En cotutelle :
Université d'Antananarivo – Département de Géographie
Université Blaise Pascal (Clermont Ferrand II)-Département de Géographie
CERAMAC
"Centre d'Etudes et de Recherches Appliquées au Massif Central, à la moyenne montagne et aux espaces fragiles"



Thèse pour obtenir le grade de Docteur en Géographie
Présentée et soutenue publiquement à Antananarivo le 03 Juillet 2009 par

Tolojanahary H. ANDRIAMITANTSOA.

▪ **Co-directeurs de thèse :**
-Mme Josélyne. RAMAMONJISOA, Professeur de géographie, Université d'Antananarivo
-M. Christian. JAMOT, Professeur émérite, Université Blaise Pascal, Clermont-Ferrand II

▪ **Membres du Jury :**
-Mme Josette. RANDRIANARISON, Professeur de géographie, Université d'Antananarivo, Président
-M. Gabriel. RABEARIMANANA, Maître de conférences, Université d'Antananarivo, rapporteur
-M. Franck CHIGNIER-RIBOULON, Maître de conférences, Université Blaise Pascal, Clermont-Ferrand II
-M. François. RAJAOSON, Professeur émérite, Université d'Antananarivo, examinateur
-Mme Emilienne. RAPARSON, Professeur émérite, Université d'Antananarivo, examinateur

Une métropole régionale dans un pays en voie de développement : Majunga

Remerciements

Je voudrais présenter mes sincères remerciements à tous ceux et celles qui, d'une manière ou d'une autre, ont contribué à la réalisation de ce travail.

Je tiens tout d'abord à exprimer ma gratitude à Madame Joselyne RAMAMONJISOA, mon directeur de thèse, qui, depuis longtemps, n'a jamais manqué de me soutenir et m'a fait bénéficier de sa compétence. Par ailleurs, son aide précieuse, pour obtenir une bourse SCAC, m'a beaucoup aidé et permis de finaliser en France mon travail de thèse.

Je souhaite porter une mention particulière à l'endroit de M. Christian JAMOT, mon co-directeur de thèse, qui a su combiner rigueur et conseils pour améliorer ce travail et qui m'a aidé à compléter ma formation en géographie urbaine, initié à la participation à des colloques et apporté son enseignement de terrain à propos des villes du Massif central. Pour tous les deux, je suis particulièrement sensible à vos soutiens permanents, qui ne se limitent pas à la simple responsabilité d'un co-directeur.

Merci également à M. François PESNEAUD, enseignant à l'Université Louis-Pasteur de Strasbourg, qui a été le premier à me soutenir, lors du lancement des travaux de ma thèse, et qui n'a jamais cessé de m'encourager.

Je ne peux pas rester indifférent à l'appui de M. Gabriel RABEARIMANANA, qui a accepté de m'aider en me suggérant de précieux conseils, au début de mon projet de thèse.

Je ne manquerai pas d'exprimer toute ma reconnaissance aux responsables du MADSUP / MADES qui ont facilité la gestion de la bourse SCAC, et mon séjour recherche en France.

Ma reconnaissance va également à l'équipe du CERAMAC, mon laboratoire d'accueil en France, plus particulièrement à l'endroit de Mme Frédérique VAN CELST, technicienne et M. Eric LANGLOIS, ingénieur d'études qui m'ont beaucoup aidé pour la réalisation matérielle de cet ouvrage ainsi qu'aux responsables, enseignants-chercheurs et à tous les doctorants qui ont partagé, avec convivialité, les moments forts de mon séjour. Merci à tous pour leur soutien moral et appui matériel.

J'adresse mes plus vifs remerciements à : Mesdames et Messieurs les membres du jury pour avoir bien voulu accepter de siéger, et juger mes travaux :

- *Le Président : Mme Josette RANDRIANARISON, professeur titulaire*
- *L'examinateur : M. François RAJAOSON, professeur émérite*
- *L'examinateur : Mme Emilienne RAPARSON, professeur émérite*

A toutes les personnes, équipe de la Mairie et responsables des institutions et organismes de développement, merci pour les moments réservés aux enquêtes et entretiens.

Je ne saurais enfin oublier ma famille, et ma belle-famille, qui m'ont soutenu matériellement et moralement durant toutes ces années.

INTRODUCTION GÉNÉRALE

Notre projet de thèse et notre attachement à la problématique urbaine sont nés lors de notre première expérience professionnelle à l'IRCOD[1]–Majunga. En 2001, une première recherche, sur l'étude de la pauvreté urbaine dans les quartiers sous-intégrés de Majunga a été menée dans le cadre de notre mémoire de DEA. Nous avons bénéficié durant cette recherche, de l'appui matériel et logistique de cet organisme de développement. Puis, nous avons travaillé pour l'IRCOD-Majunga, de juin 2001 à 2003 dans le cadre de la réalisation d'un programme intitulé *« L'aménagement concerté du vallon de Metzinger »* et qui entrait dans le système d'aide aux services d'urbanisme de la ville de Majunga. Un poste de chargé de mission en urbanisme nous a permis de mieux comprendre le rouage des mécanismes, et les enjeux de la gestion urbaine à Madagascar. Durant cette deuxième expérience, nous avons pu nous familiariser avec les outils et les démarches de l'urbanisme opérationnel : élaboration de diagnostic, avant projet, concertation avec tous les acteurs institutionnels et les organismes partenaires, contact avec les acteurs locaux et animation avec les associations de quartier. Nous avons pu suivre l'action des développeurs locaux, ainsi que la mise en place de petits projets communautaires.

A ce moment-là, nous avons compris qu'il est tout à fait possible de faire de la ville un lieu d'innovation, de création de richesses et d'accumulation de capital, au lieu de la cantonner au statut de lieu de pauvreté et d'exclusion. Cela a entretenu notre goût pour la recherche et notre curiosité intellectuelle et nous a incité à franchir l'étape cruciale de la thèse. L'idée d'approfondir la problématique de la gestion urbaine s'est alors cristallisée, basée sur le concept global intéressant les pays en voie de développement.

A début, nous avions projeté de travailler sur un domaine précis de la gestion urbaine. Mais après avoir bénéficié d'une allocation de bourse du Service de la Coopération et d'Action Culturelle (SCAC), dans le cadre du programme MADSUP/MADES et EDIM de l'école doctorale de l'Université d'Antananarivo, notre domaine de recherche s'est recadré. De plus, nos séjours à l'Université Blaise-Pascal de Clermont-Ferrand II et au laboratoire de recherche, CERAMAC[2], nous ont conforté dans cette voie. L'exploration bibliographique du contexte africain du développement urbain, l'étude de l'urbanisation en France et dans le système auvergnat, ont modifié notre perception de la géographie urbaine, nous ouvrant des perspectives sur l'équipement urbain, l'inscription spatiale de la ville, la notion de réseaux et de pôles de centralité.

[1] IRCOD : Institut Régional de COopération-Développement. Une ONG basée à Strasbourg (Alsace), France.

[2] CERAMAC : Centre d'Etudes et de Recherches Appliquées au Massif Central, à la moyenne montagne et aux espaces fragiles, notre laboratoire d'accueil en France.

Parallèlement, un changement politique s'est opéré à Madagascar. Avec le changement de régime, suite au soulèvement populaire de 2002, la question de la décentralisation a été relancée à travers la mise en place de la « Région » en tant que collectivité territoriale décentralisée. Dans ce cadre, le sous-programme « Pôle Intégré de Croissance » (PIC) et le nouveau découpage territorial nous ont amené à nous poser la question de la place des villes dans ce contexte de décentralisation. Et, au-delà, à aborder le déséquilibre lié à l'armature urbaine nationale et les orientations du schéma national de l'aménagement du territoire. Quel est réellement le rôle et la place des villes, l'état du réseau urbain, la situation de la gestion urbaine, dans l'aménagement du territoire à Madagascar ? Les grandes villes, autres qu'Antananarivo, auront-elles leur place au sein de processus de décentralisation ?

Tout ceci nous amène à nous focaliser sur la problématique globale qui touche les grands centres urbains malgaches, anciennes capitales provinciales, à l'exemple type de la ville de Majunga. C'est ainsi que l'idée de cibler la question de la métropole régionale dans notre travail de thèse est née. A travers, la description et l'analyse des facteurs, des paramètres et du processus d'évolution de la ville de Majunga, cette recherche a pour but de saisir la réalité des grandes villes « régionales » à Madagascar. Il s'agit aussi de fournir un outil de travail, ou un support d'aide à la décision, pour appuyer la volonté décentralisatrice et le processus même de la décentralisation, en général. Mettre en œuvre non seulement les processus de gestion urbaine et de l'adoption d'une politique urbaine cohérente et réaliste, mais aussi apporter un outil de réflexion sur la métropole régionale, pour les décideurs politiques, les autorités municipales, les responsables de collectivités locales, les sociétés civiles (ONG, Associations et acteurs locaux) et la communauté des bailleurs de fonds, etc.

Par ailleurs, nous pouvions nous appuyer sur le travail de J. RAMAMONJISOA (RAMAMONJISOA, 1978) qui a traité du processus de métropolisation de la ville d'Antananarivo. A côté de cela, le champ étant libre à Madagascar, beaucoup de travaux touchent des petites villes mais peu de recherches existent sur les aspects qualitatifs du niveau d'équipement des villes, le phénomène de métropolisation et le niveau de concentration des fonctions urbaines rares ou supérieures. Peu d'ouvrages posent également la question des critères de métropolisation, surtout ceux qui peuvent s'appliquer au dynamisme singulier des grandes villes à Madagascar.

Concrètement, notre étude reposera sur une analyse, à approches croisées et échelles différentes, de la formation, de la constitution et du rôle d'une métropole régionale à Madagascar, avec son insertion dans le réseau urbain local, à l'exemple de la ville de Majunga. Les thèmes majeurs abordés rentrent donc dans le cadre de la problématique générale des réseaux urbains des pays en voie de développement. Derrière cette problématique, s'enchaînent quelques questions importantes, comme l'étude de la métropole dans son rapport avec sa région. Comment se constitue une métropole à Madagascar ? Et, au-delà même, comment définir cette métropole ? De plus, Madagascar fait partie des pays qui ont une armature urbaine basée sur une tradition monocéphale où l'hypertrophie d'Antananarivo écrase les autres systèmes urbains. Comment s'établit la métropolisation régionale dans ce contexte ? Dans le cadre du processus de décentralisation, quelle place peuvent prendre les métropoles régionales à Madagascar ?

Pour répondre à ces questions, notre démarche suivra quatre étapes. En premier lieu, en termes méthodologiques, nous avons essayé de définir la métropole régionale dans sa globalité : des mots, des concepts et des notions. En matière de problématique, en se basant sur des critères universellement reconnus pour l'analyse du phénomène de métropolisation en général, des questions et des thématiques fortes ont été définies, comme autant d'interrogations à poser à travers le cas de Majunga.

La deuxième partie consiste logiquement à analyser les caractéristiques de la métropole majungaise, et voir si elle répond aux critères posés dans le chapitre problématique. Cet angle d'attaque concerne d'abord la thématique démographique. Existe-t-il un seuil et des indicateurs démographiques qui permettent de lui attribuer un rang de métropole régionale ? Mais aussi et

surtout des critères fonctionnels. En quoi Majunga possède-t-elle des fonctions urbaines rares ou supérieures au niveau de sa région et au plan national ? Cette analyse s'appuiera sur l'observation de l'étalement de la ville de Majunga.

Conscient du poids spécifique du critère spatial, nous avons consacré entièrement la troisième partie à l'analyse des rapports de Majunga avec l'espace, en changeant d'échelle. Il sera ici question, principalement, de la constitution de la zone d'influence spatiale de Majunga, en articulation avec le réseau urbain. Ce qui revient aussi à poser la question même de l'existence d'un véritable réseau urbain local.

La dernière partie de notre démarche est consacrée à la gestion urbaine et son intégration dans le contexte de la décentralisation, influant directement sur son rôle de métropole régionale. C'est une question fondamentale, dans la perspective du développement de toutes les métropoles régionales à Madagascar. Peut-on mettre en place une « politique des métropoles régionales » ? Comment assurer la montée en puissance des petits pôles relais qui émergent au moment de la disparition de l'ancienne « province » ? Devant l'éternelle domination d'Antananarivo, quel est le pouvoir de commandement des autres centres urbains?

Première partie

PROBLÉMATIQUE ET MÉTHODOLOGIE :

LE CONCEPT DE MÉTROPOLE RÉGIONALE

EN PAYS ÉMERGENT

Introduction de la Première partie

La première partie de cette étude est vouée à une approche du concept de métropole régionale et à la démarche nécessaire pour répondre à la problématique générale. Elle est orientée selon trois objectifs principaux. La problématique principale est basée sur la définition d'une métropole régionale dans un pays en développement, dans notre cas, la ville de Majunga à Madagascar. Elle tournera autour d'une analyse des problèmes de la croissance urbaine, du rôle d'une métropole régionale et de son insertion dans les réseaux urbains dans un pays en voie de développement.

Le premier objectif se situe dans un contexte terminologique et de définition conceptuelle de la notion « de métropole ». Cette étape préalable est indispensable étant donné la complexité du « phénomène de métropole » aussi bien dans le domaine théorique qu'au plan pratique et de l'espace lui-même. Déjà, au niveau de la trilogie « agglomérations–villes–métropoles », la confusion est fréquente. Et, en effet, une définition elliptique de la ville, mal associée à celle d'une métropole peut aboutir à une sous-estimation du phénomène urbain. Il s'agit donc de faire ressortir les bases fondamentales du concept de métropole et d'analyser les caractéristiques majeures d'une ville dite « métropole ». Cette première démarche consiste d'abord à dégager les éléments constitutifs d'une métropole. Car les chercheurs et les géographes perçoivent de manière diverse la définition d'un tel objet. Pour cadrer les démarches de travail, trois volets, au moins, seront utilisés dans cette étude. L'analyse du contexte démographique sera menée en premier lieu. Viendront ensuite les études qualitatives par le biais des analyses fonctionnelles. C'est en dernier lieu que l'on essayera de caractériser une métropole, comme lieu de centralité, regroupant en son sein des paramètres fortement diversifiés qui peuvent alors agir sur l'espace.

Le deuxième objectif, par une suite logique, relève de la volonté de mettre en exergue la dimension spatiale du concept de métropole. Comment appréhende-t-on, l'insertion et la projection spatiale d'une métropole au sein de sa région d'implantation ? Une attention particulière sera alors accordée à l'articulation et au fonctionnement de la métropole avec son aire d'influence. Au-delà, le système « métropole » se manifeste aussi d'une manière spatiale complexe, il s'observe selon des échelles hiérarchisées : mondiales, nationales et régionales. Partant de cette logique emboîtée, une vision globale du système nous amènera à une approche territoriale du concept de métropole dans les pays du Sud, puis à Madagascar en particulier.

Le dernier objectif de cette première partie vise à décrire les démarches et les méthodologies mises en œuvre pour répondre à la problématique générale. Cette dernière approche abordera la justification du choix du lieu et la présentation du lieu d'étude ainsi que l'adoption de la méthodologie d'analyse du sujet. Notons que la description assez élargie de certains critères visera l'adaptation du concept mondial au cas d'un pays en développement, avec ses spécificités.

Chapitre 1

PROBLÉMATIQUE DE LA THÈSE

La notion de « métropole » et, par voie de conséquence, de « métropole régionale » relève d'une terminologie complexe, sous différents angles. Elle sous-entend, en effet, l'utilisation de différents paramètres d'analyse : l'épistémologie, le cadre humain, l'approche fonctionnelle et spatiale.

L'objectif de ce premier chapitre sera donc une définition conceptuelle de la notion de métropole, suivie d'une approche du concept de métropole « régionale », en partant d'une définition épistémologique. Dans l'ensemble de la démarche méthodologique, nous avons choisi deux directions principales : appréhender les différents concepts de la notion de métropole, dans ses éléments constitutifs, pour passer à ceux de la métropole régionale.

Pour atteindre cet objectif, la première division de cette étude vise à synthétiser et critiquer les études épistémologiques existantes. Quelles sont les définitions à retenir, qui traduisent une cohérence certaine et pourront servir de référence permanente à notre étude ? Parallèlement, et dans une suite logique de la démarche, la deuxième partie s'attachera à interpréter et à présenter les éléments d'une mesure de la notion du processus de métropolisation, c'est-à-dire de concentration des hommes et moyens économiques, de commandement et de culture dans la métropole. Il s'agira de faire ressortir tous les critères de la métropolisation, et de voir comment cette notion peut s'appliquer concrètement aux métropoles régionales. Cependant, ce sont généralement des points de vue ancrés sur le concept de métropole dans les pays développés et il nous faudra les adapter aux pays émergents et tout particulièrement au cas spécifique de Madagascar.

Etant donné la rareté des études touchant la métropole régionale dans les pays du Sud, une démarche analytique en entonnoir a été retenue. En effet, la plupart des experts s'attachent à des études sur les grandes métropoles, dans les pays du Nord, comme dans les villes du Sud.

I. L'APPROCHE DU CONCEPT DE MÉTROPOLE RÉGIONALE

A. Le concept de métropole

Les éléments de définition relèvent de deux domaines d'une signification différente, mais souvent complémentaire. Il s'agit de la définition « étymologique » et de la définition scientifique Mais en fait, ce qui compte est la question suivante : quels sont les éléments pouvant expliquer l'ampleur et la dimension de l'évolution d'une ville ou d'une agglomération vers le statut de métropole ?

1. La définition de la métropole

La base du concept de métropole régionale est fondée avant tout sur la notion de « métropole tout court » dont nous allons tenter une synthèse en exposant les principales idées retenues par les chercheurs. Parallèlement à ceci, le cadrage du champ d'étude sera abordé, pour nous permettre de passer à l'encadrement de la notion de métropole régionale.

a. Les définitions étymologiques

Etymologiquement, le mot **«** métropole **»** est d'origine grecque. Le terme actuel de métropole[3] a plusieurs définitions possibles qui tournent autour du concept de ville la plus importante dans un espace géographique donné (région ou pays). La définition la plus simple, celle du dictionnaire Larousse fait état *« d'un État considéré par rapport à ses colonies, à ses territoires extérieurs ou d'une ville la plus importante d'une région ou d'un pays ».*

Il y a donc l'idée du développement exceptionnel de certaines agglomérations, bien connue durant la période de l'Antiquité gréco-romaine. Ainsi, l'Athènes antique peut apparaître comme une **«** métropole au sens étymologique même **».** Le mot dénote un phénomène de puissance, de colonisation de l'espace, d'expansion d'une civilisation. Il s'agissait aussi de la ville d'origine des fondateurs d'une colonie, et du centre d'administration des territoires. Par exemple, Phocée était la « métropole » de la province de Massalia, qui en dépendait. Cette situation sous-entend donc l'idée de la capitale politique ou économique et surtout culturelle d'un état ou d'une région.

Pour l'Église catholique et sa structure administrative, à partir du VIIe siècle, la métropole est le chef-lieu d'une province ecclésiastique où siège un archevêque, « le métropolitain ». Ce concept de métropole est encore bien enraciné au sein de l'église, un peu partout dans le monde.

Plus tard, au XIXe siècle, la métropole est assimilée à un centre d'influence principal d'un domaine particulier. Par exemple, la ville du cinéma, Hollywood (Etats-Unis) peut être désignée comme la métropole du cinéma. Dans ce cadre, il existe des villes très spécialisées à l'échelle mondiale dans un certain domaine d'activités (TROIN J.-F., 2000). Par exemple, la Mecque (Arabie Saoudite) est la métropole de la religion musulmane. C'est le centre directionnel de l'Islam, le point focal du pèlerinage. A cause de son système très protecteur, Manama (Bahreïn) devient une métropole bancaire. Certaines villes comme Macao (Chine) et Las Vegas sont devenues les métropoles du jeu. Enfin, la concentration des activités liées à la cocaïne a fait de Cali (Colombie) une métropole de la drogue.

Les différentes définitions évoquées ci-dessus rentrent dans le contexte de l'usage courant de la notion de « métropole ». Elles traduisent l'omniprésence du niveau exceptionnel, qui constitue donc la base de l'intérêt urbain.

Mais la notion de métropole a fait l'objet d'études approfondies par les chercheurs. Au fil du temps, le concept s'étoffe et s'affine. La suite de notre démarche consistera à établir les définitions qui rentrent dans ces interprétations scientifiques.

b. Les définitions scientifiques

Dans un premier temps, le concept de « métropole tout court » sera retenu comme point de départ. Les définitions existantes reflètent surtout le point de vue des géographes et des économistes qui ont mis l'accent sur le caractère évolutif de la notion même.

[3] Métropole : du grec « mêtêr », qui se traduit littéralement « mère » et « polis », c'est-à-dire la ville, la métropole est donc, dans son sens propre, « une ville mère » ou plutôt la mère des villes, la première, la principale. C'est elle que l'on respecte et qui donne de la vie. Mais elle sait commander, dominer et elle donne des ordres.

Certains auteurs, tout en se basant sur le contexte gréco-romain, ont d'abord étoffé la définition : *« Du grec metêr (mère) et polis (ville), comme le nom l'indique une métropole est la ville principale d'un Etat ou d'une région (métropole régionale), mais on peut aussi parler de métropoles économiques pour évoquer des pôles urbains ayant un grand pouvoir de commandement et d'organisation dans les activités industrielles et tertiaires »* (GEORGES P. et VERGER F., 2004). Le contexte gréco-romain n'est déjà, en fait, qu'un cadre commode pour désigner et qualifier les phénomènes qui s'observent à l'échelle planétaire, en particulier dans le domaine de la géographie urbaine. Mais on retiendra l'idée de puissance, de concentration du pouvoir, et en même temps de diffusion de ce pouvoir par le pôle.

D'autres auteurs insistent sur le caractère multifonctionnel de la métropole. Ainsi, *« Les métropoles seraient des nœuds de communication, d'information, des pôles de la finance internationale et des services spécialisés aux entreprises, des lieux créateurs de normes et de modes comportementaux. Le rôle du pouvoir y est donc décisif »* (TROIN J.-F., 2000)[4]. Cette idée penche plutôt vers le pouvoir économique. On note ici des apports nouveaux sur la concentration des moyens d'information et de communication, la puissance financière et la montée en force des services. Au-delà, un autre courant de pensée met l'accent sur la spatialisation de l'étude. Il fait allusion aux différents termes dérivés de métropole qui se distinguent en fonction de leur territoire. A ce propos, il précise que « *La métropole (« ville-mère ») : terme polysémique à ne pas confondre avec métropole d'équilibre. Grande ville concentrant population, activités et richesses. Les métropoles sont les têtes de réseau à différentes échelles : régionale, nationale, mondiale. Elles étendent leur aire d'influence sur des territoires étendus*[5]». Cette définition traduit surtout la performance métropolitaine dans sa diffusion spatiale à différentes échelles : locale, nationale et internationale.

D'après ces définitions, il est indéniable que la métropole évolue selon son contexte. Il nous faudra les étoffer et les enrichir pour caractériser et traduire le développement du phénomène de l'urbanisation mondiale avec d'autres thèmes apportés par différents auteurs. Retenons que les idées sur la métropole sont basées sur un même concept : la suprématie d'une ville-mère et l'idée de référence à la ville la plus importante. Mais ce qui caractérise la métropole régionale c'est l'échelle spatiale à laquelle la ville établit son pouvoir avec une réduction en termes d'étendue spatiale. Celle-ci est mesurée en fonction de l'étendue de sa zone d'influence et de la performance de sa diffusion spatiale ; c'est toute la différenciation entre une capitale nationale et une capitale régionale.

