

L'économie maritime et portuaire de Madagascar

Jacques MARCADON

IGARUN-Nantes

LETG-UMR 6554-CNRS *Géolittomer*, Nantes

BP. 81227

44312 – NANTES Cedex 3

Résumé : Le compte rendu de la thèse d'État présenté ici met en valeur l'idée d'une reconversion de l'économie malgache vers des activités littorales et maritimes dans le contexte d'un aménagement raisonné du territoire.

Mots-clés : Géographie maritime et portuaire. Aménagement. Madagascar.

Abstract : The review of the State thesis presented below highlights the idea of the revitalization of the Malagasy economy thanks to the coastal and maritime activities within the framework of a global development territorial politic.

Key words : Maritime and port geography. Development. Madagascar.

Cet article s'apparente à un compte rendu de thèse, la thèse d'État (voir note finale) de notre regrettée collègue, Mme Renée Razafindrambao-Raharinarivonirina, soutenue le 4 mai 1995 à l'Université de Nantes. Plus qu'un simple compte rendu, c'est plutôt un hommage que le directeur de cette thèse voudrait rendre ainsi à une géographe de grande qualité. C'est une thèse de Sciences humaines de la Mer qui se situe au carrefour de la géographie maritime et portuaire, de la géographie régionale, de l'aménagement d'un territoire et de la géopolitique. Elle se situe aussi dans une tradition de recherche outre-mer de l'Institut de Géographie de Nantes : c'est le Professeur A. Vigarié qui a initié et dirigé dans les années quatre-vingt les premières recherches de Renée Razafindrambao-Raharinarivonirina ; c'est un axe de travail toujours vivant puisque j'ai eu le plaisir de diriger et de voir soutenir plusieurs thèses récentes sur l'économie portuaire africaine. Celle de Z. Nguimbi (*Étude géographique du développement du multimodalisme transmaritime au Congo*) le 24 septembre 1992, celle de M. Gakomo (*Contribution à l'étude des avant et arrière-pays des ports de l'Union douanière et économique de l'Afrique centrale*) le 28 mars 1994, celle de A.P. Bassayi (*Les compagnies de lignes régulières dans les échanges maritimes entre la côte occidentale d'Afrique et l'Europe*) le 27 mai 1994, enfin, celle de F.E. Faure (*L'Afrique occidentale et le commerce maritime, contribution à l'étude de la conteneurisation des échanges*) le 6 janvier 2000.

La thèse d'État présentée en 1995 apportait des idées neuves dont la plus importante est d'envisager une reconversion de l'économie malgache vers des activités littorales et maritimes, nouvelles et diversifiées dans le contexte d'un aménagement global et raisonné du territoire. Madagascar, cette grande île de 590 000 km² située dans le sud-ouest de l'océan Indien, est un pays sous-développé foncièrement agricole (la population active est composée de paysans à hauteur de 80 % environ). Le rôle de la mer dans l'économie nationale suppose donc une remise en question des habitudes liées aux activités de la terre sur les hauts territoires de l'intérieur. Pourtant, l'île a été peuplée par des vagues successives d'immigrants étalées sur plusieurs siècles à partir de la seconde moitié du premier millénaire, en provenance principalement d'Indonésie et d'Afrique. Les Malgaches ont ensuite tourné le dos à la mer et la thèse est une invitation à considérer la maritimisation de l'île comme le levier dynamique de son développement.

I - MADAGASCAR "LA GRANDE ÎLE DE L'OCÉAN INDIEN"

L'ouverture du Canal de Suez en 1869 intègre l'espace maritime de l'océan Indien dans le système de navigation universel, alimente les visées économiques et politiques de plusieurs puissances pour qui cet espace est devenu un nouveau pôle stratégique mondial. La présentation géopolitique de Madagascar au sein de l'océan Indien conduit à faire ressortir les tentatives d'en faire une "zone de paix" (résolution de l'ONU de décembre 1971) avec les projets de coopération économique régionale, la Commission de l'océan Indien (COI), le Marché Commun des États de l'Afrique de l'Est et de l'Afrique australe (COMESA) créé en 1994.

