Tamatave, à notre avis, ne doit plus être remise en cause ; il faudrait seulement, à long terme, donner la possibilité au port de l'Ouest, de le concurrencer dans des domaines bien précis.

Concrètement, dans un souci d'équilibre, il faut d'abord confirmer Tamatave dans son rôle de port long-courrier principal s'ouvrant vers l'Océan Indien et l'Asie. Ensuite, il faut donner à Majunga l'exclusivité des relations avec l'Afrique et l'ensemble de l'Europe. Majunga pourrait alors être épaulé par Diego-Suarez qui, jusqu'ici, n'a pu faire jouer ses atouts naturels. Quant au port de Tulear, il semble tout désigné pour prendre en charge les échanges maritimes avec l'ensemble américain.

Le déséquilibre portuaire actuel n'est donc pas définitif, pas plus que le rôle dominant joué jusqu'ici par Tamatave et Majunga. L'histoire leur a, certes, forgé une personnalité géographique suffisamment forte pour les imposer, l'un à l'est, l'autre à l'ouest. Mais l'histoire évolue en fonction des réalités économiques. Si, actuellement, la prédominance de ces ports semble injustifiée et constitue une source de difficultés pour Madagascar, un réajustement progressif reste possible au niveau de l'ensemble des ports malgaches. En fin de compte, une bonne politique portuaire n'est pas nécessairement concentrationniste. Elle doit être, du moins à long terme, distributive et donc en harmonie avec la politique de décentralisation.

R. RAHARINARIVONIRINA