En règle générale, les auteurs ont étudié la métropole sur une période récente, allant des années 1960 à nos jours. Est-ce que cela signifie que l'existence d'une métropole, en tant que telle est un phénomène récent ? Quoi qu'il en soit, les idées majeures véhiculées par les différentes définitions évoquées ci-dessus retiennent les paramètres suivants : une ville de taille démographique supérieure, des fonctions urbaines rares, puissantes et rayonnantes, une tête de réseau (à différentes échelles), une place centrale et encore un lieu de pouvoir et de décision..

2. Métropole mondiale : fait et réalité

Nous aborderons d'abord le niveau supérieur du concept de métropole sur les trois niveaux qui ont été privilégiés par les différents auteurs. En effet, ils distinguent des métropoles mondiales, nationales et régionales. Au cours de notre analyse bibliographique, nous avons pu constater, avec évidence, que le concept de métropole « mondiale » est un fait récent. L'apparition de ce terme, dépasse largement la vision antérieure de la métropole

[4] *Op. cit.*
[5] http://www.crdp-lyon.cndp.fr/c/themadoc/metropol/metrop.html.

abordée au plan national. Cette idée est intimement liée à la problématique du développement rapide et généralisé de l'urbanisation actuelle. Nous avons retenu quatre approches, dont le contenu nous apparaît cohérent par rapport à la notion.

La première définition, la plus simple, caractérise la métropole mondiale comme une *« ville ou agglomération urbaine exerçant des fonctions de commandement et de services sur l'ensemble d'une grande région. Elle en est la capitale politique ou économique, comme le rappelle le sens grec originel du terme : ville mère »* (CDU - juillet 2002).

Puis l'internationalisation » et la « mondialisation » de la métropole s'affirment davantage. Nous avons retenu ici la définition de l'ONU. Selon cette organisation, *« la métropole est avant tout une place centrale, un lieu décisionnel. Ses services à forte valeur ajoutée irriguent une aire plus ou moins vaste selon les échelles considérées, de l'espace régional à l'espace mondial. Et elle anime un système urbain plus ou moins complexe à la hiérarchisation emboîtée. Elle peut être dotée de fonctions spécialisées dans les domaines politique, économique, de l'innovation* [6]*»*. Mais ce concept de métropole n'est pas forcément lié à une connotation internationale. Il n'établit qu'une simple générale des valeurs.

Selon cette définition, certaines agglomérations africaines, multimillionnaires, n'ont pas forcément tous les attributs de la métropole. L'idée principale consiste donc à faire ressortir les caractéristiques d'une métropole internationale à travers la rareté des services proposés et son aire d'influence sur de nombreux états. En 2000, les statisticiens des Nations Unies estimaient le nombre des métropoles à 400 dans le monde, englobant 20 % de la population de la planète. Bien entendu, toutes ne sont pas de même rang, ne sont pas dotées des mêmes fonctions. Une métropole internationale, de rang mondial, est celle qui est dotée de fonctions directionnelles, de services supérieurs, de capacités d'innovation scientifique et technologique (technopôles). Elle entretient d'importants réseaux internationaux et bénéficie d'excellentes conditions d'accessibilité, d'accueil, d'hébergement et d'effets d'image positifs.

Une autre définition, celle de J.-F. Troin (Troin J.-F., 2000), met en place une importante nuance entre métropole et métropole internationale et ajoute une distinction entre métropole et mégapole : *« Un rappel de définitions est nécessaire : une mégapole*[7] *est une très grande ville en terme de population, une métropole est une grande ville directrice, exerçant son influence sur un large territoire et ayant un rayonnement international. Il n'y a pas nécessairement coïncidence entre mégapole et métropole au sens international et mondial »*[8].

En définitive, donc, le poids de l'internationalisation de la métropole et l'importance des fonctions internationales de celle-ci semblent être responsables de la qualification d'une ville comme métropole mondiale. Ont été privilégiés des critères orientés vers la dimension internationale des infrastructures et des services. Et selon l'approche faite par Jean LABASSE en 1981, il faut privilégier les concepts géographiques et politico-géographiques pour cerner les métropoles internationales.

Au total, on doit donc accorder un intérêt particulier à l'analyse du contenu de l'appareil productif et de l'appareil de recherche, sans négliger pour autant les réseaux commerciaux et les organisations logistiques qui dynamisent les échanges de toute nature. Il s'agit de repérer les atouts dont doit disposer une agglomération pour s'adapter au mieux au fonctionnement de

[6] http://www.crdp-lyon.cndp.fr/c/themadoc/metropol/metrop.html.

[7] Terme forgé sur des racines grecques, d'abord appliqué à la *Megalopolis* nord-américaine par J. Gottmann. On distingue habituellement deux autres *megalopolis* dans le monde : au Japon et en Europe. Le terme désigne des ensembles urbains reliés fonctionnellement (réseaux de transports, communications). La mégalopole se distingue d'une conurbation par ses dimensions spatiales et son poids démographique. Par ailleurs, l'urbanisation n'y est pas forcément continue : elle peut inclure des espaces ruraux, naturels (forêts, zones humides), des poches de marginalité. A la différence de la métropole, la mégalopole ne relève plus d'une gestion locale, de proximité. (http://geoconfluences.ens-lsh.fr/notions/index.htm).

[8] *Op. cit.*

l'économie internationale : mondialisation des échanges, mutations technologiques, nouvelle division internationale du travail, croissance spectaculaire du secteur des services.

Dans cette ligne d'idée, un auteur travaillant dans le cadre d'une thèse de doctorat sur l'internationalisation d'une métropole régionale française : l'agglomération toulousaine (LAUMIERE F., 1995), retient cinq critères essentiels :

> • *« Les personnes qui vivent dans cette ville y sont inscrites dans les réseaux d'échanges économiques, scientifiques et culturels internationaux.*
> • *Les services offerts y sont de niveau international.*
> • *Les équipements d'accueil permettent en particulier d'y tenir des manifestations internationales (congrès, salons et festivals).*
> • *Il existe des colonies de résidents étrangers avec des associations, groupements ou clubs appropriés.*
> • *La réputation de la métropole comme centre de tourisme, d'affaires, de culture et de loisirs dépasse largement les frontières de l'Etat national. Ville de congrès, place financière, lieu de sièges sociaux, centre culturel, une métropole internationale se doit à des degrés divers d'être un peu tout cela à la fois. »*

Dans l'histoire de l'urbanisation, la seconde moitié du XXe siècle se distingue par l'émergence de grandes agglomérations au sein desquelles se développent de nouvelles dynamiques urbaines. Au Nord comme au Sud les métropoles ne forment pas des ensembles homogènes, un éventail de situations très variées s'inscrit dans des contextes locaux spécifiques et inédits suivant l'intensité des interrelations induites par l'évolution de différentes fonctions urbaines. Nous allons évoquer, ici, la répartition des métropoles du monde.

Un aperçu global fait ressortir très nettement la disparité spatiale de la localisation géographique des grandes métropoles, au niveau mondial. Ce déséquilibre latitudinal se manifeste notamment entre l'hémisphère nord et celui du sud ; mais aussi à l'intérieur même d'un continent. Il faut admettre que cette mosaïque du paysage urbain mondial est intimement liée à l'importance différentielle des économies modernes. Ainsi, les métropoles géantes de plus de 10 000 000 d'habitants se trouvent souvent dans un environnement urbanistique plus spécifique : taux d'urbanisation très élevé, poids et tailles démographiques élargies, moyens de communications modernes, fonctions urbaines très performantes, indicateurs économiques très élevés (ressources de revenu, produit national brut, niveau de vie). Toutes ces conditions entretiennent et favorisent d'ailleurs la localisation et le dynamisme des métropoles aux différentes autres échelles : nationale, régionale et locale. C'est un effet en cascade du phénomène de métropolisation, du haut vers le bas.

La répartition des métropoles, au sens général des grandes villes dans le contexte mondial, est inégale, également, selon les continents, où l'on dénombre au total 378 métropoles en 2005 (selon Wikipédia). Mais des handicaps majeurs entachent la fiabilité de ce recensement : d'une part, les critères de sélection de ces grandes villes n'ont malheureusement pas été évoqués et, d'autre part, le chiffre de population de chaque ville n'a pas toujours été mentionné. Ce sont cependant toutes des villes millionnaires, avec un choix complété par d'autres critères (fonctions métropolitaines supérieures et dynamisme relationnel). Toutefois, nombre de villes comptant plus d'un million d'habitants ne figurent pas dans ce classement.

Le continent asiatique caracole en tête, il est devenu le secteur « le plus métropolisé » de la planète avec 130 grandes villes classées dans le groupe. En fait, on assiste à un bouleversement majeur, étant donné le poids récent du phénomène de l'urbanisation sur ce continent où réside plus de la moitié de l'humanité. Trois pays, dont la Chine (27 métropoles), l'Inde (12 métropoles) et les îles nippones (10 métropoles) constituent les locomotives, en Asie, en terme absolu de présence des métropoles. Toutefois, le poids prépondérant du monde

chinois est indiscutable, suivi de près par l'Inde. L'idée marquante, dans le contexte chinois, réside dans le fait que beaucoup d'agglomérations récentes font une apparition en force. Ainsi, en dehors des agglomérations connues pour l'ancienneté de leur existence et de leur dynamisme, comme Beijing (Pékin) et Shangaï, on assiste à l'émergence de métropoles « jeunes », à l'instar de Hangzou, Jinan, Shantou, Shenyang, Shenzen, Suzhou, Changchen, Chongquing, Changsha, Chengdu, Dalian, Fuzhou, Guangzhou, Ningbo, Ürümqui, Wahan, Xiamen, Xi'an et Zhenzhou.

La situation est plus équilibrée entre le continent américain (où le poids des métropoles latino-américaines est prépondérant), et l'Europe. Notons, enfin, que la quasi-totalité de ces villes métropoles assume les fonctions de « capitales nationales ». Nous avons centré notre propos sur la spécificité des métropoles internationales. Et nous ferons l'impasse sur l'analyse détaillée des métropoles nationales, en partant du principe que leurs bases sont identiques et que seul l'espace commandé varie. Il se réduit à la simple dimension d'un état constitué qui borne l'horizon de son rayonnement. Selon la taille de l'état considéré, la puissance de la métropole nationale varie donc. Ce qui constitue une transition avec la métropole régionale.

La transition urbaine a changé le visage des villes dans le monde : en 1900, on comptait environ une douzaine de villes de plus d'un million d'habitants. De nos jours, on recense plus de trois cents métropoles ayant des populations similaires ou plus importantes (EDUARDO L. M.)[9]. Si le XXe siècle se caractérisait par un mitage accéléré autour des villes avec l'apparition de mégalopoles, il est possible que le XXIe siècle soit considéré comme le siècle des « hypercités », avec d'énormes conurbations de plus de 20 millions d'habitants. Ces grandes agglomérations grignotent progressivement les zones rurales et absorbent les villes qui les entourent. Stimulées par le développement économique et la croissance de leur population, elles deviennent des « agrégats polycentriques », comptés comme une seule entité.

Le point essentiel que l'on peut retenir de cette description est une orientation pour notre démarche. Pour évaluer et analyser, à une autre échelle, la métropole régionale de Majunga, il ne faudra pas se baser seulement sur l'appréciation du dynamisme de la ville à travers les indicateurs d'urbanisation traditionnelle (poids démographiques et dynamismes de fonctions urbaines classiques). La géographie des grandes et très grandes villes a continué d'évoluer. Le développement de tels pôles est basé sur la compétence, et non plus, comme par le passé, sur les ressources naturelles. Le dynamisme prend toute son importance dans l'économie post-industrielle dont les matières premières sont l'éducation, l'information, le savoir-faire, la créativité, et dans laquelle la compétition est mondiale. Les bases potentielles de constitution d'un processus de métropolisation reposent davantage sur les concurrences et la concentration de fonctions stratégiques, rares et efficientes.

De ce fait, l'existence d'un pôle de compétences, avec un fondement scientifique, en particulier dans des domaines performants, devient un facteur clé de l'économie du développement, y compris pour les pays émergents qui ont compris l'importance de se développer, non seulement à partir de bas coûts de main-d'œuvre dans des industries traditionnelles, mais également par la compétitivité technologique. Dans une large mesure, des terminologies nouvelles émergent, parallèlement à cette mutation urbaine. Et, dans le contexte général des métropoles, trois types nouveaux apparaissent : « la métapole, le technopôle, et la technopole ». La métapole étant l'ensemble des espaces dont tout ou partie des habitants, des activités économiques ou des territoires sont intégrés dans le fonctionnement quotidien (ordinaire) d'une métropole. *« Une métapole constitue généralement un seul bassin d'emploi, d'habitant et*

[9] *Op. cit.*

d'activités. Les espaces qui composent une métapole sont profondément hétérogènes et pas nécessairement contigus. Une métapole comprend au moins quelques centaines de milliers d'habitant » (ASCHER, 1995, cité *in* FRADIER C., 1999). Tandis que le technopôle est une partie de la ville, par exemple *« une zone aménagée, un parc technologique, qui concentre les activités de haute technicité. C'est-à-dire, qu'on a bien souligné l'existence d'une recherche théorique : université, grandes écoles ; et de recherches appliquées : entreprises,… »* (DERRUAU M., 1995). Plus simplement, le technopôle est un grand centre urbain disposant d'un fort potentiel d'enseignement et de recherche, favorable au développement d'industries de pointe. Le même auteur a proposé encore la définition du troisième terme qui rapporte que contrairement « au technopôle », la technopole traduit la ville qui brille par ses activités de pointe. C'est une ville, une métropole dont la spécialité est la haute technologie.

B. La notion de métropole régionale

1. Métropole et autres concepts de base

Trois concepts occupent une place primordiale pour affiner la définition de la métropole régionale : métropole, pôle de centralité et métropole d'équilibre. La première notion, « métropole », assure la liaison entre les deux niveaux urbains et révèle l'origine étymologique de la métropole régionale. Le pôle de centralité constitue la base même du phénomène de métropolisation. Cette notion revient fréquemment et elle sera utilisée pour l'interprétation et l'explication du phénomène de métropole régionale. Parfois, cette idée de pôle de centralité s'appuie sur la définition scientifique d'une métropole. Quant à la dernière notion, elle est voisine et complémentaire de celle de métropole régionale. Tous ces liens peuvent justifier aisément la nécessité d'une analyse détaillée de ces trois concepts de base pour mieux cerner le concept de métropole régionale.

a- Métropole et métropole régionale

En fait, métropole régionale est un mot dérivé de la notion de métropole « tout court ». Si la métropole « tout court » indique les villes en tant que « métropoles », que ce soient des métropoles mondialement reconnues ou des villes généralement capitales nationales, la métropole régionale, quant à elle met, en exergue une ville exerçant son pouvoir sur une division d'un état ou d'un espace donné : une région, notion qui reste à définir localement et pour chaque cas précis.

b. Pôle de centralité

Ce terme n'est pas un analogisme, mais plutôt l'un des fondements de base du concept de métropole. Il s'agit d'un élément constitutif, un maillon de la chaîne en tant que support de la formation et du développement de la métropole. En pratique, la centralité constitue un élément fondamental pour analyser le fait urbain en général. La centralité qualifie la capacité d'action d'un élément central (le centre urbain, la métropole) sur sa périphérie, en termes de desserte, de services, d'attractivité, d'une manière générale et de polarisation. En matière urbaine, elle fut analysée par W.E. CHRISTALLER dès 1933. Dans son étude sur les « lieux centraux », il cherche à rendre compte de la taille, de l'espacement et du nombre des villes. Dans ce cadre, la centralité démontre une puissance d'appel et un pouvoir d'attraction, dans les liens et les relations interville. Depuis, d'autres auteurs qualifient les lieux centraux (ou la centralité) comme un « concept-clef » : *« L'offre et la demande de biens et de services se rencontrent et s'échangent dans des « lieux centraux » privilégiés par leur accessibilité. Une position centrale permet de*

minimiser les coûts : les activités qui ne sont pas liées à des ressources localisées recherchent de telles situations. La centralité n'est pas seulement fonctionnelle : elle explique le rôle symbolique que tiennent les villes » **(***CARNAT J.-L.*, 2001).

Avant de préciser la relation entre centralité et métropole, il est nécessaire de rappeler ce qu'est un pôle. La définition simplifiée proposée par le dictionnaire LAROUSSE fait état *« d'une entité jouant un rôle central et attractif, ce qui attire l'attention »*. La notion de pouvoir d'attraction tient donc un rôle majeur dans cette définition. Parallèlement, un autre dictionnaire donne à cette idée de centralité beaucoup plus de précision. L'auteur du paragraphe, G. WACKERMANN[10], considère comme pôle, *« les « points » de repère urbain, économique, culturel, religieux, parce qu'animés par une dynamique d'entraînement spatial pour les activités »* (Dictionnaire de Géographie, 2005). Cette affirmation tend vers une logique qui renforce l'idée de l'existence d'un centre de commandement. En effet, le pôle est *« un centre d'action autour duquel tout semble « tourner », avec ou sans mouvement : pôle de centralité, de croissance, de développement. Métaphoriquement, un pôle attire vers lui l'attention, les clients, les migrations : les régions polarisées le sont par une ville, un lieu central vers lequel converge un champ d'attraction »* (BRUNET R., 1993). Dans ce cadre, le pôle peut donc traduire plusieurs idées qui gravitent autour de l'idée de « pôle de centralité ». Et beaucoup de concepts de développement urbain en émergent : pôle d'attraction, pôle de compétitivité, pôle de compétence, pôle de développement, pôle d'excellence, pôle d'innovation, pôle de croissance...

En tenant compte de la signification exacte de ce qu'est un pôle de centralité, il est clair que cette notion traduit un processus présent au sein d'une ville métropole. Elle sert à expliquer un concept de base, agissant surtout au niveau du phénomène de métropolisation (mise en place de la métropole). Mais l'intérêt de cette explication, et la mise en exergue du rapport entre « pôle de centralité et métropole », réside dans le fait que cette notion de centralité, si elle constitue l'une des bases du phénomène de métropole, ne crée pas, à elle seule, la métropole.

c. Métropole d'équilibre

La métropole d'équilibre est une terminologie née du contexte français de rééquilibrage du développement urbain et a été adoptée dans quelques pays à capitale hypertrophiée. Donc, ici la différence semble plus claire.

« La métropole d'équilibre est une agglomération aidée par les pouvoirs publics pour contrebalancer l'influence excessive de Paris dans le cadre de l'aménagement du territoire. Le terme de métropole d'équilibre désigne une ville (ou un groupe de villes) dont l'importance régionale est destinée à jouer un rôle dans l'aménagement du territoire en France en faisant contre-poids à l'hypercentralisation parisienne. Il s'agissait d'une initiative de la DATAR en 1963 » (DATAR, 2005). Ces métropoles ont bénéficié de décentralisations, en particulier dans des secteurs prestigieux (recherche, universités...). Mais, les métropoles d'équilibre se sont développées autant par le dynamisme de leur région et les logiques économiques que par les mesures gouvernementales. Après un abandon relatif au profit des « petites villes » et des « pays », la politique des « métropoles d'équilibre » semble de nouveau d'actualité dans le contexte de la relance du phénomène de métropolisation. De plus, dans le cadre européen, on prend conscience, en France, de l'insuffisance du réseau urbain (en terme de métropoles régionales) par rapport à l'Allemagne ou à l'Italie.

Les premières métropoles d'équilibre ont été créées en 1963, dans le cadre du cinquième plan. Leur liste est progressivement élargie, afin d'inclure toutes les capitales

[10] *Op. cit.*

régionales. En 1970, il y avait au total 16 villes assimilées aux métropoles d'équilibre (Tab. 1). Partant du contexte originel de « métropole d'équilibre », il est incontestable que cette notion est intimement liée à celle de « métropole régionale », car la quasi-totalité de ces villes retenues sont des capitales régionales.

Tab. 1 - Les métropoles d'équilibre en France

Ville	Région	Population
LYON	Rhône-Alpes	1 348 000
LILLE-ROUBAIX-TOURCOING	Nord-Pas-de-Calais	1 191 415
NICE	Alpes - Côte d'Azur	888 784
MARSEILLE	Alpes - Côte d'Azur	798 430
NANCY-METZ-THIONVILLE	Lorraine	784 369
TOULOUSE	Midi-Pyrénées	761 090
BORDEAUX	Aquitaine	753 931
NANTES	Pays de la Loire	544 932
STRASBOURG	Alsace	427 245
ROUEN	Rouen	389 862
MONTPELLIER	Languedoc-Roussillon	287 981
RENNES	Bretagne	272 263
CLERMONT-FERRAND	Auvergne	258 541
DIJON	Bourgogne	236 953
CAEN	Basse Normandie	199 490
LIMOGES	Limousin	173 299

Source : Recomposition personnelle d'après INSEE, 1999.

En tenant compte de la situation urbaine de la France, on peut comprendre qu'une telle initiative ait été prise pour pallier la carence du système urbain français très déséquilibré par rapport à Paris. L'objectif ultime consiste à assurer un « développement harmonieux du territoire ». Cette notion de métropole d'équilibre pose une problématique sérieuse, pour notre étude, dans la mesure où la perspective du développement de métropoles d'équilibre, dans les pays en développement, est fortement soumise à la mise en œuvre d'une politique volontariste et cohérente et à l'analyse des enjeux d'une décentralisation effective. L'intérêt de cette étude concernant la métropole d'équilibre est cependant de retirer quelques leçons sur l'aboutissement de la politique d'aménagement du territoire, dans un pays développé comme la France.

Nous avons vu que trois terminologies tiennent une place majeure à côté de la notion de métropole : la métropole régionale, le pôle de centralité et la métropole d'équilibre. Mais sont-elles transposables dans les pays en développement ?

2. La présentation historique des courants d'idées sur les métropoles

Le concept de métropole n'est pas un terme figé. Malgré l'enracinement du sens originel dans le contexte hellénique de l'origine étymologique du mot, le concept a beaucoup évolué. Ce changement s'opère avec une mutation même de la notion de métropole qui varie en fonction du contexte urbain et de la localisation géographique dans le monde.

Aussi, pour bien cerner l'analyse sur l'idée de métropole, a-t-on besoin de mettre en œuvre des méthodes et procédés diversifiés. La synthèse épistémologique, une autre facette dans l'éventail des études, apporte un nouvel éclairage.

a. L'évolution des courants de pensée

La base de la définition de la métropole part, pour tous, du contexte de la civilisation gréco-romaine durant l'Antiquité. Au fil du temps, les concepts de base sur la métropole ont changé progressivement. A chaque étape majeure de développement urbain correspond une contextualisation spécifique du terme de métropole.

La mutation au niveau de la définition épistémologique s'est déclenchée à partir du XIXe siècle. Dans le cadre de la notion d'armature urbaine, on a beaucoup travaillé sur la localisation des sièges sociaux et des directions d'entreprises. *« Du rôle ancien de chaque grande ville de province, issu de l'émergence de bourgeoisies industrielles régionales dans le courant du XIXe siècle, on est passé, au XXe, à un poids écrasant de Paris, qui groupait, vers 1965, des sièges sociaux qui représentaient plus de 80 % du chiffre d'affaires de toutes les entreprises grandes et moyennes de France »* (ROCHEFORT M., 1990). Puis l'internationalisation du champ d'action des grandes firmes et de leur structure financière remet en question cette armature nationale de la décision économique privée. Dans un contexte où bien des contraintes antérieures disparaissent, les grandes firmes installent leur direction et surtout leurs « centres–relais » dans les villes qui leur paraissent offrir les meilleures conditions pour un bon fonctionnement… dans celles, peut-être, qui savent les attirer. Ces dernières deviennent alors des pôles à l'échelle internationale.