L'étude des 5 600 km de côtes malgaches, au-delà de la description des paramètres de la géographie physique, donne un panorama des sociétés littorales et intérieures. La classification par rapport aux activités liées à la mer permet de distinguer :

- les peuples de la terre, c'est-à-dire les groupes humains de l'intérieur, historiquement dominants, les Merina et les Betsileo notamment,
- les populations côtières vivant au voisinage de la mer et chez lesquelles il y a lieu d'identifier les potentialités maritimes comme les Tsimihety et les Antakarana au nord,
- enfin les groupes maritimes qui ont connu les diverses mutations liées aux activités maritimes (pêche, traite, commerce structuré par les étrangers) comme les Sakalava, les Betsimisaraka, les Vezo.

La dernière étape de la présentation de Madagascar est celle de "l'arrière-pays insulaire" qui retrace les organisations successives de l'économie malgache dans l'histoire et dans l'espace où les valeurs les plus sûres et les plus stables restent la terre et le bétail. La colonisation, en instituant l'économie de traite oriente les rapports d'échanges entre les différentes régions du pays et l'extérieur. La dichotomie entre les hautes terres centrales (le point culminant est à 2 886m) et les régions côtières basses pose le problème de communications inter-régionales, accentué par l'immensité de l'île. La densité moyenne de Madagascar est de l'ordre de 20 hab/km², mais ce sont les hautes terres qui sont les régions les plus peuplées autour de la capitale Antananarivo (Tananarive). Le réseau ferroviaire est peu développé dans le pays (883 km) ; le principal axe de transport terrestre unit la capitale et le port majeur, Tamatave. Madagascar est compartimenté par l'insuffisance des voies de communication. Le développement, depuis la constitution de 1992, passe par différentes structures d'interventions régionales mais la faiblesse des moyens, la rupture des équilibres financiers placent le pays dans la dépendance des aides extérieures, celles du FMI et de la Banque mondiale.

II - L'ÉCONOMIE DE LA MER À MADAGASCAR

Les ressources marines de Madagascar sont importantes mais sous-exploitées. C'est l'atout des crustacés, crevettes et langoustes de la ZEE, et aussi la pêche, celle des thonidés en particulier (accord de pêche avec la CEE dès 1984). Les ressources halieutiques font vivre 5,2 % de la population totale soit 550 000 personnes ; les pratiques actuelles montrent le contraste très net entre les activités artisanales et la pêche moderne. On recense quelque 1 250 villages de pêcheurs surtout dans les provinces de Diego Suarez, de Majunga et de Tuléar. La pêche crevettière est désormais vitale pour l'économie malgache, elle est la première source de devises, depuis l'effondrement des cours du café et du girofle, bien qu'elle ne puisse pas répondre seule au développement littoral. Les pêches malgaches sont un espoir contre la faim et la misère. Cependant 80 % des ressources halieutiques sont situées sur la côte occidentale (avec le pôle de Majunga). Or 69 % des Malgaches vivent sur les Hautes Terres et sur la côte est. L'évolution de la pêche traditionnelle suppose le désenclavement des communautés de pêcheurs, l'amélioration des conditions de transport et de commercialisation.

Le tourisme international est aussi un "passeport pour le développement". Trois sites jouent un rôle d'attraction : Nosy Bé, Fort Dauphin, Sainte-Marie. L'essor touristique est plus récent (1991) que celui de la crevette (1967) et pose le problème d'une gestion intégrée du littoral. Ainsi Nosy Bé est un paradis touristique mais c'est le site de l'une des plus performantes sociétés de pêche de Madagascar, la coexistence des deux activités n'est pas exempte de conflits potentiels.

Les transports maritimes malgaches illustrent le poids du passé avec l'influence du capital étranger et les difficultés du présent. Mais les relations maritimes, en particulier les relations internationales, sont indispensables pour une île sous-développée.