Sous d'autres cieux, en Amérique du Nord, l'accent est davantage mis sur une structure administrative valorisant le chiffre de la population : *« C'est aux Etats-Unis, à l'occasion du recensement décennal de 1910, qu'apparaît l'amorce d'une nouvelle catégorisation. L'émergence du terme métropolitain (sous l'appellation des «* metropolitan districts *») désigne alors les importantes zones urbanisées organisées par une ville-centre (central city), ou plus rarement plusieurs, totalisant au moins 200 000 habitants »* (CHEVALIER J., 2000). Ici, la catégorisation d'une métropole est déjà assujettie à un intérêt statistique. Le grand bouleversement est né avec le phénomène d'explosion urbaine de la période, en particulier durant le passage des grandes métropoles aux mégalopoles (milieu XXe siècle). Partout, l'internationalisation de l'économie s'accompagne d'une universalisation de la notion de métropole : *« Elle désigne au départ une « ville mère », créatrice d'activités. Elle évoque des notions de régulation, de norme, de domination. Dotée de fonctions supérieures, de services et d'équipements majeurs lui assurant des moyens de production-diffusion, de contrôle d'échanges, elle est également un point d'articulation de l'information et de la communication. De plus en plus, c'est la place de ces grandes villes dans les mailles des échanges internationaux et leur accessibilité aux réseaux mondiaux qui leur assurent ce titre et statut enviés de « métropoles », bien plus que leur contenu fonctionnel dont on se plaisait à détailler les éléments »* (TROIN J.-F., *op. cit*).

Parallèlement, la notion de centralité est bien soulignée. Une ville métropole est d'un niveau supérieur, ce qui est à relier à plusieurs facteurs. C'est un centre dominant et qui structure l'organisation urbaine à différentes échelles géographiques (mondiale, nationale, régionale). Une définition très récente synthétise ces idées. En effet, *on peut considérer comme métropole une ville :*

- *concentrant une population relativement forte ;*
- *avec des fonctions de commandement dans les domaines économiques et financiers ;*
- *influençant l'organisation des activités industrielles et tertiaires ;*
- *à la tête d'un réseau urbain ;*
- *ayant un pouvoir d'impulsion et d'organisation ;*

• représentant un lien avec l'échelon le plus élevé (sauf pour le cas de la capitale nationale) ;
• concentrant des emplois stratégiques »[11].

Cette évolution des courants de pensée nous aide à comprendre comment le concept de métropole et les étapes chronologiques de son développement sont étroitement liés. Ce contexte apporte un éclaircissement aux définitions épistémologiques de la notion de métropole.

b. Le cas français : un concept qui commence après la Seconde Guerre mondiale

Cette approche sur les différents concepts qui tournent autour du mot « métropole », nous aide à mieux éclairer la notion de « métropole régionale », base de notre étude. L'objectif consiste à cerner, en termes d'analyse, la définition et la spécificité de la métropole régionale, pièce maîtresse de notre étude. Cependant, rares sont les auteurs qui abordent la définition proprement dite. Ainsi, notre point de vue se basera principalement sur le contexte français, qui, par ailleurs, puise en partie son fondement sur le concept de métropole d'équilibre et de mise en œuvre de la décentralisation, après la Seconde Guerre mondiale en France.

En France, l'armature urbaine est depuis longtemps très fortement polarisée sur Paris. L'omniprésence de cette situation, résulte d'une tradition séculaire de centralisation politique et administrative du pays. Après la Seconde Guerre mondiale, cette concentration des pouvoirs est apparue comme une contrainte majeure pour le développement harmonieux du territoire national. Signalons ainsi l'apport de Jean-François GRAVIER, dénonçant ce qu'il appelle l'amplification de la gravité du phénomène à cette époque. Ce géographe français est célèbre pour son ouvrage « *Paris et le désert français »,* publié en 1947, réédité en 1953 et en 1972. Il dénonce la polarisation extrême connue par la France, où Paris concentre toutes les ressources de la dynamique. De surcroît, son analyse fait un constat : *« L'agglomération parisienne s'est comportée, non pas comme une métropole vivifiant son arrière-pays, mais comme un groupe monopoleur dévorant sa substance nationale »* (GRAVIER J.-F.,1947). Ainsi, les politiques successivement mises en œuvre cherchent-elles à corriger ce déséquilibre, par différentes actions, visant en premier lieu à une décentralisation des activités, depuis Paris, puis à une décentralisation des pouvoirs.

De cette volonté politique est née, la volonté de développer les « métropoles régionales » et plus spécifiquement les « métropoles d'équilibre ». Il s'agit donc de l'action de la Délégation Interministérielle à l'Aménagement du Territoire et l'Action Régionale (DATAR), instituée officiellement en 1963. Elle a principalement consisté en une politique incitative à la décentralisation des activités jusque dans les années 1980. C'était une structure solide à qui était confiée la mission de préparer les dossiers du CIAT (Comité Interministériel de l'Aménagement du territoire), de concevoir les projets, et de rechercher des investisseurs à l'étranger. Ainsi entretenait-elle des bureaux à New York, Chicago et à Tokyo (GEVART P., 2006). L'aboutissement de cette politique d'harmonisation a favorisé d'abord la mise en place de métropoles d'équilibre, qui a conduit à son tour à l'émergence d'un certain nombre de métropoles régionales.

Le processus de décentralisation ou de déconcentration parisienne en France a donc impulsé la mise en place des métropoles régionales. Et nous retiendrons ici trois définitions pour cerner la signification exacte du terme de « métropole régionale ».

La première définition traduit, d'une manière cohérente, l'image limitée d'une métropole régionale. Dans cette vision restreinte, les métropoles régionales sont considérées comme des *« métropoles, du fait des processus d'agglomération constatés (démographie,*

[11] www.wikipedia.org.

pouvoirs économiques et politiques), elles n'ont cependant qu'une aire de polarisation régionale et sont davantage soumises aux logiques de globalisation qu'elles ne la contrôlent et la pilotent »[12] (AVELINE N., 2004). Il est alors question de métropoles « incomplètes » ou, plutôt, à échelle réduite, avec un cadre régional et non pas national ou international. La base de cette définition repose donc sur un concept territorial, à une échelle géographique restreinte par rapport à la métropole tout court.

La seconde définition est fortement influencée par le contexte de l'aménagement du territoire ci-dessus évoqué. Elle est définie comme « *une ville ou agglomération urbaine la plus importante de la région, exerçant des fonctions politiques, administratives, économiques, culturelles… Elle regroupe les services rares nécessaires aux particuliers (hôpitaux, administrations, universités, commerces...) et aux entreprises : banques, conseils juridiques, ingénierie, publicité, gestion...* » (CDU - juillet 2002). Cette définition est donc étroitement liée, de fait, à la politique des métropoles d'équilibre.

La troisième définition s'inscrit aussi dans le cahier des métropoles d'équilibre. Mais l'auteur a procédé à une analyse un peu plus approfondie du concept de métropole régionale couplée avec la situation de métropole d'équilibre. Les métropoles régionales sont alors perçues comme des centres plus indépendants et, à ce propos, l'auteur explique que *« dans une partie de ces pays, une ou plusieurs villes « de province », le plus souvent localisées à la périphérie du territoire, ont cependant atteint un développement et une force d'attraction suffisants pour manifester une certaine tendance à l'autonomie vis-à-vis de la capitale. Les métropoles régionales présentent une gamme complète de fonctions de niveau régional, et se sont constitué une zone d'influence bien caractérisée »* (BAZIN M., 2005).

Ces définitions dégagent les traits majeurs d'une métropole régionale. Certes, l'étude a été effectuée dans le contexte français de l'aménagement du territoire. Mais il semble assez général et exportable. Le modèle se retrouve-t-il alors en Afrique, et à Madagascar, surtout si on se réfère aux capitales hypertrophiées de certains pays ?

c. Le type de région pour un champ d'étude

Après la définition de la métropole, le cadrage spatial du champ d'étude mérite aussi d'être soulevé. Quel est le type de configuration spatiale qui convient le mieux à l'étude des métropoles régionales ? Ceci nous amène à mettre en œuvre une question secondaire pour notre problématique spatiale : la dimension et les caractéristiques spatiales du lieu d'études.

Une métropole à échelle nationale correspond le plus souvent à la ville qui se situe en tête du réseau urbain national. Souvent, les métropoles les plus importantes au niveau national sont capitales d'une nation. Il est donc question de la dimension géopolitique et spatiale pour la délimitation du champ d'étude. L'acceptation du terme métropole pour désigner le lieu où se trouvent centralisées certaines fonctions importantes, notamment économiques, sociales, politiques et culturelles, dépend des espaces qui se situent en périphérie, dans sa zone d'influence. Pour la métropole régionale, le territoire d'étude devrait donc se situer à une « échelle géographique régionale », avec, donc, un niveau hiérarchique spatialement situé entre le territoire national et le cadre local. Dans une large mesure, la métropole régionale se trouve être à la tête d'une région ou d'une province administrative, cette hypothèse se vérifiant toujours, aussi bien dans les états développés que dans les pays en développement. Derrière la métropole se développe une organisation spatiale spécifique avec des sous-espaces régionaux. L'analyse spatiale de la métropole régionale sera donc focalisée sur un système urbain dans un cadre déterminé et limité, un réseau urbain local, un semis de villes…

[12] http://geoconfluences.ens-lsh.fr/notions/index.htm.

L'étude de la métropole régionale recommande la mise en œuvre d'une véritable « science régionale », c'est-à-dire une analyse attentive des processus sociaux et géographiques, dans leur dimension régionale au sens le plus large. Une sorte de combinaison de recherche empirique et analytique dans un champ de recherches appliquées, à la croisée de plusieurs disciplines : démographie, géographie, sociologie, urbanisation et économie. L'étude de la métropole régionale, est alors un gros chantier pour la science régionale, qui démonte les rouages de la logique de formation du modèle de ville en tant que « métropole».

II. LES ÉLÉMENTS D'UNE MESURE PRATIQUE DE LA NOTION DE MÉTROPOLE RÉGIONALE

Après avoir abordé les questions de définition, nous pouvons entreprendre l'étude des critères permettant de caractériser la métropole.

Mais l'interprétation des critères de métropolisation et l'appréciation de la spécificité de métropole régionale dans les pays en développement seront privilégiées. Nous aborderons aussi l'approche comparative entre villes des pays développés et villes des pays en développement, le but de notre démarche étant cependant de replacer la pertinence du concept de métropole régionale conçu dans les pays en développement, dans le contexte malgache, très particulier. Ainsi, comment s'effectue le processus de gestation et d'émergence d'une métropole à Madagascar, à différentes échelles : nationale, régionale et locale ? Quels sont les points communs et les différences entre Madagascar, pays en développement et les pays développés ?

A. Les critères scientifiques retenus en pays développés

L'analyse des critères, pour une base quantifiable, constitue une donnée fondamentale pour l'approche du phénomène de métropole. En effet, combien de villes s'autoproclament-elles « pôle de centralité », « métropole régionale », sans être des villes métropoles ? Il faut donc se méfier des affirmations officielles des décideurs, trop enclins à vanter leur ville. Ceux-ci sont prompts à utiliser et à reprendre des formules toutes faites dans leur campagne de promotion (marketing urbain). Pourtant, les auteurs les plus sérieux le répètent souvent : être une métropole internationale ou une métropole régionale, cela ne se décrète pas. Donc, il est nécessaire d'adopter des critères rigoureux pour confirmer le rôle « métropolitain » de telle ou telle ville.

1. Le choix des critères fondamentaux

Après l'explosion urbaine du XIXe siècle et la généralisation du phénomène urbain, après les années 1950, la métropolisation apparaît comme un terme récent qui s'est diffusé rapidement à partir des années 1980. Cette terminologie est surtout utilisée par les urbanistes, les aménageurs, les géographes et les sociologues. Mais ils font une différence notable entre le mot « métropole » et l'acte de « métropolisation ». Si le premier consacre une définition, le deuxième s'attache à l'ampleur et à la dimension du processus d'évolution vers la situation de métropole.

a. Les travaux fondamentaux sur les critères de métropolisation

Nous retiendrons, en premier lieu, les critères de métropolisation, proposés par Pierre Georges[13] (Tab. 2). Il a ainsi mis en place cinq critères majeurs pour analyser le phénomène de métropolisation d'une ville. Ils touchent le problème démographique, la concentration des activités, le domaine de l'emploi, l'émergence des services et surtout le dynamisme relationnel entre les différents facteurs de métropolisation.

Tab. 2 – Les critères de métropolisation, selon Pierre GEORGES

L'enchaînement des cinq critères retenus
1 - Concentration d'effectifs de population
2 - Centralisation et concentration simultanée d'activités majeures (industrielles, gestion des affaires, administration, commerces, formations, activités culturelles)
3 - Marché de l'emploi attractif du fait de son éventail complet d'activités professionnelles
4 - Multiplication des « services induits »
5 - Processus de « boule de neige »

Source : (P. Georges, 1975)

Cette proposition de l'auteur représente indiscutablement un modèle de synthèse pour notre travail, en matière de facteurs de la métropolisation. A travers ces cinq critères, Pierre Georges souligne que l'analyse du fait métropolitain ne se limite pas au seul critère de regroupement de la population ou de continuité du bâti. D'autres éléments doivent être retenus : les activités urbaines, les réseaux de services divers et le processus de mutation des acquis.

Pour nous, il sera cependant nécessaire d'adapter ces critères de base à la notion de métropole régionale. Quels éléments de base faudra-t-il retenir ? Nous pensons alors que la notion de concentration, de centralisation et la multiplication de divers facteurs sont des dynamismes qu'on peut valablement appliquer à l'étude du phénomène de métropolisation dans le cas d'une métropole régionale et même dans un pays en développement. Tous les paramètres de base, évoqués dans le tableau 2 étant des conditions observables dans le développement des métropoles régionales de Madagascar. Du fait de leur cohérence, de leur simplicité, les critères de Pierre Georges sont universels.

b. L'effet de synergie des fonctions de la notion de métropolisation

D'autres auteurs ont fait des propositions de critères de définition de la métropolisation. Par exemple, Jean BASTIE et Bernard DEZERT.

Le critère démographique est toujours présent (cf. Tab. 3), mais la prise en considération des autres facteurs dynamisants devient de plus en plus importante et se diversifie. Des domaines, qui sont auparavant ignorés, se présentent en force pour se positionner à côté des critères traditionnels (démographique, activité, relationnel).

[13] Une figure mythique de la géographie, professeur de la géographie à la Sorbonne (de 1953 à 1977) et auteur du dictionnaire de la géographie (1970), et qui a réalisé nombre de publications en géographie urbaine : *La ville, le fait urbain à travers le monde (1952) ; Précis de géographie urbaine (1961), Une ville du passé et du présent (1989).*

Tab. 3 – Les 8 critères de la métropolisation selon Jacques BASTIE et Bernard DEZERT

1 - La taille (poids démographique et économique, en particulier dans la production).
2 - Le tracé et l'efficacité des réseaux.
3 - La présence d'activités financières de premier ordre.
4 - Les pouvoirs politiques
5 - Des médias puissants
6 - Des activités culturelles (de haut niveau)
7 - Des activités relationnelles.
8 - Une adéquation cadre urbain et qualité de l'environnement

Source : J. BASTIE et B. DEZERT, 1991.

Si on se réfère à la date de publication de ces critères (Tab. 2 et 3), les deux sources présentent un décalage chronologique très important (1975 et 1991). Au niveau du contenu, l'importance des activités financières et le rôle moteur du dynamisme du pouvoir politique font leur apparition. Cette évolution traduit aussi le rôle structurant de la diffusion médiatique et la prise en compte de la problématique environnementale dans l'espace urbain. Actuellement, ce sont les critères les plus manifestes du rayonnement, et les mieux ressentis par les individus au niveau d'une ville encadrante.

S'il est vrai que les auteurs font référence à la situation des métropoles, les métropoles régionales peuvent aussi intégrer ces données pour assumer avec efficacité leur rôle dans un cadre plus restreint.

c. Les critères élargis de la métropolisation

Roger Brunet[14] a manifestement apporté une vision novatrice de l'analyse du phénomène de métropole. Ainsi, il a proposé, lui aussi, des indicateurs de métropolisation, mais il a encore élargi la notion de métropolisation par adoption de nombreux nouveaux critères. Il propose ainsi une large gamme (16 indicateurs) pour cerner le degré de métropolisation d'une ville ou une agglomération (Tab. 4).

Tab. 4 - Les critères élargis selon le géographe Roger BRUNET

Les seize indicateurs de métropolisation	
1- La population	9- Le trafic des aéroports
2- La croissance de la population	10- Les ports
3- Les firmes multinationales	11- Le rayonnement culturel
4- Les infrastructures et activités technopolitaines	12- Les villes de foires et salons
5- Les ingénieurs, cadres et techniciens	13- Les villes de congrès
6- La recherche	14- La presse et l'édition
7- La fonction universitaire	15- Les télécommunications
8- Les places financières	16- Les villes de spécialités.

Source : R. BRUNET, 1989.

[14] Roger Brunet est géographe, directeur de recherche émérite au CNRS. Comme Pierre George, cet auteur a élaboré lui aussi un dictionnaire critique de géographie en 1992 *(Les mots de la géographie)* et quelques ouvrages en géographie urbaine : *Montpellier Europole (1988) ; Les villes « européennes », Montpellier-Paris (1989)* et *Vers des réseaux transeuropéens (1991).*

Son approche nous paraît facile à utiliser, dans la mesure où il est question d'indices pratiques et techniques. Cette méthode est commode pour étudier le degré de métropolisation d'une métropole régionale, car il suffit d'analyser la situation de la ville à travers seize indices, pour mesurer son dynamisme.

Pour mieux saisir l'intérêt de cette approche de l'auteur, il faut rappeler le contexte dans lequel celui-ci a élaboré ses indicateurs de métropolisation. Son étude rentre dans le cadre de la publication d'un ouvrage pour la DATAR en 1989. Elle porte sur les agglomérations de plus de 200 000 habitants (soit 165 agglomérations) en Europe. L'objectif est d'identifier les cités dont on peut estimer qu'elles « ont une taille européenne », à savoir « *des villes connues à l'extérieur du pays, jouant un rôle qui étend leur sphère, et leur réputation bien au-delà du territoire national* ».

C'est dans ces circonstances qu'intervient le concept de masse critique, car chaque ville retenue devait mesurer sa performance et sa position par rapport aux indicateurs élaborés. Il a alors fallu mettre en place des seuils qualitatifs et quantitatifs, déclenchant l'entrée dans le processus de métropolisation, avec un effet cumulatif. La « masse critique » ou « seuil de métropolisation » est alors le niveau hypothétique à partir duquel une ville peut prétendre au rang de métropole. Une fois atteint, ce seuil permet aux activités de haut niveau de s'agglutiner presque naturellement, attirées par la concentration des autres activités. Très convoitée par les responsables urbains, la recherche de la masse critique débouche alors sur une rivalité entre les « capitales régionales » européennes. En l'absence de la totalité des critères, une ville « incomplète » aura beaucoup de difficultés à atteindre la masse critique et réclamer un rang de métropole. Cette notion de masse critique est, pour nous, tout à fait intéressante, et applicable à la notion de métropole régionale.

2. Le choix des critères en terme de commandement de l'espace

Dans cette sous-thématique, il ne s'agira pas que de l'analyse des espaces commandés par les métropoles ; nous allons aborder la modélisation de l'espace global, et nous privilégierons l'analyse des organisations spatiales résultant des facteurs de métropolisation.

a. Les caractéristiques d'un espace métropolisé : l'exemple de l'Europe

Parallèlement aux autres écoles de pensée évoquées précédemment, A. BAILLY propose un essai de typologie, une sorte de synthèse d'un espace géographique où l'influence des facteurs de métropolisation est fortement ressentie. Il existe deux composantes majeures pour cette approche : la typologie fonctionnelle et l'approche par l'espace. Ces deux éléments donnent naissance à un espace urbain, structuré par des métropoles.

Selon l'analyse de l'auteur, le phénomène de métropolisation en Europe est résumé comme suit (Tab. 5). Bien qu'aucune ville, à part Londres et Paris, ne prétende au statut d'eurocité, avec des fonctions métropolitaines complètes, on observe une concentration grandissante des pouvoirs économiques, de commandement et de gestion, ainsi que de production, sur quelques grandes villes. Ce qui créé d'ailleurs une compétition entre elles, avec la nette volonté de s'équiper encore plus en services aux entreprises et en tertiaire supérieur. L'auteur associe donc métropolisation et internationalisation des échanges et l'analyse enregistre le rôle croissant des services, l'essor des biens immatériels, du pouvoir d'entreprendre, la montée en puissance de l'organisation des flux de répartition et de distribution, comme du rôle de vitrine (expositions, foires et salons).

Le pouvoir d'entreprendre (critère clé) donne en outre naissance à un urbanisme tertiaire, par la concentration des lieux de décision (CBD[15]) ou d'innovation (technopôles).

Tab. 5 – Les critères et typologies de métropolisation européenne, selon A. BAILLY

Critères structurels	Critères fonctionnels	Critères dynamiques
1 - Structure et organisation de la métropole (ville-pôle et polycentrisme dans la conurbation ou dans la région urbaine)	4 - Capacité à maîtriser et à gérer les échanges (réseaux de transport, nœud d'interconnexion et d'intermodalité)	8 - Mise en place de réseaux relativement efficaces (villes de congrès, de rencontres internationales, salons, foires)
2 - Zone d'influence de cette métropole	5 - Capacité à impulser des décisions : « nœud décisionnel » (bancaire, financier, politique)	9 - Mise en place de réseaux d'innovation (laboratoire - Universités - transfert de technologie)
3 - Place et niveau dans la hiérarchie des réseaux urbains	6 - Capacité à produire des secteurs industriels performants (Hautes technologies) : technopôles	10- Mise en place d'un cadre de vie de qualité (équipements culturels de renommée, équipements sportifs et environnement)
	7 - Capacité à concentrer les Services aux Personnes et surtout aux Entreprises (SPE)	11- Mise en place d'une paradiplomatie marquée par des choix politiques et d'aménagement à long terme

Source : BAILLY A., 1995.

En règle générale, pour synthétiser les facteurs de la métropolisation, l'auteur s'appuie sur trois catégories : les critères structurels, les critères fonctionnels et les critères dynamiques. Les contenus de chaque élément sont cohérents et la typologie de cette représentation conforte le concept de métropolisation.

b. Une approche de la domination spatiale par la métropole

Selon A. Bailly, il existe donc un type d'espace structuré par les métropoles et, en fonction du degré de métropolisation, se dégage une typologie des espaces : les capitales mondiales (Londres et Paris), la dorsale européenne, les espaces en cours de métropolisation, les métropoles isolées. Mais cette structure se forme à partir des caractéristiques de la zone d'influence ou de la disposition des réseaux d'insertion des métropoles. Le rôle de l'espace d'application étant primordial. Et, au total, on aboutit à un système qui représente un niveau supérieur de l'organisation urbaine (un espace dense et métropolisé). Quels sont alors les points communs entre le phénomène général et celui de la métropole régionale ? L'approche spatiale représente-t-elle toujours un intérêt particulier pour l'étude des métropoles régionales, dans la mesure où celles-ci se situent à un niveau inférieur, à une échelle géographique moindre ? Si oui, la structure spatiale de l'influence elle-même et sa forme sur le terrain sont-elles des éléments qui peuvent, à leur tour, influer sur l'existence de la métropole régionale et sur son positionnement par rapport aux métropoles nationales.

Les aménageurs et les urbanistes ont une approche complémentaire de celle des géographes, avec l'apport du sens de l'image, parmi les critères de métropolisation d'une ville. Pour eux, il faut surtout retenir la création de signes urbains d'un démarrage du processus. Devenir une métropole, c'est opter pour une nouvelle symbolique. Par ailleurs, leur point de vue est orienté vers la difficulté à faire coïncider territoire fonctionnel et territoire institutionnel de

[15] Central Business District.

l'agglomération, qui est le cadre de l'enjeu politique local et de l'ambition métropolitaine des acteurs urbains locaux (maires et élus). Cette approche renforce, en fait, celle des géographes en un faisceau convergent. Si les uns parlent plutôt de pouvoir politique et de commandement culturel, les autres proposent des critères très complets : démographique, économique et financier, qui permettent l'action politique et culturelle, qu'ils intègrent totalement.

Au final, l'analyse des réflexions menées par les différents auteurs contribue à éclairer notre problématique. Suivant les idées véhiculées par les différentes approches, la « métropolisation » signifie une concentration des pouvoirs dans les grandes villes qui deviennent alors des métropoles, par le captage des attributs de la centralité (commerces, services, fonctions administratives, équipements, etc.). Mais, la métropolisation peut se traduire aussi comme un processus d'évolution des structures urbaines (ville, agglomération, région urbaine), au plan économique et socioculturel renforçant le « poids » (l'influence) de ces ensembles sur des espaces variables, de l'échelle continentale (métropole internationale) à l'échelle locale en passant, bien sûr, par la métropole régionale, objet de la présente étude. C'est un mécanisme qui tend à l'intégration urbaine par le renforcement des réseaux, grâce à la maîtrise des pouvoirs décisionnel, économique, relationnel et culturel.

3. Les éléments fondamentaux pour la thèse

Les analyses des fonctions urbaines banales ou basiques des villes normales seront exclues. Ici, il sera question des fonctions rares ou exceptionnelles, comme par exemple la fonction de direction, de haut niveau et sur tous les plans : politique, économique, culturel, etc. Parallèlement, l'appréciation de la dynamique des différents facteurs sera retenue aussi. Cette étude consistera encore à mesurer le changement, et, par extension, la capacité à évoluer. Au demeurant, la notion ne doit pas être interprétée uniquement en termes de croissance positive. Une dynamique, dans telle situation socio-spatiale donnée, peut-être négative, peut traduire un déclin et une déshérence.

a. Les indicateurs démographiques

Les critères démographiques suscitent indiscutablement une vive polémique. Mais, pour les villes de niveau supérieur et surtout pour les villes métropoles, la problématique démographique est un élément incontournable, la base de discussion se situant d'abord essentiellement au niveau de la taille démographique de la métropole régionale. Peut-on apporter une définition statistique de ce niveau ? Existe-il, surtout, un seuil démographique reconnu par tous pour quantifier une métropole régionale ?

A titre de rappel, pour les villes, la conférence de Prague de 1966 assoit une définition formelle concernant une population urbaine[16]. Cette définition est certes très utile d'un point de vue statistique, mais elle ne fait évidemment pas l'unanimité parmi les géographes, tant la notion d'urbanité est éminemment complexe. L'analyse du fait urbain ne se limite en effet pas au seul critère de regroupement de la population ou de continuité du bâti : on mentionne ainsi parfois le cas de certaines agglomérations africaines importantes, mais à fonction exclusivement agricole, et qui ne sont pas des villes dans le sens commun retenu.

Apparemment, l'indicateur démographique constitue donc un critère fort hasardeux. Sous un autre angle, il existe pourtant un lien étroit entre les statistiques démographiques et

[16] Pendant cette conférence, les critères suivants sont posés pour définir la population urbaine. Est urbaine la population qui réside dans un groupement d'habitations compact (dans lequel aucune habitation n'est distante des autres de plus de 200 mètres). Ce groupement compte dans tous les cas au moins 10 000 habitants, ou un nombre compris entre 2 000 et 10 000, à condition que l'effectif vivant de l'agriculture ne dépasse pas les 25 %.

l'urbanisation. La notion d'urbanisation, terme qui désigne à la fois un état et le processus qui y conduit, fait référence, selon les auteurs et les spécialités, à la population, au bâti ou aux deux à la fois. En France, la mesure de l'urbanisation s'appuie sur des nomenclatures territoriales prenant en compte le caractère spatial et fonctionnel du phénomène. Des nomenclatures produites par l'INSEE sont remises à jour après les recensements de la population (jusqu'en 1999). Elles reflètent deux approches distinctes, bien que liées : la première, celle des « unités urbaines[17] », se réfère à la continuité spatiale du bâti ; la seconde, celle des **«** aires urbaine**s**[18] », prend en compte les migrations domicile-travail entre la ville et sa périphérie. Ces nomenclatures offrent le grand avantage de faciliter la lecture du phénomène d'urbanisation, grâce à un langage commun. D'une manière plus générale, l'étude comparée des rythmes et modalités de l'urbanisation dans le monde se heurte au problème de l'hétérogénéité des données statistiques qui, d'un État à l'autre, sont recueillies selon des formes très variables et reposent sur des définitions différentes. La situation peut être compliquée aussi du fait de la variabilité dans le temps des modes de collecte des données.

Mais, le classement à base démographique est largement dépassé par l'évolution et la mutation qui s'opèrent au niveau de la dynamique urbaine actuelle. Certes, on peut parler d'une métropole démographique à travers les dynamiques démographiques et les masses de population présentes dans l'agglomération ; cependant, le concept de métropolisation recommande l'adoption d'autres paramètres de base.

b. Le rayonnement sur l'espace

L'analyse spatiale met en évidence les formes de l'organisation spatiale et caractérise les processus de spatialisation qui sont à l'origine de ces structures. La seconde base retenue concerne donc le rayonnement au niveau de l'espace. Au sens premier, l'espace a une étendue concrète, singulière, il est ce qui se mesure. C'est une portion définie de la surface terrestre. Le Larousse, quant à lui, parle d'une *« étendue indéfinie qui contient et entoure tous les objets »* : on peut alors entendre indéfini dans son acception mathématique, « qu'on ne peut limiter ». Mais l'espace géographique a aussi une signification plus concrète et générale. Il est un espace social, approprié et mis en valeur ou transformé par des groupes humains organisés. On peut en identifier les types d'action et les usages fondamentaux : appropriation et gestion, habitat, échanges et communication, exploitation et mise en valeur.

L'organisation de l'espace est au cœur même des préoccupations du géographe. Les principales actions des populations consistent à s'approprier et administrer l'espace sur lequel elles vivent : c'est-à-dire y habiter et y développer leurs activités de production et d'échange ; en utiliser et en exploiter les ressources ; toutes ces actions contribuant à organiser l'espace qui devient alors un territoire. En clair, ce dont on a besoin pour l'étude de l'insertion spatiale de la métropole régionale, c'est de mesurer la notion de pouvoir de commandement de l'espace., c'est-à-dire la capacité à influencer, contrôler, dominer une unité spatiale donnée. L'organisation de l'espace traduit des rapports de force, des stratégies. Des métropoles émanent des pouvoirs de commandement, des influences qui s'exercent à divers niveaux d'échelle, sur l'espace commandé. Ces pouvoirs sont de nature politique, militaire, économique, culturelle ou symbolique et, bien souvent, de manière cumulée (en tout ou partie). L'analyse de ces capacités de commandement peut se faire à partir d'instruments diversifiés,

[17] En France, toute commune ou groupe de communes comptant au moins 2 000 habitants agglomérés.

[18] C'est le territoire de la ville qui peut varier en fonction des découpages administratifs et des définitions statistiques. Selon le zonage en aires urbaines défini par l'INSEE, c'est un ensemble de communes d'un seul tenant et sans enclave, constitué par un pôle urbain et par des communes rurales ou unités urbaines (couronne péri-urbaine prenant en compte les déplacements domicile-travail). En 1999, la France métropolitaine compte 354 aires urbaines regroupant 77 % de la population. Lyon est la deuxième aire urbaine devant Marseille.

par exemple, dans la sphère économique : le nombre de salariés commandés depuis le siège social d'une entreprise, la valeur ajoutée, le volume des capitalisations boursières, etc. Mais il y a également la sphère politique, avec la localisation des lieux du pouvoir politique, les capacités d'accueil en réunions, en congrès, l'emploi de salariés ou encore l'intensité du lobbying[19], etc.

L'intensité du pouvoir de commandement peut aussi se mesurer à travers l'étude des flux, de l'intensité des échanges, depuis et vers le lieu de pouvoir. En tous cas, le critère de « pouvoir de commandement » est l'un des piliers de l'analyse de la mesure du rôle spatial de la métropole régionale. Mais il est nécessaire, aussi, d'inclure, dans notre étude, la description des acteurs spatiaux : tous les agents (individus, groupes de personnes, organisations) susceptibles d'avoir, directement ou indirectement, une action sur les territoires (de l'individu à l'État et aux structures transnationales, en passant par l'entreprise, les collectivités locales, les associations, etc.). Ils ont leurs représentations mentales et patrimoniales, leurs intérêts, leurs objectifs et donc leurs stratégies. Ils peuvent passer des alliances, faire du « lobbying », arbitrer, etc. De leurs actions résultent le mode de fonctionnement d'un espace (systèmes de transports, systèmes de production et distribution, implantation des services, choix d'urbanisme, etc.).

L'analyse de l'espace constituera donc un temps fort pour notre travail. Toutefois, il faut rappeler qu'aucun indicateur ne peut déterminer avec certitude le degré de métropolisation d'une ville donnée. Il faudra tenir compte de la synergie, de l'interaction entre plusieurs indicateurs, pour nous fournir une base solide à l'analyse du concept de métropole régionale.

c. Le pouvoir de développer et la capacité à impulser des décisions

Dans cette thématique, il ne s'agira pas d'un indicateur en tant que tel, mais plutôt de la mesure du dynamisme relationnel d'une ville. Cette caractéristique est un produit résultant de l'interpénétration de plusieurs facteurs évoqués *in fine* : la présence des fonctions urbaines supérieures, les critères spatiaux et les indicateurs démographiques. Tout cela aboutit à la mise en place d'un centre ou à l'émergence d'un pôle de centralité (qualité ou avantages que l'on trouve dans les lieux en position centrale). Ce pôle est un centre urbain concentrant population et activités. Et c'est dans le cadre de ce pôle de centralité que s'établit le processus d'impulsion et de commandement de l'espace.

En se référant à la question du « centre », il est souhaitable de rappeler que *« le centre aura une capacité d'impulsion et de commandement »* en fonction de la présence de certains facteurs (taille démographique supérieure, capacité financière et dynamisme de la recherche en matière d'innovation). Ce phénomène constitue le dernier fondement des paramètres de base retenus, concernant l'interprétation des critères de métropolisation adaptés au cas de la métropole régionale.

En résumé, nous retiendrons quatre éléments majeurs pour baser notre quête de la métropole régionale :

- Les indicateurs d'ordre démographique et leurs liens avec la métropolisation et la concentration.
- La présence de fonctions supérieures et donc d'un pôle de centralité.
- Le rayonnement sur l'espace environnant (son échelle, sa taille, son aspect technique).
- Le pouvoir de développer et la capacité à impulser des décisions.

[19]Action menée par un lobby en vue d'obtenir quelque chose. Le lobby est un groupe de pression, organe de défense d'intérêts ou de valeurs, qui essaie, par divers moyens (campagnes, action directe, pressions, etc.), d'influencer la décision politique dans un sens qui lui soit favorable.

Nous avons travaillé à partir de données développées dans les pays riches et en particulier en France. Ces bases sont-elles applicables aux pays en développement ; c'est là l'objet de toute notre adaptation, à Majunga, de ces critères de base ?

B. Les critères adaptables à l'étude de Majunga

1. Propositions de cadrage personnel

L'objectif de ce cadrage est de mettre en exergue les bases à retenir pour l'interprétation du terme de métropole régionale à Madagascar. Quelles sont donc d'abord les bases à retenir pour traduire le concept de métropole (tout court) aussi bien au niveau national que régional, dans le contexte malgache, puis majungais ?

Pour répondre à ces attentes, nous allons d'abord avancer quelques hypothèses et nous allons essayer de concrétiser une vision personnelle du concept de métropole qui pourra servir de référence ensuite.

a. La nécessaire adaptation

Pour synthétiser les études existantes, nous avons élaboré un schéma simplifié (schéma 1), réunissant tous les termes entrant dans le concept de métropole. Nous les avons replacés dans deux cadres majeurs : l'échelle temporelle et l'échelle spatiale. En effet, ces deux paramètres jouent un rôle primordial pour expliquer la formation de la notion de métropole. En fonction de l'échelle temporelle, nous avons deux étapes bien distinctes dans l'évolution du concept. Elles sont marquées par des contextes spécifiques, liés à la formation de chaque terme usité, autour de celui de métropole ou de métropole régionale. La phase initiale correspond à la reprise de l'origine étymologique du mot « métropole ». Le deuxième point saillant, au niveau de l'échelle temporelle, est lié à l'apparition de l'idée de « métropole » en fonction de différentes échelles. Ces deux faits ont beaucoup marqué le processus de formation de la notion de métropole régionale.

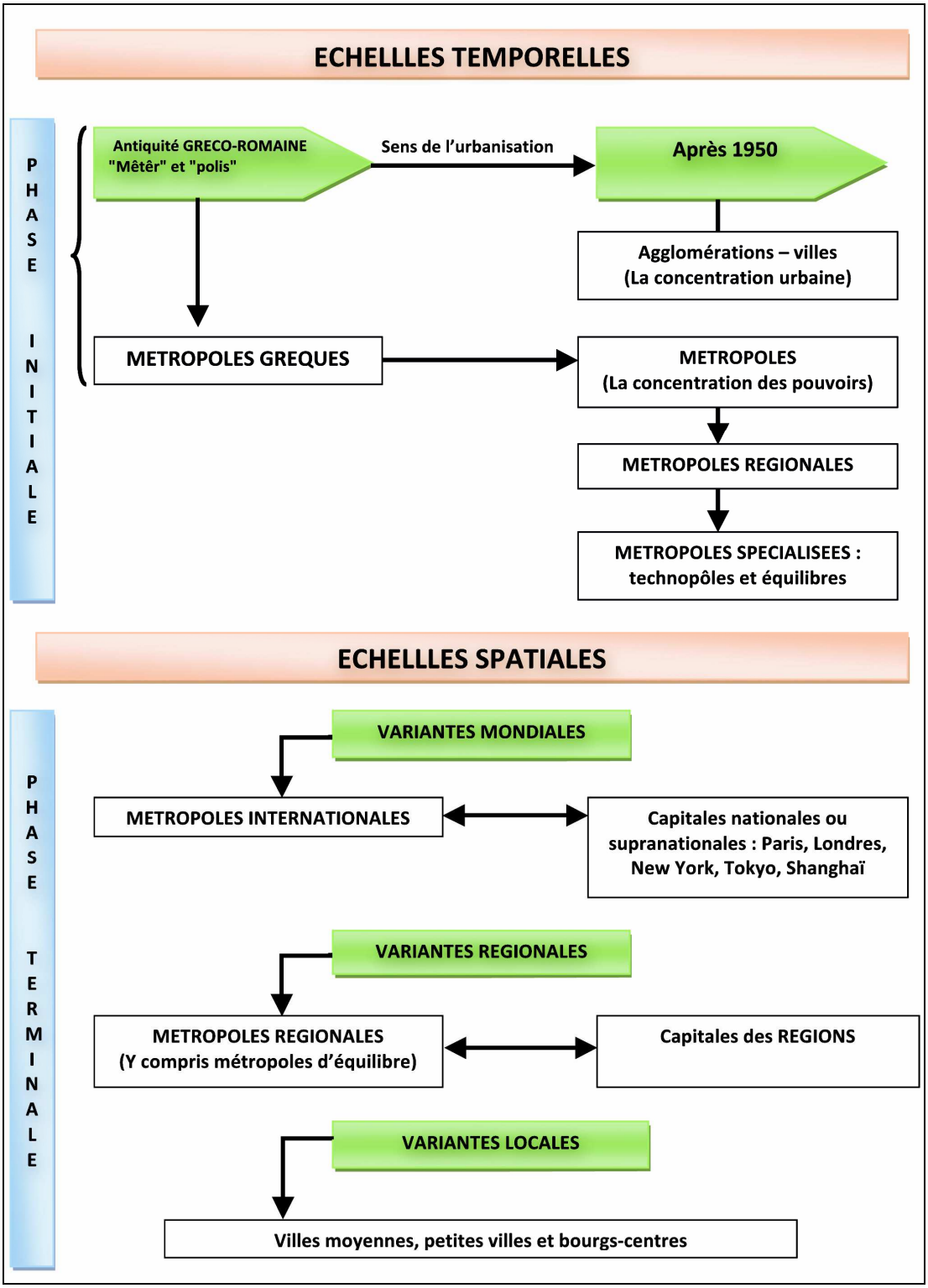
Quant à l'échelle spatiale, à travers la synthèse bibliographique, nous avons pu déceler trois niveaux spatiaux où les concepts de métropole peuvent s'insérer en fonction d'échelles géographiques hiérarchisées. Notons que cette phase constitue en quelque sorte la phase finale du développement du terme de métropole. Tous les éléments du concept sont déjà en place : métropoles internationales, métropoles nationales et métropoles régionales (ou d'équilibre parfois). Et le système paraît même bloqué dans un principe hiérarchique qui rappelle celui des relations pyramidales entre les villes.

Ce schéma simplifié représente un aperçu synoptique de ce qui a été dit durant l'analyse bibliographique. Mais la question qui se pose naturellement est celle du caractère final de toutes les définitions évoquées ici ? Ces références bibliographiques sont-elles suffisantes pour étudier le concept de métropole ?

En parcourant les éléments bibliographiques de référence, nous avons dû admettre une réponse positive dans la mesure où le phénomène de métropole est un fait universel. Toutefois, il convient d'être prudent sur l'exhaustivité de notre travail de documentation. La plupart des définitions retenues traduisent le concept français de métropole. Cependant, nous avons consulté J. CHEVALIER[20] qui a évoqué le contexte américain de développement de la notion de métropole. Cependant, le recours à d'autres études sur le sujet a été limité.

[20] *Op. cit.*

Schéma 1 – Structure simplifiée du concept de métropole



Réalisation : ANDRIAMITANTSOA T., 2007.

Par ailleurs, un auteur n'hésite pas à qualifier le contexte de décentralisation en France, comme trop modeste pour permettre l'émergence de métropoles régionales. Ce qui n'est pas le cas chez certains pays européens. En effet, selon cet auteur, *« la décentralisation française est restée modeste par rapport à ses homologues espagnole, belge, ou italienne. En réalité, la décentralisation française n'a pas franchi le pas de l'autonomie régionale ou de*

l'évolution vers le fédéralisme, qui fonde l'organisation des Etats-Unis depuis l'origine ou celle de l'Allemagne depuis 1949 »[21]. G. Wackermann pose en fait la question du contexte politique, qui est directement lié au concept de métropole régionale. Toutefois, l'autonomie des régions espagnoles n'a pas forcément entraîné l'émergence de métropoles régionales solides. En tout cas, la problématique demeure et intéresse particulièrement Madagascar.

b. Les propositions retenues pour le travail de thèse

A présent, nous allons aborder la synthèse des points essentiels qui peuvent servir de base concrète pour notre étude. Trois directions peuvent être retenues. La première consistera à dire que la réponse à la problématique de thèse sera orientée, selon la définition du concept de métropole, repris du contexte français. Les définitions, l'évolution conceptuelle, les critères et la pertinence des éléments constitutifs de la catégorisation de métropole régionale, seront alors basés sur les analyses précédentes. Les idées seront toutefois à transposer, pour cerner le cas de la ville de Majunga

Une deuxième direction consiste à centrer l'étude sur quatre bases synthétiques proposées par différents auteurs :

- La métropole est une grande ville qui concentre le pouvoir et une ville qui domine de l'espace (cf. Gottman et les géographes classiques).
- La métropole (et la métropole régionale donc !), est un lieu de centralité qui se décline à travers plusieurs facteurs : concentration démographique, activités dynamiques, centre de diffusion technique, pôles de centralité à multiples facettes (commerces, échanges et services divers).
- Le dynamisme du développement représente un facteur essentiel. Selon toutes les définitions scientifiques évoquées, le concept de métropole se réfère toujours à des termes évolutifs. Et c'est même ce qui permet aux villes de changer de niveau, de la métropole régionale à la métropole nationale ; et ainsi de suite.
- Au niveau spatial, il est important de constater la richesse du concept. La métropole s'adapte à différentes échelles : l'international, le national, le régional. Il nous faudra cibler sur le régional.

Enfin, la troisième et dernière hypothèse consiste à bien faire ressortir le cadrage de l'objet d'étude : il est souhaitable de se rappeler en permanence que la métropole régionale se situe dans une position intermédiaire. Cette place se traduit par diverses contraintes. La métropole régionale se situe hiérarchiquement entre les agglomérations locales et les métropoles de rang national (voir international) par sa taille et ses fonctions. Cette situation est aussi visible à travers le dispositif de commandement. Les métropoles régionales occupent des positions de relais, entre la capitale nationale et les villes internationales, d'une part, et les agglomérations locales, d'autre part. Ce n'est pourtant pas uniquement une situation « intermédiaire », car elles cumulent en même temps un rôle d'interface entre les différents niveaux urbains considérés.

Après ce cadrage et l'approche des différentes facettes de l'étude, peut-on proposer une définition de la métropole régionale ? L'objectif est de présenter ici notre point de vue personnel. Une métropole régionale est alors la ville la plus importante d'une région géographique, au sein d'un pays, d'un territoire. C'est un centre urbain qui assume une fonction urbaine globale identique à celle de la métropole nationale, mais à une échelle spatiale moindre. Ce centre doit véhiculer l'idée de dynamisme, d'innovation et réguler le fonctionnement du réseau urbain local qu'il commande. La ville représente un pôle de

[21] *Op. cit.*

centralité effectif, se rapportant à des activités variées et attractives (pôle commercial, administratif, avec des services urbains divers) pour son aire d'influence. Dans ce cas, la métropole régionale tient un rôle majeur pour la promotion et le développement de son territoire dans tous les domaines (économique, social, politique et culturel).

2. Des critères adaptés au cas des métropoles des pays en développement

a. Les critères de base pour l'étude de Majunga

L'étude du concept de métropole, dans le cas d'une ville de pays en développement, doit être replacée dans le contexte urbain local. La spécificité urbaine des pays en développement s'écarte sensiblement de la situation des métropoles des pays développés auxquels nous nous sommes référé durant l'analyse des critères de métropolisation. Des indicateurs propres doivent être établis, en harmonie avec le processus de métropolisation connu dans les pays en développement.

En effet, dans les pays émergents, on trouve essentiellement des agglomérations « démographiques », avec un niveau d'équipement faible, sans rapport avec la masse de population et des fonctions trop banales. De plus, le dynamisme est souvent basé sur des activités urbaines traditionnelles comme l'administration, la fonction portuaire, le commerce élémentaire, etc. En outre, un problème de méthodologie technique peut également limiter l'analyse à Madagascar. L'insuffisance statistique, comme pour la mesure de l'évolution de l'emploi, ou le calcul du solde migratoire, constituent des contraintes majeures. Donc, la description de la concentration et de la centralisation des emplois dans le domaine des fonctions urbaines classiques sera privilégiée à la mesure.

Le poids prépondérant de l'économie urbaine sous-terraine influera aussi sur l'étude et nous obligera à revoir certains indicateurs. L'ampleur des emplois informels, et la concentration de petits métiers (qui occupent la quasi-totalité des citadins) prendra une attention particulière.

Au total, nous nous baserons sur cinq grands groupes de critères de base pour l'étude de Majunga (cf. Tab. 6).

Tab. 6 – Les critères de base pour l'étude de la ville de Majunga.