La SNMTM (Société Nationale Malgache de Transport Maritime) créée en 1962 après l'indépendance de 1960 avait un capital constitué de 20 % seulement de capitaux nationaux, 60 % se répartissaient en parts égales entre les deux compagnies françaises des Messageries Maritimes et de la NCHP (Navale Commerciale Havraise Péninsulaire), les 20 % restants appartenant à des intérêts maritimes scandinaves. Intégrée dans les années quatre-vingt dans le consortium Capricorne qui desservait l'Afrique orientale aux côtés des armements européens, la SNMTM après le naufrage du "Gasikara" a disparu, une issue malheureusement répandue dans d'autres parties de l'Afrique. Les échanges internationaux (1,5 MT en 1990) sont désormais le fait d'intérêts extérieurs, comme ceux de la MSC (Mediterranean Shipping Company).

Le cabotage national est une nécessité vitale, de là l'existence de la CMN (Compagnie Malgache de Navigation) où la part de l'État voisine les 90 % et d'une multitude de petits armements privés. Ceux-ci alignent une flottille de petits navires âgés (plus de 20 ans) à propulsion mécanique, mais aussi des voiliers, des goélettes, des boutres. La CMN seule possède des navires relativement récents.

Madagascar s'est dotée d'institutions tournées vers la mer. Les services d'État sont évidemment basés dans la capitale terrienne du pays, mais il existe une École Nationale d'Enseignement Maritime, formant à la pêche et au commerce, installée à Majunga.

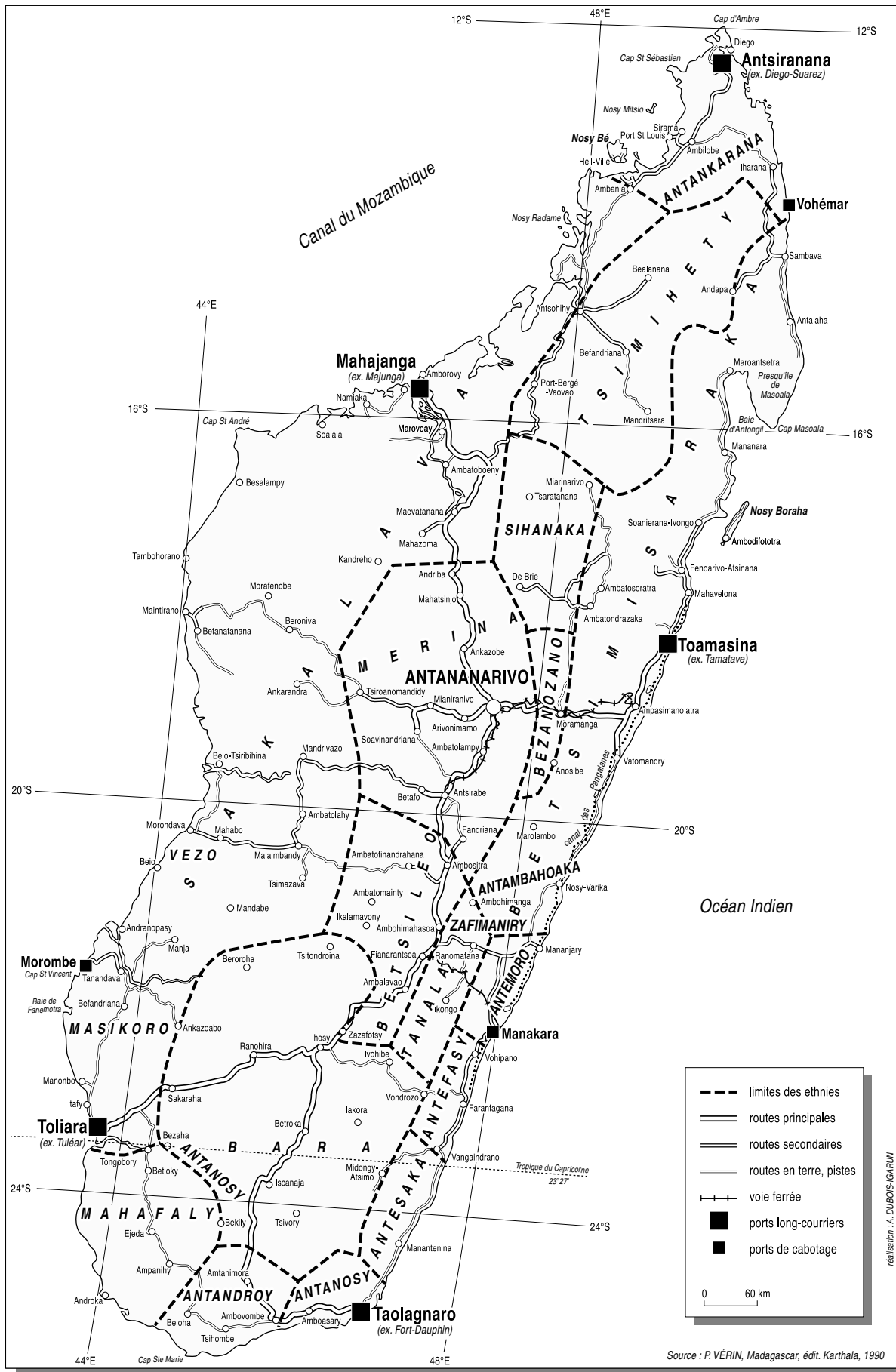
L'économie des transports maritimes de Madagascar a connu bien des vicissitudes et des changements de cap dans l'histoire récente. La période coloniale était marquée par les rapports privilégiés avec la France dans le cadre du pacte colonial ; Tamatave a été choisi comme le port majeur. Après l'indépendance, des choix fondamentaux contradictoires ont suivi : la révolution de 1972 entraîne la rupture avec le système d'échanges internationaux, la sortie de la zone "franc", l'installation du socialisme. L'idéologie fondée sur l'autosuffisance conduit à la baisse des échanges extérieurs et à la régression économique. La décennie quatre-vingt avec l'orientation vers le libéralisme débouche sur une grave crise économique et financière en 1991. Le faible dynamisme des exportations (café et girofle dans les années soixante-dix, crustacés dans les années quatre-vingt) et la compression des importations ne sont évidemment pas suffisants pour remettre à flot la desserte maritime dans un pays n'ayant pas de ressources minières, ni pétrolières et souffrant des maux bien connus comme les pratiques bureaucratiques dans les échanges et les coûts élevés du passage portuaire. Ainsi le chargement des conteneurs de café s'effectue au rythme de 2,2 conteneurs/heure à Tamatave, 8,5 conteneurs/heure sur la COA et 17 boîtes à l'heure en moyenne dans les ports du Sud-Est asiatique.