Les cinq critères de base
1- Le poids démographique.
2- La prépondérance de fonctions urbaines traditionnelles.
3- La concentration d'emplois informels.
4- Le poids de fonctions tertiaires classiques et conventionnelles.
5- Le rayonnement spatial de niveau supérieur.

Source : recomposition personnelle.

b. L'inadaptation de certains critères

La base d'élaboration des critères personnels mentionnés ci-dessus (Tab. 6**)** ne s'écarte pas fondamentalement de ceux retenus dans les pays développés. Mais il convient de signaler que certains critères, dits essentiels ou élargis sont inadaptés au cas des pays en développement.

D'abord, la quasi généralisation de l'hypertrophie des villes capitales exclut tout étoffement significatif des fonctions métropolitaines, stratégiques ou supérieures dans les métropoles régionales (services aux entreprises, commerces rares, sièges de banques et assurances, développement de la gestion informatique, etc.). L'existence limitée de fonctions et services de haut niveau se conjugue aussi avec la rareté des firmes internationales.

Ensuite, la faible performance générale des villes des pays pauvres les met dans une situation de pauvreté relative par rapport au processus de métropolisation très performant qui s'opère dans les pays riche. La faiblesse ou l'inexistence d'infrastructures et d'activités technopolitaines atteste de cette situation. La notion de concurrence et de dynamique de l'innovation, avec l'existence de pôles d'innovation, de pôles de compétitivités à visée mondiale, la présence de marchés à forte valeur technologique sont des choses quasi inconnues, du moins en Afrique. Technopoles et parcs technologiques destinés à faire grandir les talents économiques (génie informatique, génie mécanique et conception, génie des systèmes de production, génie des systèmes de commande) seront à bannir des critères d'analyse de la métropole, à Madagascar.

Par ailleurs, concernant l'analyse spatiale, au niveau de l'étude de la diffusion de l'influence métropolitaine et de la modélisation du territoire, des adaptations sont nécessaires. L'aire métropolitaine (et la zone d'influence des villes) dans les pays en voie de développement fonctionnent avec des critères spécifiques où le problème de l'accessibilité prime. Les modèles du centrisme métropolitain utilisés dans les pays développés sont à exclure, sauf pour les métropoles nationales. Par exemple, les polarisations mesurées pour l'emploi, par les navettes des travailleurs, comme en Ile-de-France (cf. GRASLAND C. et SAINT-JULIEN T., 2006) sont loin de la réalité urbaine de Majunga, plus que d'Antananarivo.

*

***

Dans l'impossibilité de mettre en œuvre une approche élargie à la problématique de la métropole et de la métropole régionale, à travers le monde, nous nous contenterons de nous appuyer sur le modèle français, car il repose sur un questionnement solide. Il nous permettra de compenser, pas ses techniques, le manque criant de travaux sur la constitution métropolitaine des villes de Madagascar. Beaucoup d'ouvrages font des analyses intéressantes sur la capitale, les centres urbains secondaires et les petites villes ; mais nous n'avons pas trouvé de travaux qui abordent la définition, la notion ou le concept de métropole régionale. Cette carence bibliographique nous a obligé à importer un modèle étranger existant.

Ensuite, les liens solides tissés pendant la période coloniale, entre les systèmes urbains des deux pays a justifié la pertinence du choix du modèle français comme base d'analyse. De plus, en dehors des vestiges de l'urbanisme colonial à Madagascar, la tendance actuelle d'évolution du réseau urbain tend à emboîter le pas au modèle français, au moins pour la gestion urbaine. Par ailleurs, notre objectif n'est pas tant la pertinence du concept, que l'acquisition des notions de base destinées à mieux cerner notre problématique sur la ville de

Majunga. De surcroît, notre séjour à Clermont-Ferrand nous a apporté beaucoup sur la situation d'une métropole régionale française, confrontée à une métropole internationale et capitale hypertrophiée : Paris.

En définitive, au moins quatre composants apparaissent nettement pour transcrire le concept de métropole régionale à Madagascar :

- C'est une « ville-mère », la ville la plus importante, qui domine un espace à une échelle géographique cohérente : la région. Cette agglomération importante est à la tête d'un réseau urbain.
- La ville métropole représente un pôle urbain, un nœud de communications, un pôle d'échanges et un centre de réseaux d'information.
- Le concept de métropole traduit toujours un milieu d'innovation et un lieu de pouvoir qui décline plusieurs aspects du pouvoir de commandement de l'espace : pouvoir politique, culturel et économique…
- La métropole régionale, est la ville principale d'une région territoire (administrative) qui regroupe simultanément des fonctions gestionnaires et représente une forte concentration de population et d'activités dans le cadre de ce territoire.

Ce sont ainsi quatre éléments principaux, sélectionnés à partir de la définition générale. Mais les définitions proposées sont-elles suffisantes ? De plus, le concept de métropole n'est pas une notion figée, il évolue parallèlement à la mutation qui s'opère au niveau du processus d'urbanisation actuel.

Alors, notre objectif ultime cherchera à s'appuyer sur l'analyse concrète, adaptée à la problématique de terrain de Majunga. Il s'agira alors, après l'étude, de recadrer la notion de métropole régionale, vue sur le terrain, par rapport aux éléments de la terminologie.

Chapitre 2

SUPPORT SPATIAL ET MÉTHODOLOGIE

Dans un premier temps, il sera question des problématiques qui entourent le sujet de thèse : pertinence du choix du sujet, présentation du territoire d'études, localisation ; puis le contexte de la formation, et le profil type de la ville de Majunga qui a justifié son choix. Nous exposerons ensuite notre recherche bibliographique, en relation avec notre problématique. A la fin de ce chapitre, nous pourrons exposer les méthodologies techniques et expliquer, en détail, le contenu de la démarche méthodologique qui vise à répondre aux questions de la problématique : manipulation des données statistiques, comparaison à différentes échelles et enquêtes de terrain.

I. LE CHOIX DU LIEU DE LA THÈSE : LA VILLE DE MAJUNGA

Deux facteurs nous ont incité à choisir Majunga comme support d'étude : une opportunité professionnelle déjà évoquée et surtout son statut de capitale régionale reconnu à Madagascar. L'occasion était donc belle de vérifier s'il s'agissait aussi d'une métropole… à vocation régionale de surcroît.

A. La justification du choix du lieu d'étude

1. Le poids de l'histoire

Tous les auteurs évoquant la ville valorisent à juste titre son long passé. L'une des raisons d'être de la ville est de produire de nouvelles valeurs créatrices, grâce à un potentiel d'échanges favorisé par la durée dans l'histoire. Sur ce plan, le processus de formation de la ville de Majunga rentre parfaitement dans le contexte du développement urbain des côtes de Madagascar et, au-delà, de tous les systèmes urbains ripuaires.

Depuis la découverte de Madagascar par les Portugais au XVIe siècle, Arabes, Portugais, Hollandais, Français et Anglais ont bénéficié d'une facilité accrue de contacts avec les indigènes. Les Européens se sont succédé pour fonder des comptoirs commerciaux le long des côtes malgaches : côte ouest (de Tuléar à Morondava), côte nord-ouest (de Maintirano à Majunga en allant jusqu'à Nosy be), baie d'Antongil, Foulpointe, Tamatave, baie de Manafiafy (Pointe Saint Luce), Fort Dauphin et baie de Saint-Augustin. Les objectifs sont dictés, dans un contexte de concurrence, par le souci d'étendre des possessions côtières et d'assurer le développement du commerce. Cette situation a favorisé l'urbanisation précoce des lieux d'échanges. Toutefois, les agglomérations portuaires ne peuvent être toutes qualifiées de villes réelles. Mais, au moins, retiendra-t-on que l'intensité des échanges et la fonction commerciale peuvent être à la base du

phénomène urbain. Et, effectivement, ces germes précoces sont souvent devenus des centres urbains, plus ou moins importants, comme dans le cas de Majunga. La ville a été le point de rencontre des grands navigateurs européens à la recherche de la fortune, sur la route des Indes, puis un comptoir arabe.

Selon des sources concordantes, la cité comptoir de Majunga a été officiellement créée vers 1745. La toponymie de « Majunga » est d'origine plurielle, mais deux définitions ont été prioritairement retenues[22]. Majunga est une création du commerce arabe, sur la côte nord-ouest de Madagascar et parmi bien d'autres agglomérations côtières. Des navires de l'Oman y venaient chercher des esclaves et de la cire, ainsi que des écailles et, depuis lors, la côte n'a cessé d'être en relations commerciales permanentes avec l'Arabie, la Perse, la côte nord-ouest de l'Inde et la côte orientale de l'Afrique. Sous le règne de Ravahiny (1778-1808), une reine sakalava très puissante, Majunga devint même le plus grand centre commercial de toute la côte ouest. En 1810, on notait que l'agglomération portuaire abritait plus de 6 000 « Indiens » et « Arabes ». R. L'HERMITE[23] a rapporté les caractéristiques majeures de cette cité côtière marchande : *« Les commerces avec l'Afrique, les Indes, l'Amérique et l'Europe ont été très florissants. Chaque jour, on débarquait régulièrement des tissus, de la quincaillerie, du rhum, de la bière, des armes et des parfums. Il y a des mosquées à l'usage des différentes sectes, des maisons d'éducation des ateliers de tous genres. On y construit beaucoup de doubles chaloupes et des pirogues de 150 tonneaux. Les sakalava échangent de l'argent ciselé, des piastres, de l'écaille et viennent en masse pour vendre leurs denrées ».*

A travers ce récit, on peut saisir l'importance des diverses fonctions commerciales que l'on attribue à la ville. Et on peut en tirer trois idées sur son importance :

- Elle est déjà une agglomération démographique solide : évoluant aux environs de 5 000 habitants au départ, le comptoir a rassemblé 10 000 habitants vers 1875 (RASOAMIARAMANANA M., 1978). A titre de référence, Tananarive n'abrite que 50 000 habitants à la fin du XIXe siècle.
- Elle dispose d'une organisation spatiale, avec division fonctionnelle de l'espace. Pour gérer l'intensité de l'activité commerciale, l'ampleur du système du troc (et le poids démographique), la reine sakalava a dû nommer trois chefs arabes pour administrer la cité. Celle-ci est divisée en trois districts : la zone du port, le village sakalava et la ville arabe qui s'est développée du côté de la Pointe de sable (la zone actuelle d'implantation de l'administration du port).
- On observe l'ébauche d'une diversification des fonctions de la ville : malgré le poids prépondérant des activités commerciales et le caractère encore primaire de certains échanges (système du troc), d'autres fonctions connexes, propres à l'organisation d'une vie urbaine sont ébauchées : fonction religieuse et éducative, carrefour culturel, fonction artisanale (travail du bois pour la construction de pirogues),...

L'évolution urbaine de la cité comptoir de Majunga s'inscrit, de plus, dans le contexte du développement urbain général à Madagascar, avec la croissance des villages-centres et le rôle majeur joué par la capitale Tananarive dans le royaume merina au XIXe siècle. Certes, la population et les activités portuaires connaissent des fluctuations, mais le statut de ville est désormais acquis. Sous l'administration merina, Majunga est le siège d'un gouverneur qui y installe un poste militaire, avec des forteresses avancées aux alentours. Puis, sous la

[22] Etymologiquement, « Majunga » viendrait du mot sakalava « Mahajanga » signifiant « qui guérit », mais une autre source affirme que le nom est dû à la formation arabo-swahilie « *Mji Angaïa* », ou « Ville des fleurs ». Les deux appellations se conjuguent au fil du temps et ont été comprises par tout le monde. Actuellement, avec la malgachisation des noms de ville, « *Mahajanga* » est le plus adopté. Nous avons utilisé en même temps les deux dénominations (Majunga/Mahajanga) dans ce travail.

[23] *Histoire de Majunga (La cité de Majunga à son apogée)*, www.majunga.org/histoire/apogee/htm

colonisation, la ville a bénéficié d'un plan d'aménagement et d'investissements en équipements variés et cela l'a propulsée au rang « de métropole coloniale ».

A l'indépendance, avec 51 830 habitants en 1960 (ZAMANY L., 2004), la ville a assumé un rôle administratif déterminant en tant que capitale d'une province très vaste (150 023 km²), Cette période lui a conféré la place de « métropole régionale », au même titre que les autres métropoles régionales de Madagascar : Antsirabe, Toamasina, Toliara, Antsiranana et Fianarantsoa. En bref, la prépondérance de son poids urbain à Madagascar se traduit par une tendance durable, quels que soient les repères. Elle est évolutive et dynamique, en particulier du point de vue démographique. Enfin, l'importance urbaine est fondée sur des activités plus ou moins variées, au-delà des simples animations portuaires.

2. Une ville qui répond aux critères de métropole régionale

La deuxième idée qu'il convient de retenir est la capacité de la ville à remplir la majorité des conditions d'une puissance métropolitaine au niveau régional : taille, niveau qualitatif, équipements, fonction politique, etc. Et ceci n'est pas nouveau. On le trouve déjà dans l'article de G. RABEARIMANANA (RABEARIMANANA, 2005)[24] : « *Majunga (…) une véritable capitale régionale : fonctions administratives, civiles et militaires de niveau supérieur liées à son statut de chef-lieu de province depuis au moins 1960, présence de CHU*[25]*, fonctions économiques (port, port de pêche crevettière, pôle industriel, fonctions commerciales remarquables et un vaste marché de consommation) ».*

L'intérêt du choix repose aussi sur la possibilité de replacer Majunga par rapport aux autres métropoles régionales. Qu'a-t-elle de plus (ou de moins) par rapport à Tuléar, Antsirabe, Fianarantsoa ou Tamatave ? Mais Majunga est un bon choix par rapport à d'autres, dans la mesure où elle dispose de traits distinctifs par sa démographie, son histoire et surtout son urbanisme. Et dans le contexte global du phénomène de métropolisation à Madagascar, Majunga se détache assez nettement par son dynamisme.

3. La dynamique propre à Majunga

Partageant les dénominateurs communs à toutes les métropoles régionales, Majunga se distingue des autres par un contexte spécifique, celui d'une ville de poids, avec plus de 200 000 habitants (PUDI, 2004)[26]. Elle est le deuxième port long courrier du pays, la capitale administrative d'une entité territoriale provinciale à géométrie variable (province, *faritany*, province autonome, région). C'est également un pôle de développement économique national (dans le cadre de la politique nationale de l'aménagement du territoire). En ce qui concerne la question de l'environnement urbain, la ville de Majunga présente un intérêt certain pour l'étude des processus d'aménagement : une croissance urbaine soutenue et un dynamisme réel de certains pans de la vie économique (activités portuaires, commerces, produits de la pêche crevettière, secteur informel), qui traduisent le renforcement de son image de pôle économique et de centre régional de services. On observe encore un phénomène d'explosion des structures spatiales de la ville, avec une extension urbaine à marche forcée et un processus de recomposition des quartiers favorisé par plusieurs facteurs (croît naturel fort, flux constants de migration et cosmopolitisme des éléments humains).

[24] *Op. cit.*, p. 91.
[25] CHU : Centre Hospitalier Universitaire.
[26] Commune urbaine de Majunga (2004), PUDI (Plan d'Urbanisme DIrecteur). Projection 2023, rapport provisoire rédigé par RAJAONA Georges, architecte urbaniste (coordinateur du projet), RAJOHARISON Jules, ingénieur VRD, RAJAONA Andry, socio-économiste, 2004, divisé en six chapitres, p. 3.

Majunga présente donc des traits singuliers, basés sur un dynamisme démographique couplé avec un dynamisme économique. Ce qui est assez rare dans les pays au développement tardif. Donc, tous les éléments sont réunis pour étudier le processus de métropolisation classique dans un pays en voie de développement.

4. Le facteur développement

Par ailleurs, apparaît souvent à Madagascar l'idée que la « Cité des fleurs » (la ville de Majunga) est une ville pilote. Cette assertion suscite beaucoup de questions de la part des observateurs extérieurs qui s'interrogent sur le fondement même de cette affirmation : une ville pilote soit, mais par rapport à quoi ? Effectivement, Majunga est une « ville phare », depuis ces dernières années, unanimement reconnue comme telle, en matière de dynamisme politique. Elle reçoit toute une panoplie d'aides (des bailleurs de fonds institutionnels et privés), supports pour de nombreuses actions de développement : déjà réalisées, en cours ou en projet. Et les domaines d'intervention sont vastes : santé (hôpital, sanitaires publics), infrastructures et réseaux (eau potable, assainissement, collectes des ordures ménagères), économie (schéma directeur des marchés, délocalisation et extension de la gare routière), appui à l'émergence de structures associatives (appui-conseils, formation et accompagnement) et développement en microéconomie (financement des petites entreprises) ; sans oublier l'action sociale, avec un soutien apporté à la population dans les quartiers populaires (maisons de quartiers, animation, sport). Ce dynamisme local nous aide à argumenter qu'une telle « attitude urbaine » mérite d'être étudiée.

Sous les pouvoirs successifs, la ville a toujours su exploiter les actions volontaristes de l'état central, par rapport aux autres métropoles régionales. Durant la colonisation, il est clairement apparu que l'administration coloniale a largement privilégié le nord-ouest malgache à travers des aides à la métropole majungaise. Après l'indépendance, étant originaire de la province, « le père de l'indépendance malgache » (P. Tsiranana) a œuvré à la mise en place d'infrastructures de développement, non seulement pour sa ville mais aussi pour la région toute entière. La vision, fondée sur l'équilibre régional, du président Ratsiraka a favorisé le renforcement de la puissance métropolitaine de notre capitale régionale. A travers de nombreuses intentions (et des actions concrètes), le pouvoir politique actuel ne cache pas son ambition de faire de Majunga une ville pilote en matière de projets de développement. Ainsi, les journaux rapportant la récente visite du président Ravalomanana ont annoncé le lancement de grands chantiers pour le développement de la ville : « *construction et réhabilitation des marchés de la ville, la mise en chantier d'un nouveau bâtiment devant abriter les bureaux de la région d'une valeur de 17 milliards d'Ariary, un nouveau bâtiment réservé aux activités sportives des jeunes de la Cité des fleurs, un grand hôtel de cent (100) chambres à cinq étoiles qui sera construit par les Chinois, enrichira bientôt les infrastructures d'accueil de la ville. De leur côté, les Japonais vont construire un nouveau port où les bateaux pourront accoster. De plus, la Ville des Fleurs sera parmi les bénéficiaires du financement de 150 millions de dollars. Ce financement servira à la construction et la réhabilitation de diverses infrastructures de la ville avec pour objectif le développement rapide de la ville. A ce rythme, l'espace urbain de Mahajanga changera d'ici deux ans*[27]». Lors de la célébration du 40e anniversaire de l'Eglise de Jésus-Christ de Madagascar (FJKM) qui s'est tenu dans la ville de Majunga, le même président a dévoilé la création d'un *« lycée pilote*[28] *»* au sein de l'enceinte du FJKM *ziona vaovao* qui coûtera à la somme de 2 milliards 400 millions d'Ariary, financé par la présidence et qui relève de l'initiative du président, lui-même. Ce lycée aura soixante salles de classes.

Tous ces projets de développement ont éveillé notre curiosité, à propos du rôle de l'état dans la conception urbaine du développement métropolitain local à Madagascar. Et

[27] *La gazette de la Grande île*, n° 01312, samedi 7 juillet 2007.
[28] *L'express de Madagascar*, n° 3915, 28 janvier 2008.

Majunga fournit un exemple idéal en matière de concentration de l'aide publique. Comment alors s'élaborent les mécanismes qui lient tous les acteurs ? Le partenariat public-privé est-il effectif au niveau des actions pratiques de développement ? En quoi, les acteurs urbains locaux pourront-ils concurrencer la puissance métropolitaine de Tananarive, la capitale, à traves ces actions ?

Si le choix du lieu d'études se fonde sur divers éléments de dynamisme, la justification du choix du sujet de la thèse même repose principalement sur l'importance de la gestion et de la politique urbaines dans les métropoles régionales des pays en développement.

B. Un modèle générique pour l'analyse des métropoles régionales en pays en développement

L'objectif de notre étude ne se bornera pas seulement à l'analyse *stricto sensu* de la ville de Majunga. Certes, une telle étude urbaine, au niveau régional, n'est pas fréquente à Madagascar ; mais cette recherche, parallèlement, aura pour objectif de fournir un outil de réflexion sur la problématique urbaine générale dans les pays en voie de développement. Il s'y ajoute la question de la décentralisation, ainsi que la réflexion qui tourne autour de la dynamique urbaine dans les pays du Sud.

1. Des problématiques d'actualité

Trop souvent, les faits, les images, les recherches et les écrits dénoncent les problèmes de l'évolution urbaine en Afrique et à Madagascar. Ils convergent généralement vers deux points : la gestion urbaine et le problème de la croissance démographique et spatiale. Ce contexte nous a beaucoup attiré, et nous souhaitons aborder la nature des problèmes de la gestion urbaine.

Les grandes agglomérations asiatiques et africaines se distinguent par leur croissance démographique soutenue, particulièrement en Afrique, où les mégalopoles croissent au rythme annuel impressionnant de 7 %/an. La tendance en cours montre que la majorité des migrants vers les villes viennent s'installer dans les villes d'au moins 500 000 habitants, ou dans les agglomérations de 1 à 5 millions d'habitants. Les prévisions indiquent qu'elles vont croître à un rythme plus rapide que toute autre catégorie de ville, car elles absorberont la moitié de la croissance urbaine des deux prochaines décennies.

Malheureusement, très peu des petites villes et des villes intermédiaires (de 100 000 à 500 000 hab.) sont prêtes à relever le défi urbain. D'après le programme d'indicateurs urbains (*Urban Indicators Programme*) de l'UN-HABITAT, 70 % des villes d'un panel d'agglomérations mondiales reconnaissent qu'elles n'ont pas les moyens d'encadrer le processus d'urbanisation. Ainsi, elles ne savent pas dans quelle mesure la croissance urbaine est issue ou non de celle des quartiers pauvres et informels. Cette absence de données n'est pas uniquement due au manque d'outils de mesure**,** elle reflète également la méconnaissance des défis posés par l'urbanisation, ainsi que l'absence de volonté des autorités locales de les reconnaître, et, partant, de résoudre les problèmes de pauvreté urbaine.

Majunga, de par sa taille, représente donc un support idéal pour l'étude de cette problématique dans les villes intermédiaires et pour l'évaluation de leur avenir en tant que ville de taille supérieure.

2. Un exemple de gestion urbaine

Le fondement de notre étude s'articulera donc autour d'une analyse des multiples facettes des problèmes de la croissance urbaine, du rôle d'une métropole régionale et de son

insertion dans les réseaux urbains. Tout ceci dans le cadre particulier d'un pays en voie de développement : Madagascar. Notre idée, fondamentale, placée comme hypothèse de départ, est que le « concept de métropole », replacé dans son milieu local, mis en rapport avec le cadre sous-régional, intégré au système national, existe bien dans les pays en développement. Au-delà, l'analyse sera élargie à un positionnement dans les réalités mondiales, en matière de métropolisation planétaire.

L'état des lieux de la situation actuelle à Madagascar révèle que le développement spatial des villes a respecté, moins des stratégies conçues, planifiées et respectées, que des occupations désordonnées et parfois même spontanées. Le diagnostic de la croissance urbaine sous l'angle « habitat » se présente comme suit : *« Les différents plans d'urbanisme élaborés pour les principales agglomérations de l'île ont été vite dépassés par la réalité de l'exode rural à tel enseigne que même les emprises des voies et des réseaux principaux n'ont pas toujours été respectées. La réalisation des programmes successifs d'habitat, conduits principalement après les ravages des cataclysmes naturels, a toujours rencontré divers problèmes non seulement d'ordre politique mais surtout d'ordre économique et social*[29] *»*. Il arrivait souvent que les intérêts du pouvoir central, principal pourvoyeur de ressources financières, ne concordaient pas avec ceux de l'ensemble des populations locales en matière d'équipements urbains et encore moins en matière de logement. La gestion et l'administration technique des agglomérations ne se déployaient pas au rythme des besoins, faute de moyens financiers et humains, et la mise en œuvre des documents d'urbanisme était pratiquement impossible.