III - LE PROJET DE LA MARITIMISATION DE MADAGASCAR

Cette maritimisation passe par le développement de l'économie portuaire, autrement dit l'accession des ports malgaches au rang de véritables métropoles avec des effets d'entraînement sur l'espace environnant. Une telle perspective ne se conçoit que dans le cadre d'une politique de décentralisation pour un aménagement équilibré du territoire national. Les activités portuaires dans l'île sont concentrées à Tamatave, seul port branché sur les échanges internationaux. Tamatave est le produit de l'histoire coloniale et nationale, mais cette concentration est aussi cause de déséquilibres au sein de Madagascar comme celui existant entre la côte orientale et la côte occidentale.

La prépondérance du port de Toamasina (Tamatave) est indéniable avec en 1990 un trafic de 1,4 MT dont 26 100 EVP, les deux tiers du trafic international du pays, et la présence de l'unique raffinerie de pétrole. Le port a le statut de Port autonome depuis 1970 et l'on y constate les contraintes propres à beaucoup de ports des pays sous-développés : avec 470 agents permanents et 2 300 dockers, il y a pléthore de personnels aux statuts divers (4 catégories de dockers) et qui manifestent davantage une mentalité de "fonctionnaire" qu'une attitude d'agressivité commerciale ; les vols, la corruption existent dans le port.