Par ailleurs, il existe des arguments montrant que cette problématique urbaine recouvre un intérêt particulier à Madagascar. Et que c'est un enjeu de taille pour le développement urbain durable. Hormis la période de l'ère coloniale, où a été mise en place une véritable politique urbaine à Madagascar, la gestion du développement urbain n'a jamais fait l'objet d'une attention particulière de la part des décideurs politiques, notamment durant la période post-coloniale dominée par la Deuxième République (1972 – 1993). Des pratiques surannées ont fortement influencé le processus d'urbanisation et la recomposition de l'armature du réseau urbain malgache. Heureusement, Madagascar n'a pas encore connu le rythme catastrophique de la croissance urbaine en Afrique noire, l'ampleur du phénomène latino-américain, ou encore l'explosion des villes asiatiques. Il est donc grand temps pour Madagascar de rattraper son retard pour contrôler l'essor de son urbanisation et amorcer un processus construit et contrôlé du développement urbain. Facteurs qui ne peuvent qu'aider à la polarisation régionale.

II. LA VILLE INTERPRÉTÉE DANS UN TERRITOIRE RÉGIONAL

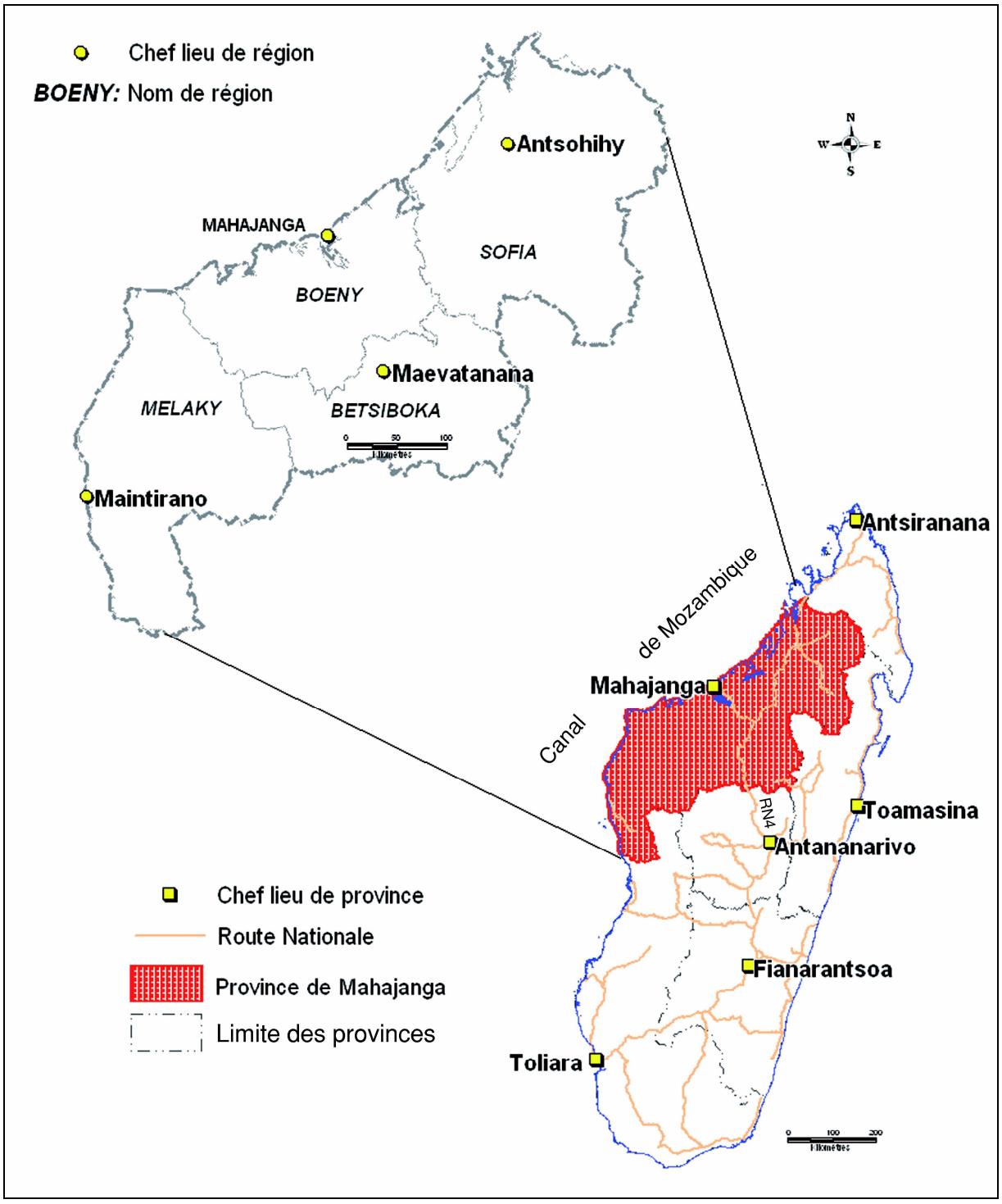
A. Majunga dans son environnement régional

1. La capitale du nord-ouest malgache

Située sur la côte nord-ouest de Madagascar, Majunga est souvent l'étape ultime d'un périple entamé sur les Hautes Terres de Madagascar, puis poursuivi à travers des paysages géographiques très diversifiés et une mosaïque de cultures. On arrive alors sur la côte ouest et ses vastes plaines, au terme desquelles se dévoile la « Ville des fleurs en floraison ». La ville de Majunga est localisée en bordure du canal de Mozambique (Fig. 1), au bord de l'estuaire du fleuve Betsiboka. Cette métropole régionale est ainsi le terminus de la route nationale n° 4 (RN4), à 570 km de la capitale nationale, Tananarive.

[29] PNH (2006), *Politique Nationale de l'habitat*, Ministère de la Décentralisation et de l'Aménagement du Territoire (MDAT), PNUD Madagascar, UN-HABITAT, Gawto vision tag, août 2006, p. 2.

Fig. 1 – Localisation de la ville de Majunga



ANDRIAMITANTSOA, 2006.

Ses coordonnées géographiques sont : 45°43’ de latitude sud et 46°20’ de longitude est. La ville est bordée à l’ouest par le canal du Mozambique et limitée, au sud, par la baie de Bombetoka dans laquelle se jette le fleuve. A nord et à l’est s’étendent des savanes arbustives. La commune de Majunga s’étend sur 53 km^2 avec, actuellement, une population totale d’environ 200 000 habitants.

Séparée par le canal de Mozambique de la façade orientale de l’Afrique, la ville de Majunga fait face au système des villes de la côte du Mozambique.

Un peu plus au sud, les métropoles sud-africaines lui offrent une opportunité relationnelle très réelle. Dans ce contexte, même si elle est un peu moins proche de la République d’Afrique du Sud que Tulear, en particulier de la métropole de Durban, la ville de Majunga pourrait exploiter ses bonnes relations maritimes, les villes sud-africaines étant « *les portes du monde* » pour l’Afrique du sud.

Du point de vue administratif, la ville de Mahajanga est l’une des 45 communes urbaines existantes à Madagascar. Elle est surtout l’ancienne capitale de la province du même nom, créée durant la période coloniale. Le changement structurel de 1995 lui a attribué un statut de capitale d’une province autonome, puis de chef-lieu de région (*Boeny*), actuellement (cf. Fig. 1). L’enracinement de cette fonction administrative a favorisé l’attraction progressive d’autres activités urbaines. C’est le cas de bien des villes régionales, en Afrique et ailleurs.

2. Majunga : un modèle typique de métropole régionale à Madagascar?

Cette spécifité de Majunga a nourri aussi notre curiosité, en partant de l’idée que cette ville offre un exemple typique de métropole régionale à Madagascar. En effet, dès la prise en compte de quelques indicateurs pertinents (Tab. 7), basés essentiellement sur le dynamisme démographique (Population totale, densité moyenne et taux de croissance annuelle), Majunga fournit l’opportunité d’une analyse intéressante de la problématique urbaine à Madagascar. Son profil s’aligne parfaitement sur celui des autres métropoles régionales de l’île, mais aussi sur nombre de villes régionales en Afrique.

Tab. 7 – Le tableau de bord de Majunga (commune urbaine)

	Indicateurs
Superficie	54 km² (5 400 ha)
Nombre des quartiers (*Fokontany*)	26
Nombre d’arrondissements	7
Population totale (2004)	273 120 hab.[30]
Densité moyenne (2003)	76 hab. /ha
Taux de croissance annuel (2004)	3 %
Budget de la commune (2007)	950 484 $[31]

Source : Service technique de la commune.

[30] Statistique SPAT (estimation, 2004).

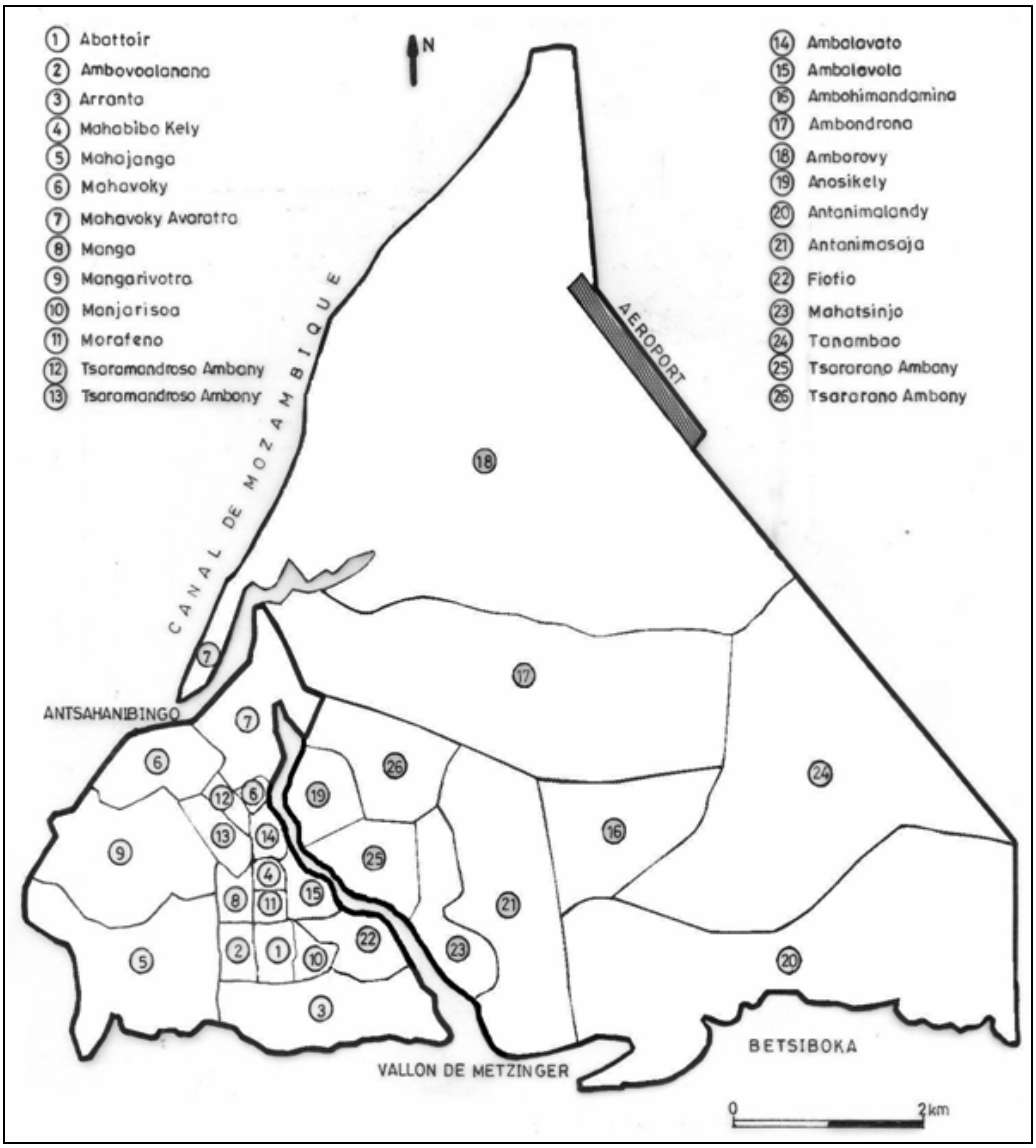
[31] Selon le Services administratifs et des Ressources Humaines de la commune urbaine de Majunga, le budget de la commune s’équilibre à 1 684 258 700 Ariary en 2007. En janvier 2008 (29 janvier 2008), le cours de dollar est de 1 $ = 1 772 Ariary soit 1 947 149 $, ce qui donne un budget par habitant de 3,16 $/hab.

B. Le cadre spatial de l'étude

1. Le territoire municipal de la ville de Majunga

Le cadre spatial de notre étude s'établira dans un espace focalisé sur la « ville » de Majunga. Ce territoire est essentiellement constitué par la « commune urbaine » de Majunga, qui regroupe vingt-six quartiers (Fig. 2). L'îlot spatial de détail sera donc matérialisé par le quartier (ou *fokontany*), la cellule administrative de base[32]. Mais le territoire communal urbain est divisé en deux *firaisana* (commune) : Mahajanga et Mahabibo qui totalisent chacun treize *fokontany*. Parallèlement à cette organisation de base, la ville est découpée en sept arrondissements administratifs.

Fig. 2 – La subdivision en quartiers de la commune urbaine de Majunga



Source : Projet de ville, 1997 (ANDRIAMITANTSOA, 2005).

[32] Voir RAMAMONJISOA J., « Le *Fokontany* à Madagascar, approche géographique », *Revue de Géographie*, n° XXXVII, Faculté des Lettres, juillet-décembre 1980, p. 58.

Les études sur la ville proprement dite se dérouleront donc dans ce cadre territorial restreint : les enjeux démographiques, la croissance des diverses fonctions, les aspects spatiaux et la gestion urbaine.

Plusieurs indicateurs peuvent caractériser le territoire municipal de la ville de Majunga (cf. Tab. 7) : la taille spatiale (superficie), la structure du découpage administratif, l'indicateur démographique (densité), la capacité organisationnelle de la municipalité (budget municipal). Cette représentation du territoire municipal a constitué un élément d'attraction supplémentaire pour notre étude dans la mesure où celle-ci supporte les éléments de la puissance métropolitaine, la question étant alors de savoir si ce territoire est bien préparé à la chose.

Au-delà de Majunga, l'échelle régionale sera abordée au niveau de la province, pour tenir compte de l'organisation administrative traditionnelle (cf. Fig. 1). L'analyse des zones d'influences et du rayonnement de la ville de Majunga partira de ce cadre régional. Mais les études pourront déborder pour s'établir dans un espace régional, variable selon les critères retenus pour l'analyse.

Fig. 3 – Vue aérienne de Majunga



Source : Photographie aérienne, IRCOD-Majunga, 2001.

2. Un autre cadre de référence : la province de Majunga ?

La question de la limite théorique de la zone d'étude régionale, autour de la métropole, mérite d'être soulevée. Préalablement, nous posons le principe que nous nous affranchissons du cadre physique du champ d'étude.

Pour adopter un référentiel de base spatiale, nous avons retenu celui de la province de Majunga, d'autant que le poids des fonctions administratives est ancien et a toujours été prépondérant pour la ville. L'instabilité chronique de la structure du découpage administratif à Mada-

gascar nous amène aussi à retenir cette délimitation comme la plus large et qui ait été, une référence administrative omniprésente depuis la période coloniale. Car, si l'on ne retient au départ que la limite du nouveau découpage territorial actuel (la région), la zone d'influence réelle de la ville de Majunga dépassera largement ce cadre spatial. Et notre question est alors : la zone d'influence fonctionnelle (réelle) coïncide-t-elle avec la limite géographique de l'ancienne province ? Existe-t-il des flux, plus dynamiques, qui pourraient dépasser ce cadre « provincial » ?

Mais nous ne pourrons pas ignorer l'axe relationnel existant entre la très puissante Antananarivo et la ville de Majunga. Les flux pendulaires entre les deux pôles sont intenses aussi bien en voyageurs qu'en marchandises. Donc, il est souhaitable que le cadre spatial de l'étude soit étendu le long l'axe de la RN4 qui aboutit à la capitale. En partant du principe que l'influence de la capitale peut très bien repousser les limites de Majunga. En bref, le cadrage spatial de la zone d'étude dépasse largement la province pour mieux cerner touts les éléments d'analyse (Fig. 4).

L'étude à différentes échelles spatiales nous permettra de situer Majunga par rapport au contexte local, régional et national. Au-delà, en quoi sa situation géographique représente-t-elle un atout ou un handicap ? Quels sont les atouts inexploités qui seraient liés à cette disposition géographique ?

Au niveau local, l'environnement physique du site d'implantation de la ville constitue un facteur favorable. Malgré, la présence de certaines contraintes physiques (températures élevées, ensablement de l'estuaire de la Betsiboka, érosion marine, inondabilité de certaines zones d'extension potentielle), la ville bénéficie d'un site favorable. Au niveau régional (administratif), Majunga a une position stratégique pour structurer et dominer spatialement la vaste région (géographique) du nord-ouest malgache. De plus, aucune autre métropole régionale ne vient contester sa domination sans partage, sur une région de surcroît potentiellement riche. Depuis longtemps, la fonction portuaire qu'elle assume lui a valu d'être la deuxième porte d'entrée à Madagascar, derrière Toamasina. Enfin, au niveau international, la ville de Majunga a toujours été une fenêtre de la « Grande île », tournée vers le continent africain. En outre, l'intérêt géopolitique, social et économique des relations entre Madagascar et l'archipel des Comores est étroitement lié au rôle catalyseur que joue Majunga depuis longtemps. Cette proximité géographique, et celle de l'Afrique offrent des opportunités considérables dans la perspective d'un développement futur de la ville.

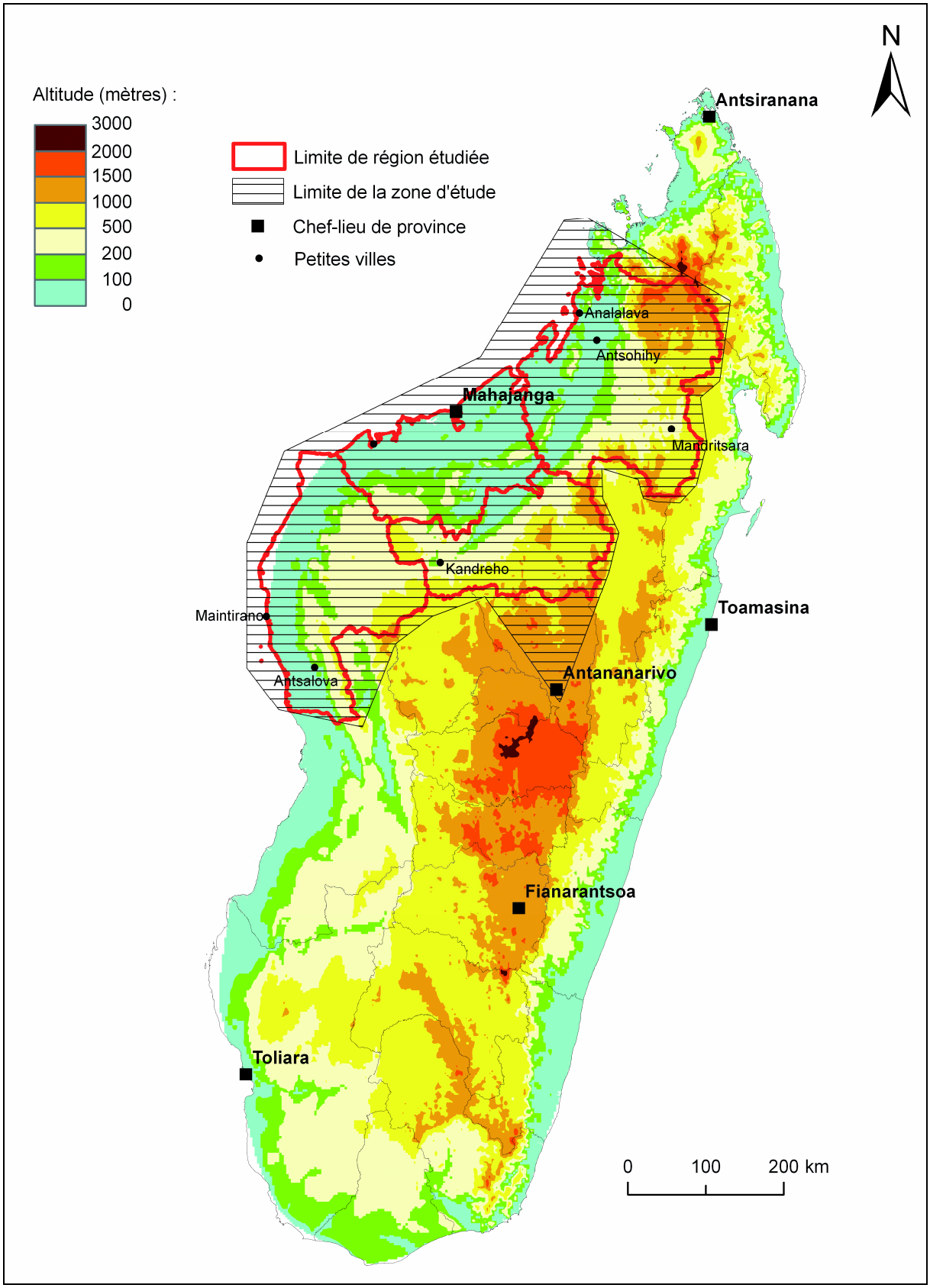
III. MÉTHODOLOGIE D'ANALYSE

Pour donner une vision synthétique de la démarche suivie, il nous a paru souhaitable d'en retracer les différents éléments. Le contenu de la méthodologie repose sur trois bases principales : l'exploration bibliographique, les statistiques et les démarches de collecte de données. Une méthode aléatoire et souple, en fonction des thèmes d'analyse a été privilégiée.

A. L'exploration bibliographique

Cette première étape a été longue et nous avons consacré beaucoup de temps aux travaux bibliographiques. La localisation des endroits où nous avons fait des explorations bibliographiques est variée : localement à Majunga, Antananarivo ; puis à l'Université Blaise-Pascal de Clermont-Ferrand II (France) et, enfin, sur Internet. On peut classifier les données recueillies suivant les thèmes et leur degré de relation avec notre sujet de thèse. Ainsi, des ouvrages généraux académiques ont été lus à l'Université d'Antananarivo (département de Géographie et bibliothèque universitaire) : ouvrages spécifiques dans le cadre des articles, mémoires et thèses

Fig. 4 – Les limites spatiales retenues pour l'étude



Source : BD, FTM, 2005 (ANDRIAMITANTSOA T., 2008).

effectués au sein du département de Géographie. Toujours à Antananarivo, nous avons obtenu certaines ressources bibliographiques des différents organismes publics et privés (Ministère de l'intérieur pour la consultation de monographies, Ministère de la décentralisation et de l'aménagement du territoire pour certains supports cartographiques et publications sur les réseaux routiers régionaux). L'essentiel des chiffres nous a été fourni par l'Institut National de la STAtistique (INSTAT), notamment les chiffres sur la population (enquêtes auprès des ménages 2004, grands centres urbains à Madagascar, monographies des 22 régions et estimation de la population en 2004 ; enquêtes auprès des ménages en 2005). Certains chiffres et fonds de carte sont tirés des sources suivantes : PNUD[33], FTM[34], CITE[35], APMF[36], AGETIPA[37]. Parallèlement, beaucoup d'extraits de presse et d'articles de magazines, concernant directement la ville de Majunga ont été collectés (quotidiens : *Gazetiko, L'Express de Madagascar, Midi-Madagasikara, La gazette de la Grande île, Madagascar-Tribune* ; hebdomadaire : *L'hebdo de Madagascar* ; hebdomadaires économiques : *Dans les Medias de Demain, La revue de l'Océan Indien, Boina communication* ; magazines : *Vintsy* et *Madagascar magazine*).

A Majunga, des documents sur les projets de la ville – le projet de ville 1997, le « *Plan d'urbanisme Directeur (PUDi)* » – et la gestion urbaine, ainsi que divers rapports auprès des organismes de développement (PAIQ[38], IRCOD[39], GTZ-Assainissement[40], PACT[41], ONG et diverses associations) ont été analysés, notamment ceux qui touchent les monographies de quartiers, les enquêtes auprès des ménages, l'analyse des problèmes fonciers et les documents d'aménagement urbain.

Pour compléter tout cela, nous avons utilisé beaucoup de documents électroniques et de bases de données en ligne. Les résultats ainsi obtenus sont fortement diversifiés, allant des monographies au PRD (Plan Régional du Développement de Boina), en passant par les statistiques et chiffres sur des thèmes généraux dans le monde et en Afrique (population mondiale, villes du monde, urbanisation en Afrique, ville de Majunga et histoire de Majunga).

Enfin, pour terminer cette phase de recherche bibliographique, durant nos trois séjours de recherches à l'Université Blaise-Pascal de Clermont-Ferrand II, en France, nous avons pu nous procurer des documents importants sur les concepts de base (phénomène de métropolisation), la question générale de la géographie urbaine, et des publications sur la centralité urbaine, les métropoles régionales, les zones d'influence et le rayonnement des villes. Nous avons également travaillé sur les réseaux urbains et sur l'intercommunalité.

B. Le problème d'usage des statistiques

1. Les carences en données statistiques

Le manque de données statistiques récentes handicape beaucoup la portée de notre analyse. En dehors des résultats de certaines enquêtes directes de terrain, la plupart des indicateurs statistiques sont plus ou moins anciens. C'est d'ailleurs l'un des facteurs qui confortent l'impossibilité d'une comparaison exhaustive avec la métropole régionale de Clermont-Ferrand où les données statistiques sont variées et récentes, même si, depuis 1999, elles ne sont plus que fragmentaires.

[33] Programme des Nations Unies pour le Développement.
[34] FTM : ***F****oiben-****T****aosarintanin'i* ***M****adagasikara* (Institut Géographique et Hydrographique National).
[35] Centre d'Information Technique et Economique.
[36] Agence Portuaire Maritime et Fluviale.
[37] Agence d'exécution de Travaux d'Intérêt Publics d'Antananarivo.
[38] Projet d'Appui à l'Initiative des Quartiers.
[39] Institut de Recherche et de Coopération-Développement.
[40] Organisme de coopération technique Allemande.
[41] Organisme de développement américain.

Dans ce contexte, deux éléments méritent d'être soulignés, car ils constituent un facteur de blocage majeur pour l'analyse scientifique. D'abord, l'irrégularité et les ruptures chronologiques de beaucoup de sources statistiques. A titre d'exemple, à plusieurs reprises, nous avons dû recourir à une recomposition personnelle des séries pour l'évolution des chiffres de la population. Nous aurions voulu réunir un éventail, sur une période étalée dans le temps (50 ans). Mais nous devons nous contenter de deux décennies, avec des coupures de surcroît. Et le dernier recensement officiel, datant de 1993, ne suffit plus à transcrire la dimension humaine du phénomène actuel de métropolisation démographique. Toutes les interprétations démographiques devront se contenter, soit d'un appui sur les enquêtes directes, soit des chiffres recueillis auprès des institutions locales (services provinciaux, préfectures, communes et *fokontany*).

Mais c'est justement au niveau de ces chiffres récoltés, en dehors du recensement officiel, que le doute s'installe. En effet, la crédibilité de certaines sources est fortement compromise par des résultats publiés, différents voire contradictoires.

2. Crédibilité et fiabilité des sources

La crédibilité de certaines sources statistiques est réellement sujette à caution. A titre de référence, au niveau du recueil des données statistiques auprès des acteurs institutionnels locaux, des différences sensibles ont été constatées : les chiffres issus des responsables administratifs (préfecture, chefs de *fokontany*[42]) sont largement surestimés. En 2004, par exemple, cette source avance une population totale avoisinant 200 000 âmes pour la ville de Majunga ; alors que l'estimation officielle (INSTAT) pour cette même année est de 148 126 habitants. Il en est de même pour le Service Provincial de l'Aménagement du Territoire (SPAT) qui avance une estimation dépassant les 300 000 individus (307 038) pour la population totale de la ville de Majunga en 2005. Nous devrons être prudent dans la recherche de la vérité, et débusquer les surestimations éventuelles.

Fréquemment, les sources administratives donnent des chiffres supérieurs par rapport au recensement officiel et aux autres sources. Cette situation s'explique par le fait que la principale source de collecte de l'information locale se base sur une estimation au niveau de la cellule administrative de base (le *fokontany*) ; et que ce sont les chefs de ces quartiers qui font l'actualisation annuelle du recensement de la population. Leur méthode de collecte des données s'appuie sur une distribution de fiches de recensement auprès de chaque ménage ou, mieux encore, sur une « estimation » effectuée par les chefs de secteurs. Parfois, les informations collectées sont complétées grâce à la base de données du *fokontany*, où les départs et les arrivées des ménages ont été enregistrés. Malheureusement, ces mobilités ne sont pas toujours correctement enregistrées, ce qui amène souvent les responsables à procéder à une estimation pure et simple de la population par *fokontany*. Toutefois, nous serons dans l'obligation d'utiliser les chiffres issus de ces différentes sources, sans tenir compte de leur fiabilité.

Heureusement, ces problèmes statistiques sont en partie corrigés par les enquêtes répétées de l'INSTAT, à travers le projet MADIO[43]. En particulier, les enquêtes effectuées auprès des ménages urbains et une analyse des indicateurs urbains au sein des grands centres urbains à Madagascar nous ont été très utiles. Dans une autre mesure, ce problème de statistique nous a poussé à ne pas dédaigner non plus les enquêtes directes sur le terrain. Parallèlement, pour certaines informations, nous avons privilégié aussi les entretiens auprès des responsables administratifs et certains responsables des organismes du développement.

[42] Quartiers en milieu urbain (Cellule administrative de base).
[43] MADIO : Madagascar-Dial-Instat-Orstom.

C. Les entretiens

Les démarches auprès des responsables, administratifs ou privés, ont eu pour objectif d'obtenir des fonds de carte pour notre travail et de se procurer des informations qualitatives sur l'ampleur du phénomène de métropolisation au sein de la ville de Majunga.

L'essentiel des supports cartographiques que nous utilisons a été fourni par les services techniques de la commune de Majunga. Cette base cartographique a été tirée de l'outil de planification : le Plan d'Urbanisme Directeur (PUDi), élaboré en 2003. Mais la représentation cartographique en a été améliorée et transformée grâce à l'exploitation sur MAPINFO. Nous avons aussi pu nous procurer des photographies aériennes de Majunga, prises en octobre 2001 par l'IRCOD-Majunga. Il convient aussi de rappeler que nous avons beaucoup utilisé les sources cartographiques de la FTM (fonds de carte BD 500, FTM 2005). Certains organismes, comme l'organisme du développement allemand (GTZ-Assainissement), nous a aussi autorisé à exploiter leurs fonds de carte.

Mais ce sont les entretiens libres et semi-directifs auprès des responsables administratifs et privés qui donnent un intérêt particulier à nos démarches méthodologiques. Les démarches auprès des responsables administratifs locaux sont notre principale source d'information. Des enquêtes ont été menées auprès des responsables et des membres du Comité exécutif de la Commune urbaine de Majunga. Nous avons eu des entretiens directs avec les deux maires successifs[44] (et avec les adjoints au maire) de la Commune urbaine de Majunga, concernant la gestion urbaine et la perspective de l'extension spatiale de la ville. Nous avons fait des interviews spécifiques des chefs des services techniques (division réglementation et permis de construire, service du cadastre, service informatique, service du recouvrement) de la commune et rencontré le responsable du SDAU[45] (domaines de l'aménagement urbain, de l'urbanisme, ainsi que des problèmes fonciers). Ces entretiens ont été essentiels pour interpréter la réalité urbaine au sein de la ville de Majunga.

Parallèlement, différents responsables hiérarchiques, à différents niveaux, ont été sollicités : les délégués au maire d'arrondissement, les chefs de quartiers (et certains chefs de secteurs) concernant des chiffres de population, des informations sur les migrations et le problème des constructions illicites. Dans la plupart des cas, il s'agissait d'entretiens libres, avec des questions ouvertes. Ces enquêtes ont permis de recouper les informations. Nous avons obtenu, aussi, des chiffres et des informations auprès des directions régionales des différents ministères qui ont une représentation à Majunga (population, santé, aménagement du territoire et tourisme). Nous avons eu encore des entretiens avec les responsables des organisations locales chargées du développement : IRCOD, PAIQ, CITIES-Alliance, PACT-USAID, Enfants du Monde, et GTZ-Assainissement.

En réalité, les entretiens auprès des différents responsables ont été faits de manière épisodique, à cause de multiples contraintes et de la disponibilité des personnes interviewées. Toutefois, l'essentiel des entretiens libres auprès des responsables administratifs a été effectué pendant le premier semestre de l'année 2003, puis lors de notre venue sur le terrain au mois d'août 2004, et encore lors de nos séjours à Majunga, au mois de novembre 2006, au mois de

[44] Le premier entretien a été effectué avec M. le maire Claude PAGES (1995-2003) durant notre passage à l'IRCOD-Majunga, un organisme partenaire de la commune en 2003. Puis, le successeur de M. Pagès, M. Andriamihamina Naivo RAHAMEFY (2003-2007) nous a accordé une longue interview sur la perspective du développement de la ville de Majunga lors d'une visite de courtoisie à la mairie au mois de mars 2007. Celui-ci a été remplacé par un Président de la Délégation Spéciale (PDS) au mois de juin 2007 en la personne de RAVOKATRA Randremisata Lalao, un ancien adjoint au maire. La dernière élection communale du 12 décembre 2007 a confirmé l'accession du docteur Nirina RAKOTOARIMANANA à la mairie, un ancien médecin chef du BMH (Bureau Municipal d'Hygiène) de la commune urbaine de Mahajanga.

[45] Service de Développement, d'Aménagement et de l'Urbanisme.

mars 2007, et finalement pendant le mois de février 2008. La récapitulation de la collecte des informations qualitatives auprès des différents responsables est résumée ci-dessous par catégorie d'organismes ou d'institutions (Tab. 8). Les catégories de démarches méthodologiques se divisent en trois groupes bien distincts : les entretiens effectués auprès des responsables politiques de la commune (membres exécutifs et élus de la commune urbaine de Majunga) ; les enquêtes auprès des acteurs institutionnels de base, avec une démarche privilégiée auprès des membres et responsables des associations des quartiers ; des interviews des responsables des organismes de développement local. Au total, nous avons procédé à 85 interviews et entretiens libres et distribué 50 questionnaires (cf. Annexe 1).

Tab. 8 – Récapitulatifs des personnes enquêtées durant les démarches qualitatives

Responsables enquêtés		**Nombre d'entretiens libres**
Organismes ou Institutions	**Catégories de personnes enquêtées**	
Personnel politique et technique de la commune urbaine	Maires	2
	Adjoints au Maire	4
	Conseillers municipaux	3
	Directeurs services techniques	10
Acteurs institutionnels de base	Délégués au maire d'arrondissement	7
	Autorités administratives de Fokontany	30
	Responsables des associations des quartiers	30
Personnes ressources des autres collectivités	Maire et élus de Belobaka (Majunga)	3
	Responsables des associations à Antsanitia (Majunga II)	2
	Adjoint au Maire et techniciens municipaux à Maevatanàna	3
Organismes de développement local	Responsables des ONG	5
	Responsables organismes internationaux	10
Total général		**109**

Pour faire une analyse thématique des problématiques de la métropole régionale, nous devons reconnaître que malgré le caractère précis et la qualité du message véhiculé par les différents responsables, des données quantitatives s'avèrent également indispensables. Aussi, les enquêtes directes sur terrain sont-elles nécessaires pour compléter les informations qualitatives précédemment récoltées. Ces enquêtes directes ont alors été focalisées sur des thèmes spécifiques.

D. Les enquêtes directes de terrain

Après la classement et l'évaluation des données recueillies durant une pré-enquête, l'exploration bibliographique et les démarches auprès des responsables locaux, les informations manquantes ont été complétées par des enquêtes sur le terrain. Des questionnaires préalablement élaborés ont été mis en œuvre pour collecter ces informations, les profils et les catégories de personnes enquêtées variant ainsi, suivant les besoins. Deux méthodes marquent cette deuxième étape de collecte des données : les entretiens directifs et la distribution de questionnaires préétablis. Au total, 47 entretiens directifs et 155 questionnaires ont été réalisés (Tab. 9).

Tab. 9 – Types de personnes enquêtées

Catégories des personnes enquêtées	Mode d'enquête	
	Entretien directif	**Questionnaire**
Acteurs commerciaux (grossistes karana, marchands ambulants, micro-détaillants, collecteurs, intermédiaires, vendeurs informels)	10	30
Transporteurs (taxi-brousse, taxi, taxi-be et coopératives)	10	30
Ménages au sein des quartiers	-	60
Bénéficiaires des projets communautaires	05	15
Responsables administratifs (directions régionales)	05	-
Autorités portuaires	05	-
Cadres responsables d'entreprises tertiaires, opérateurs touristiques, industriels, Chambre de Commerce et d'Industrie de Mahajanga)	10	20
Responsables de l'église catholique	02	-
TOTAL	**47**	**155**

Dans l'ensemble, nous avons mis en œuvre trois grandes lignes de questionnaires pour répondre aux besoins fondamentaux de la problématique.

Notre enquête auprès des ménages est destinée à apprécier l'ampleur du phénomène migratoire et à établir la typologie sociale des quartiers. Trois quartiers ont été retenus pour ces enquêtes, localisés dans des endroits spatialement différents : *Manjarisoa*, *Ambondrona* et *Antanambao SOTEMA*. La justification du choix de ceux-ci tient au fait que nous ne les avions pas enquêtés dans nos travaux personnels et que les travaux de mémoires récents les ignoraient aussi. Au total, nous avons enquêté directement grâce à soixante questionnaires, l'objectif étant de faire ressortir l'ampleur des constructions illicites et de cerner le mode d'installation des nouvelles constructions.

En parallèle, un autre questionnaire concerne l'appréciation de l'ampleur des fonctions urbaines classiques, les plus dynamiques : industrie, fonction portuaire, pêche et tourisme. Ce deuxième groupe d'enquêtes est d'ordre économique, comme celles menées auprès des commerçants et des transporteurs. Il s'est agi aussi de déterminer les éléments constitutifs de la zone d'influence, de mesurer le dynamisme du rayonnement spatial de la ville de Majunga : desserte quotidienne en taxi brousse, volumes des flux, temps de trajet, qualité de la desserte routière ; tout en saisissant les conditions générales d'accessibilité depuis les diverses localités (Tab. 9). Par exemple une attention particulière a été accordée aux différents acteurs commerciaux à travers les réseaux *karana* (appréciation des dynamismes et comportement de leurs réseaux commerciaux ; localités desservies ; intensité et variété des échanges autour de la ville de Majunga), les marchands ambulants et les collecteurs et intermédiaires.

Enfin, nous avons conduit des enquêtes destinées à mesurer la puissance métropolitaine de la ville de Majunga, comme l'étude du rayonnement hospitalier (aire hospitalière), des systèmes éducatif (université), religieux et culturel. Des entretiens directs avec les responsables du CHU, de l'IOSTM, de la Faculté de Médecine, du lycée et des collèges, ont été menés afin d'établir l'aire de recrutement et l'origine géographique des bénéficiaires et usagers de ces établissements.

*

*** * ***

En définitive, quelques traits ont marqué notre démarche méthodologique dans son ensemble. En ce qui concerne la justification du choix du lieu d'études, notre préférence portée à la ville de Majunga n'est pas à l'abri de toute critique, vis-à-vis du choix potentiel des autres centres urbains de même rang et statut, car les dynamiques propres à Majunga ne constituent pas un facteur majeur susceptible de la différencier réellement des autres capitales régionales. Seule notre bonne connaissance du lieu pouvait, en définitive, faire pencher la balance.

Ensuite, la délimitation spatiale du lieu d'études mérite une précision complémentaire. Deux cadres nous ont paru logiques pour le déroulement de notre étude : l'espace communal que nous maîtrisons relativement bien et la province de Majunga. Cependant, même si le champ initial du lieu d'études a été élargi au maximum, nous n'avons pas pu parcourir la province de Majunga toute entière, pour collecter et constater de visu la réalité du terrain sur chaque parcelle du territoire. Nous avons alors travaillé en fonction des données des sources bibliographiques et de divers entretiens avec des responsables, voire à travers quelques questionnaires, en fonction de l'opportunité de divers contacts.

Enfin, si nous sommes satisfaits de l'éventail du choix bibliographique, nous déplorons le manque d'appui sur la statistique. L'insuffisance, et la fiabilité relative, des données chiffrées constituent une contrainte énorme pour notre travail.

En contrepartie, notre méthode s'appuie sur la combinaison de plusieurs méthodologies techniques combinées, avec, à la base, les sources bibliographiques. Mais, surtout, nous avons privilégié la démarche qualitative grâce la collecte d'informations par les entretiens libres. Par ailleurs, notre passage au sein de l'IRCOD-Majunga, pour des raisons professionnelles, a forgé la base de notre connaissance sur la ville de Majunga.

CONCLUSION DE LA PREMIERE PARTIE

La notion de « métropole régionale » est un objet complexe dans la grande famille de la géographie urbaine. C'est un terme qui exige le respect de conditions très précises concernant la constitution du modèle. De plus, il porte en lui des ambigüités qui se conjuguent à travers différents thèmes : définition de la taille urbaine, complexité de la dynamique urbaine, problématique de l'intégration dans les réseaux urbains, etc. Par ailleurs, cette notion est un concept véhiculé par le monde développé, si on suit de près l'histoire de l'urbanisme dans le monde. Donc, nous sommes dans l'obligation de tenir compte de cette réalité avant de considérer le cas malgache et en particulier l'exemple de Majunga. Ainsi, la ville de Majunga ne constitue-t-elle qu'un champ d'expertise de la notion de métropole régionale. Elle n'est qu'un exemple, un support pour véhiculer les caractéristiques et l'image du prototype de la métropole régionale à Madagascar. Dans cette logique, on devra vérifier si elle remplit vraiment tous les critères d'une métropole régionale, au sein de la perception universelle du phénomène.

Il est vrai que la consultation des documents analysant le phénomène de métropolisation en France nous a beaucoup aidé. Et la richesse documentaire, née de l'expérience française laisse entrevoir une pertinence particulière pour l'étude du concept de « métropole régionale ». Alors, les paramètres français seront largement adoptés, dans cette étude, pour analyser la situation de Majunga.

Pour mener notre analyse, nous avons privilégié une démarche personnelle basée sur une approche thématique, en trois parties distinctes. Les critères démographiques et fonctionnels seront abordés dans une première partie. Les critères spatiaux occuperont entièrement la seconde partie. La question de la gestion métropolitaine de la ville sera analysée dans une troisième partie.

Deuxième partie

MAHAJANGA :

UNE MÉTROPOLE RÉGIONALE

À MADAGASCAR

Introduction de la Deuxième partie

Après la prise en compte des paramètres significatifs et des éléments de mesure du phénomène de métropolisation, débute maintenant la transposition au terrain des différentes questions posées par la ville de Majunga.

D'abord, celles de la dimension humaine de la croissance, et du processus de mise en place des différentes fonctions urbaines. Toutefois, cette approche ne peut viser à faire ressortir des fonctions banales, il faudra isoler en priorité celles qui relèvent de la puissance urbaine (les fonctions anomales). Une autre question-clé portera sur la transcription spatiale de cette puissance urbaine majungaise, à échelle locale. Quels sont les enjeux au sein du territoire communal, devenu la base interne du phénomène de métropolisation ?

Le trio des critères démographique, fonctionnel et spatial interne, devrait permettre de positionner clairement Majunga. S'agit-il d'une ville banale, intermédiaire ou d'une métropole régionale ? Si oui, par rapport aux autres métropoles régionales de Madagascar, en quoi s'écarte-t-elle réellement du cas commun ? Ensuite, étant donné sa position stratégique sur la côte nord-ouest de Madagascar, de porte de l'Afrique, aura-t-elle sa place dans le groupe des métropoles qui s'affirment autour du canal de Mozambique ? Quel peut être son poids par rapport au phénomène de métropolisation en Afrique de l'Est ? Enfin, une approche comparative (limitée à quelques thématiques) avec la ville de Clermont-Ferrand sera tentée pour situer le poids de Majunga dans un cadre international.

Parallèlement, le dynamisme de l'acte de métropolisation sera mis en exergue également. Quels critères montrent, à Majunga, un processus en cours de métropolisation ? Et, bien entendu, l'analyse du rôle de ces critères dynamiques dans un espace d'application régional est souhaitable.

Tel est le scénario d'analyse proposé. Il ne reflète pas encore les multiples facettes d'une métropole, ou d'une métropole en voie de formation, mais il cherche d'abord à circonscrire les indicateurs essentiels de la ville. En premier lieu, la dimension humaine de la croissance.

Chapitre 3

LES FACTEURS DE LA MÉTROPOLISATION DÉMOGRAHIQUE DE MAJUNGA

La question démographique a actuellement une place prépondérante dans la croissance urbaine des villes des pays en développement, où la concentration humaine arrive bien avant le développement des fonctions urbaines. Majunga est actuellement une cité de taille démographique supérieure à Madagascar. Comment expliquer alors l'émergence d'un phénomène de concentration démographique au sein de la ville ?

Nous essayerons d'orienter notre approche vers les paramètres les plus susceptibles de justifier la puissance métropolitaine de Majunga, en matière démographique. Ceci à différentes échelles : locale, nationale, mais surtout régionale. Il ne s'agit pas, pour nous, de réaliser ou même de tenter un inventaire complet de tous les facteurs de la formation démographique. Seuls quelques éléments, qui expliquent au mieux le phénomène de la concentration de population, avec les moteurs de la croissance seront retenus.

I. UNE CROISSANCE DÉMOGRAPHIQUE PROFONDÉMENT MARQUÉE PAR L'HISTOIRE

Le point essentiel de cet angle démographique repose sur l'analyse approfondie de plusieurs thèmes : les phases de la croissance et les facteurs qui expliquent l'évolution de la masse de la population au sein de la ville.

Comment et dans quelles conditions s'est forgé le niveau démographique actuel de cette ville cosmopolite qu'est Majunga, un exemple rare à Madagascar ?

A. Une base démographique modeste pendant la période des royaumes

En synthétisant les différents chiffres collectés, on peut subdiviser en quatre périodes l'évolution de la population : la période de la fondation urbaine ; le milieu du XIXe siècle (caractérisé par une croissance rapide) ; la colonisation française ; et les deux premières républiques, cette ultime phase étant étalée sur une vingtaine d'années.