Tamatave est relié à la capitale par une ligne ferroviaire de 370 km et le réseau routier qui relie le port à son proche arrière-pays est satisfaisant. Le canal des Pangalanes qui correspond à un chapelet de lagunes reliées entre elles, réhabilité en 1990 sur 438 km permet le développement de ports fluviaux malgré les risques d'envasement ; le trafic reste assez faible cependant (8 000 tonnes !). Trois autres ports peuvent être qualifiés de ports long-courriers secondaires, Majunga, Diego-Suarez et Tuléar. Diégo-Suarez localisait l'ancienne base navale française, avec son arsenal, et les installations de la DCAN (Direction des Constructions et Armes Navales) qui, en 1975, sont devenues la SECREN (Société d'Études et de Réparations Navales) lorsque le gouvernement malgache nationalisa. Les autres ports malgaches sont des ports de cabotage, classés administrativement en ports "principaux" et "secondaires", il s'agit, sur la côte orientale de Fort-Dauphin (57 000 T en 1992), Vohémar (28 000 T), Manakara (34 000T), et sur la côte occidentale de Morombé, de Morondava et de Nosy Bé. Cet égrenage portuaire reflète la juxtaposition d'hinterlands limités : Manakara par exemple a été créé de toutes pièces par les Européens pour les besoins de l'économie locale de plantation.



- limites des ethnies
- == routes principales
- == routes secondaires
- routes en terre, pistes
- voie ferrée
- ports long-courriers
- ports de cabotage

0 60 km

Source : P. VÉRIN, Madagascar, édité. Karthala, 1990

Fig. 1 : Carte ethnique et principaux pôles portuaires de Madagascar

Les villes portuaires doivent être les pièces maîtresses de la décentralisation. La réactualisation de la politique portuaire doit être soutenue par le rééquilibrage des régions côtières avec le renouvellement des activités du littoral autour des villes portuaires majeures comme points de cabotage, centres de consommation et de distribution, lieux d'animation de l'économie régionale. La création en 1993 du MAT (ministère de l'Aménagement du Territoire) marque la volonté d'un aménagement raisonné, non plus dans le cadre d'un socialisme étatique mais dans un contexte de libéralisation des activités.

Seulement le pays a de gros retards à rattraper. En 1994 selon l'Indice de Développement humain, il est classé 131^e sur 173, on enregistre 2 000 % d'inflation de 1969 à 1994. L'intégration, (on dirait plutôt désormais la gestion intégrée) des différentes activités maritimes et littorales, peut être un moyen de développement. Le potentiel dans certains secteurs est très important : ainsi dans le domaine touristique seulement 53 600 touristes sont venus en 1992, le potentiel est estimé à 10 fois plus. La maritimisation de Madagascar réussira si la coordination et le relais des régions fonctionnent au sein du territoire national, c'est évidemment une entreprise progressive.

Conclusion

Deux problèmes de fond parmi tous ceux soulevés par la thèse me semblent importants :

- celui des paradoxes de Madagascar, "une île qui perd ses rivages" par continentalisation de son économie ; c'est pendant des années le gouvernement par un amiral (formé à l'École Navale en France) et qui a sans doute été l'homme politique le plus continentaliste de l'histoire malgache moderne. C'est une population qui est venue de la mer et qui s'est détournée massivement de la mer ; c'est aussi une grande île qui regroupe les trois quarts de ses liaisons maritimes sur un seul port, lequel est placé sur la côte la moins favorable au développement portuaire.

- celui de redonner à Madagascar une vocation maritime et littorale comme moyen de relance dans la grave crise actuelle, de susciter une prise de conscience des atouts possibles dans ce domaine, même si les bases sont fragiles.

Note

Thèse de 900 pages en deux volumes, illustrée de 100 cartes et figures et de 36 photographies.

Composition du Jury :

M. Claude Cabanne, Professeur Émérite de Géographie à l'Université de Nantes.

M. Jacques Marcadon, Professeur de Géographie à l'Université de Nantes.

M. Raymond Ranjeva, Professeur de Droit à l'Université de Madagascar, Juge à la Cour de Justice Internationale de La Haye.

M. Singaravelou, Professeur de Géographie à l'Université de Bordeaux III.

M. Yves Tassel, Professeur de Droit à l'Université de Nantes.

M. André Vigarié, Professeur Honoraire de Géographie à l'Université de Nantes.