La création de Majunga se situe probablement entre 1730 et 1745, selon le père Rémy L'HERMITE (*op. cit.*). La cité comptoir, simple village de pêcheurs au début, n'a pas encore la dimension d'une agglomération urbaine de grande taille. Puis des périodes de croissance et de régression démographique se succèdent au XVIIIe et tout au long du XIXe siècles. Un grand nombre d'indices permettent de mesurer le niveau du développement urbain qui prend une tournure défavorable à la suite de différents évènements, avant de redémarrer.

D'abord, par la conquête, le royaume sakalava cherche à créer des positions stratégiques sur les côtes, afin de posséder une ouverture et d'intensifier ses échanges avec l'extérieur. Bon nombre de comptoirs sont attaqués, ce qui amène les *Antalaotra* et autres populations musulmanes à abandonner massivement leurs positions. Ce bouleversement aurait indiscutablement réduit le nombre de leurs communautés. Seule une infime proportion des *Antalaotra* et des communautés commerçantes est restée sur place pour faire allégeance au roi *sakalava* Andriamandisoarivo à cette époque. Cependant, de nouveaux facteurs favorables ont impulsé le développement commercial, comme le partage tacite du pouvoir et du contrôle du port avec les « *Antalaotra* » ; puis le processus de formation d'une communauté commerçante intégrée (Arabes et autochtones). Et Majunga reprend son essor.

Cependant, dès la fin du XVIIIe siècle, le développement du trafic des esclaves, domaine privilégié des trafiquants arabes, avait affaibli les bases du fond de peuplement de l'arrière-pays de Majunga. « *Cette traite qui devait se prolonger jusqu'au XIXe siècle paraît même en partie responsable du dépeuplement de vastes secteurs* » (LE BOURDIEC P., 1974). Le royaume sakalava s'affaiblit et des troubles éclatèrent à l'intérieur de celui-ci. Le développement du commerce extérieur favorisa la puissance des chefferies locales (enrichies par le trafic d'esclaves et d'armes). Apparemment, l'effet pervers des échanges extérieurs semble occasionner le déclin du royaume sakalava, cette crise ayant provoqué la destructuration des bases de l'institution royale, prélude à l'éclatement du royaume *sakalava* (CHAZAN-GILLIG S., 1991). Or, cette période de régression coïncide avec l'émergence de la puissance de la royauté merina, une organisation politique très dynamique à l'intérieur du pays. Celle-ci a envahi le nord-ouest et a pris possession de la cité comptoir de Majunga en 1824, après une campagne particulièrement lente et difficile.

La période merina marque un tournant pour l'organisation politique de Majunga. Au départ, la réputation d'autorité et de rigidité du royaume de l'intérieur a provoqué (à nouveau) la fuite de la quasi-totalité des acteurs commerciaux bien enracinés. L'application des multiples restrictions que l'administration a imposées au commerce et à la circulation des gens a porté un coup à toutes les fonctions de la ville. Par ailleurs, la conquête de toute l'île a probablement effrayé les ressortissants étrangers. Alors, même si Majunga garde une position de place commerciale prospère, cela n'a eu aucune répercussion sur la croissance de la population. Et l'arrivée de l'administration merina n'a pas apporté de nouvelle impulsion au pouvoir d'attraction de Majunga, déjà installé auparavant. Un autre fait a aussi justifié ce lent développement, durant l'occupation merina : *« L'ouverture du royaume de Radama vers l'extérieur était alors essentiellement assuré par Tamatave* » (RABEARIMANANA G., 1978)[46].

En définitive, de la période pré-sakalava jusqu'à la conquête merina, et malgré l'enracinement solide de la cité comptoir de Majunga dans son arrière-pays, il n'y a aucune émergence d'une agglomération de grande taille. Il est vrai que l'absence de statistiques relativise nos hypothèses, mais la place commerciale de Majunga n'a guère attiré l'attention des historiens-démographes comme nombre d'autres comptoirs commerciaux sans doute plus peuplés. Toutefois, quelques indications précises semblent traduire une stagnation, coupée de régressions sur la période.

Pour illustrer le parcours de croissance démographique durant la période précoloniale, nous avons rapporté (Tab. 10) les chiffres statistiques fournis par GRANDIDIER A., pour la fin du XIXe siècle (1873-1881). La principale composante de la population de Majunga est formée par les Sakalava, accompagnés des Musulmans et des Mozambicains (Tab. 10). Mais il manque, ici, les éléments Merina, qui sont déjà bien installés à Majunga à cette époque. A

[46] Cet auteur apporte l'indication d'une population de 1 800 hab. en 1842.

l'évidence, selon l'auteur, le gouverneur local a omis volontairement l'effectif réel de la population merina. Cette discrétion prise par l'administration locale est le résultat d'une politique délibérée en vue d'éviter toute précision pouvant renseigner d'éventuels ennemis et desservir la cause *merina*. Le seul indice connu est alors l'estimation faite par Grandidier et qui donne une population merina d'environ 3 000 en 1869. L'imprécision existe aussi pour l'effectif musulman. En fait, le terme musulman regroupe de nombreuses catégories d'étrangers et de groupes sociaux qui sont établis à Majunga : *Antalaotra,* Indiens et Arabes. Quant aux Mozambicains, ce sont d'anciens esclaves, fraîchement affranchis en 1874. Ils avaient été ramenés de la côte du Mozambique, via des opérations maritimes et commerciales entre différents relais d'échanges par les trafiquants arabes.

Tab. 10 – Composition de la taille démographique de la ville de Majunga au milieu du XIXe siècle

Années	Sakalava	Musulmans	Mozambicains
1873	5 345	1 080	-
1874	5 408	1 110	-
1876	4 508	870	-
1877	4 608	1 080	-
1878	4 648	1 087	1 515
1880	4 725	1 109	1 577
1881	4 785	1 180	1 619

Source : GRANDIDIER A., 1869 ; cité *in* RASOAMIARAMANANA M., 1983.

Si on totalise les effectifs de toutes les catégories, on obtient une population de 10 584 âmes en 1881. Une nette régression, pour cause d'épidémies, est bien visible pour les peuplements *sakalava* et musulmans en 1876 . Au total, en une décade, Majunga connaît une stagnation, voire une régression de sa population. Mais la fiabilité statistique est toujours discutable. Par exemple, « *le gouverneur de la place avait estimé la population à 10 000 habitants pour l'année 1842, alors qu'un voyageur français n'avait trouvé que 1 060 habitants, et une garnison de 7 à 800 hommes* » (GUILLAIN, 1845, *in* RABEARIMANANA G., 1974).

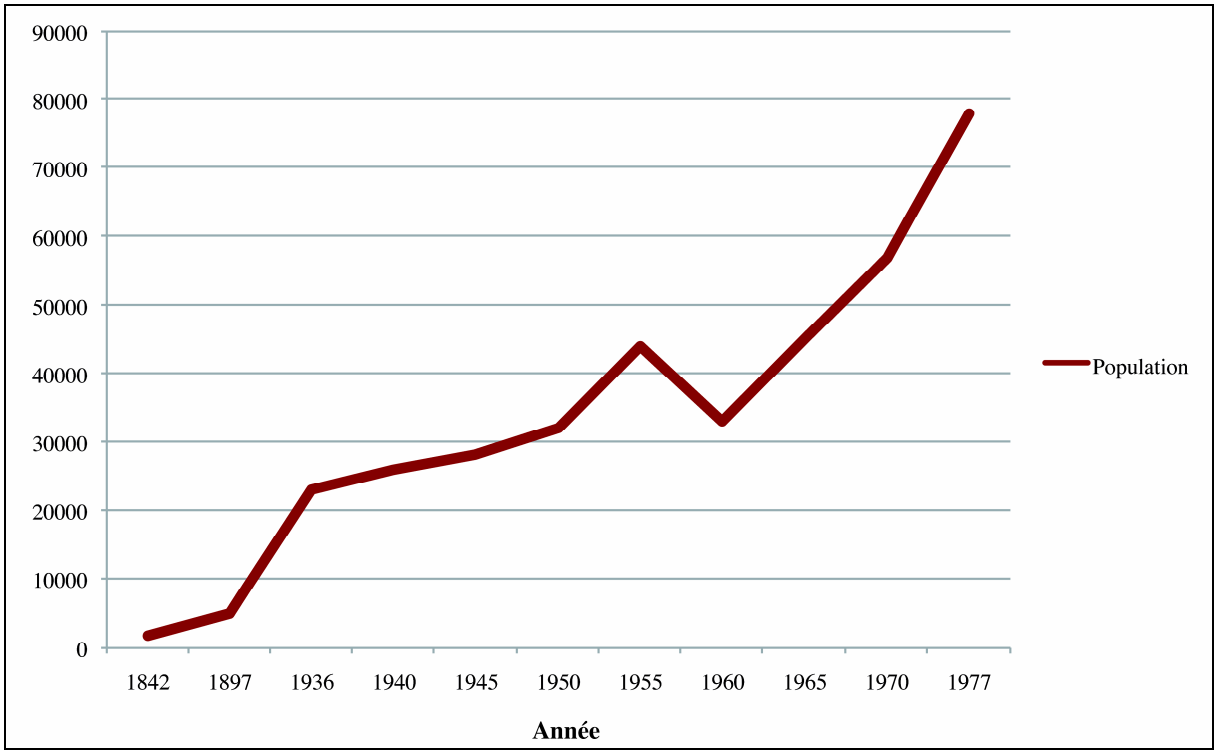
Malgré, cette incertitude statistique, si l'on tient compte d'une estimation de 2 000 habitants vers 1750 et des chiffres révélés par le tableau de Grandidier qui annonce un total de 10 584 en 1881, une tendance se dessine nettement. En un plus d'un siècle, la population de la cité comptoir de Majunga a quintuplé. Cependant, avant la colonisation française, Majunga n'a pas encore connu le bouleversement démographique, caractéristique d'un développement urbain spectaculaire. Et nouveau rebondissement, il y aurait même eu une nouvelle régression notable du chiffre de population, puisque, au moment de la colonisation française (1897), la ville n'avait plus que 5 000 habitants.

B. La période coloniale et post-coloniale : la constitution d'une force métropolitaine ?

Le croît démographique réel de Majunga s'est amorcé avec la période coloniale. Par ailleurs, à partir de là, les problèmes de statistique ne se posent plus, même s'il existe quelques lacunes. L'évolution de la population, durant la période coloniale, prolongée après la période de l'indépendance (Première République et le début de la Deuxième République), suit une tendance à la hausse. Elle est marquée, dans le détail, par une croissance soutenue du début de l'ère coloniale jusqu'en 1955, suivie par une rupture en 1955 (Fig. 5), puis une reprise de croissance à partir de la période de l'indépendance. La croissance urbaine est un dénominateur commun que partagent nombre de villes

des pays sous administration coloniale. La politique coloniale a, pour la première fois, réalisé des investissements urbains importants (plan d'urbanisme, aménagement du port, moyens de circulation et réalisation des infrastructures urbaines de base). Le développement généré par les stratégies économiques coloniales est responsable de la constitution de réseaux migratoires interrégionaux qui alimentent les villes, en l'occurrence, ici, des régions de l'intérieur vers les régions côtières productrices de cultures de rente ; de ces dernières vers les zones portuaires industrielles et urbaines offrant des emplois non agricoles. La main-d'œuvre s'y concentre en nombre important, et bénéficie de la concentration des infrastructures scolaires et sanitaires. Ces migrations sont organisées ou suscitées par le mode de mise en valeur colonial. La composante de cette première vague migratoire est essentiellement constituée par les groupes ethniques venus des Hautes Terres centrales (*Merina* et *Betsileo*), du sud (*Antandroy*) et du sud-est de la grande île (*Antesaka* et *Antemoro*). Selon notre enquête dans trois quartiers et d'autres effectuées auparavant[47] (ZAMANY L.A., 2004), 30 % des migrants de la ville de Majunga sont venus durant cette période coloniale ou avant 1970.

Fig. 5 – Aperçu général de l'évolution de la population de Majunga



Source : d'après P. LE BOURDEC, 1974, complété par nos soins.

Les activités urbaines modernes ont été renforcées par la politique urbaine coloniale. Le statut de Majunga, comme relais politique et administratif reconnu, a favorisé l'amorce de fonctions métropolitaines supérieures dans cet ancien comptoir : capitale régionale, centre scolaire et sanitaire de niveau supérieur (présence d'une école régionale et création de l'hôpital, militaire puis mixte, *d'Androva*). Majunga est aussi un centre d'activités commerciales. Cela se traduit par l'exportation des produits de plantation. Ces activités urbaines sont couplées avec la fonction portuaire, autour de laquelle gravite une multitude d'intermédiaires, nationaux et étrangers (en particulier Français et Indo-pakistanais). D'autres

[47] Nous avons effectué une enquête dans les trois quartiers suivants : Ambondrona, Manjarisoa et Antanambao Sotema. Soixante questionnaires pré-établis ont été distribués concernant les migrations et les typologies des quartiers. Le résultat de cette enquête, effectuée au mois de novembre 2006, confirme les études de ZAMANY L. A. en 2004, dans les quartiers de Mangarivotra, Aranta, Mahatsinjo et Ambohimandamina.

fonctions viennent étoffer le pouvoir de la ville, par l'installation d'unités industrielles qui attirent une main-d'œuvre de provenance lointaine (Merina, Betsileo, Antandroy, Antesaka, etc.). Ainsi, de grandes unités ont choisi délibérément de s'implanter à Majunga comme FITIM (1930), avec une production de 3 000 tonnes de paka en 1939 (RANJARIVELO V., 1996). Puis, d'autres viennent grossir les rangs du parc industriel : SIB, CFDT, SEIM, SOGEDIS, etc. Durant cette période, Majunga a sans doute décroché son rang de métropole régionale ou, du moins, la colonisation a lancé la pertinence du concept de métropole régionale, pour quelques villes côtières malgaches comme Majunga. Avec 44 000 habitants en 1955, elle connaît une augmentation spectaculaire, en cinquante ans seulement.

A la veille et au moment de l'indépendance (1960), une baisse notable de la population se produit. Selon l'explication de G. RABEARIMANANA (1974)[48], la remise en cause de la politique coloniale française a favorisé la baisse de l'intensité des activités de ses colonies en général. *« Les difficultés de l'ensemble du régime colonial français face à la guerre d'Algérie, qui a provoqué une incertitude quant à l'avenir politique des colonies comme Madagascar »*. Le creux démographique est atteint en 1959 (34 119 hab.). Au total, quelles que soient les raisons avancées pour interpréter la croissance, il est indéniable que la période coloniale a forgé les bases « métropolitaines » de la ville de Majunga, en termes démographique.

Après l'indépendance, il nous manque des indices chiffrés pour certaines périodes, plus particulièrement pour les années 1970 et 1980 où l'exode rural a été très fort. Et, malheureusement, nous n'avons pas d'indications sur le solde migratoire. Quoi qu'il en soit, depuis 1960, la reprise se maintient et la forte croissance continue sur toute la période. En 1977, au terme de la représentation de la courbe, sur la figure 5, la masse de la population présente dans l'agglomération majungaise frôle le cap des 80 000 habitants. Le contexte social, politique et économique de la Première République a donc été favorable à la concentration de la population, en particulier pour Majunga. La première phase de l'indépendance (1960-1972) a encore instauré un environnement favorable pour le captage des flux de capitaux étrangers venus investir dans les secteurs porteurs. Si l'administration coloniale avait développé le système des grandes concessions, le début de l'indépendance marque aussi l'amorce de grands projets d'aménagements agricoles. Cette période initie la mise en valeur des cultures vivrières et spéculatives dans le *baiboho*[49] ; elle développe la culture du riz (Ambato-Boéni et Marovoay), de la canne à sucre (Namakia), du coton et du tabac dans la dépression de Mampikony et vers Port-Bergé. Et le contexte national, durant cette époque, est également favorable aux activités économiques. A Majunga, ceci permet d'attirer des migrants de provenance extra-régionale.

Entre 1960, année de l'accession du pays à l'indépendance, et 1972, l'économie malgache a donc connu une période caractérisée par des prix relativement stables. Cette situation a profité au développement réel des activités urbaines, y compris dans les grandes villes provinciales, qui constituent un but pour les migrants. A Majunga, l'implantation massive d'industries de transformation et de l'industrie textile se fait essentiellement pendant cette période « *Tsiranana* », le président prônant une politique libérale. Au total, en 1972, les emplois induits par les unités industrielles (34 entreprises) ont atteint le chiffre de 7 000. La métropole régionale de Majunga est alors la deuxième ville industrielle du pays, après Antananarivo (RABEARIMANANA G., 1974)[50]. L'industrie est basée sur le traitement et la transformation des produits locaux et de ceux de la pêche, avec les entreprises HASYMA, FITIM, SITAM, SEIM, SOGEDIPROMA, etc. Le cas particulier de la SOTEMA, avec

[48] *Op.cit.*, p.131.
[49] *Baiboho* : ce sont les terres fertiles qui proviennent des constructions alluviales dans la partie occidentale (nord-ouest). Ce phénomène de fertilisation naturelle est très favorable aux cultures. Actuellement, la province de Mahajanga en possède près de 150 000 ha, dont 1/6e seulement est effectivement mis en culture.
[50] *Op. cit.*, p.137.

2 100 ouvriers en 1978 et 4 395 en 1980, mérite d'être souligné. L'implantation de cette unité industrielle, de dimension exceptionnelle à Madagascar, a fait la fierté de la ville de Majunga à cette époque. Elle marque aussi l'histoire de l'urbanisme de cette métropole régionale. Le besoin énorme en main-d'œuvre, pour l'industrie, n'a fait que consolider l'attraction migratoire déjà amorcée durant la période coloniale. Et l'affluence du capital humain a encore pris une dimension internationale car, profitant d'un contexte favorable, les Comoriens sont venus massivement à Majunga grossir les rangs des actifs. Le poids de la migration comorienne a même devancé celui des groupes ethniques malgaches.

Un autre facteur a contribué au renforcement du pouvoir d'attraction de la ville de Majunga : la malgachisation progressive des cadres de l'administration a lancé un autre processus de migration vers la ville. L'offre d'emplois tertiaires administratifs et tertiaires d'encadrement, favorisant une attraction non négligeable. Puis la mise en œuvre du processus de déconcentration entraîne la mise en place de délégations régionales ou provinciales de l'administration centrale. Ainsi, la période de la première République (1960-1972) a vu l'arrivée massive de *Tsimihety* venus occuper des emplois administratifs dans la ville, chef-lieu de la province de Mahajanga.

En définitive, la figure 5 nous montre la place prépondérante qu'occupe cette période post-coloniale, qui renforce le pouvoir d'attraction de la ville de Majunga et qui lui forge un niveau supérieur, du point de vue démographique, avec 78 000 hab. en 1977.

C. L'évolution actuelle

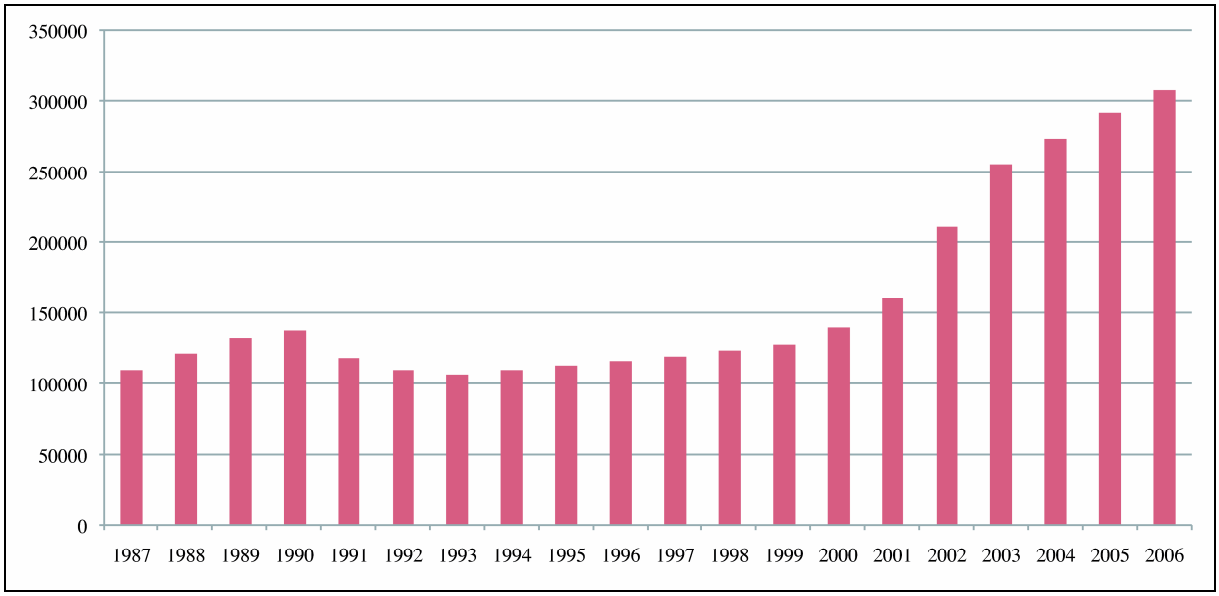
L'évolution de la masse de la population sur les trente dernières années est retracée, en partie, par la figure 6. C'est une recomposition, à partir de différentes sources statistiques : monographies de *fivondronana*, monographies MAEP de 2003, chiffres issus des enquêtes auprès des responsables de *fokontany*, recensement officiel (RGPH[51]), et données de l'INSTAT et du SPAT[52]. Le taux de croissance a d'abord diminué par rapport aux périodes précédentes. Si on prend comme référence les deux recensements officiels (jugés comme crédibles en matière statistique) de la population de Madagascar (en 1975 et 1993), la population de Majunga n'a augmenté que de 62 % en 18 ans. Elle passe en effet de 65 864 habitants à 106 780, soit une croissance de 3,4 % par an, contre 7,4 % entre 1959 et 1977). Puis, l'évolution de la croissance, telle que retracée par la figure 6 sur les vingt dernières années, montre une reprise de la croissance sur cette période, avec 10,5 % par an, mais selon des phases de détail très contrastées. Majunga connaît une légère hausse entre 1987 et 1990. Puis s'ensuit une baisse de 1991 à 1993. La reprise, à partir de 1994, est marquée par un accroissement lent mais régulier. Une hausse remarquable, intervient à partir de 2002, avec une véritable explosion urbaine (+12,6 % par an, mais appliquée à une masse devenue considérable). Et Majunga a gagné 100 000 hab. en quatre ans !

Le problème, pour la ville de Majunga, est que cette croissance tardive est totalement déconnectée, cette fois, d'une croissance économique, en particulier dans le secteur industriel en crise. Au moins, trois unités industrielles de taille majeure ont vu leur situation se détériorer, depuis leur nationalisation ou l'intervention indirecte de l'état : FITIM, FAMAMA et SOTEMA. Les deux premières avaient été transformées en entreprises d'état, tandis que, dès le début, le groupe national (Etat, BNI, ROSO et BTM) a été l'actionnaire majoritaire au sein de SOTEMA. Dans les années quatre-vingt-dix, divers facteurs amènent à la fermeture de ces usines (pénurie de matières premières et crise de l'énergie). L'effectif des travailleurs au sein de la SOTEMA avait atteint un sommet record en 1980 (4 200) (RANJARIVELO V.,

[51] RGPH : Recensement Général de la Population et l'Habitat.
[52] SPAT : Service Provincial de l'Administration du Territoire.

1996)[53]. Puis, une baisse sensible est intervenue et, vers les années 1990, des milliers d'emplois sont supprimés, alors que l'économie se libéralise.

Fig. 6 – Evolution de la masse de la population totale de la ville de Majunga durant les vingt dernières années (1987-2006)



Source : Recomposition personnelle d'après les enquêtes, janvier 2008.

Toutefois, les problèmes particuliers de Majunga ne l'isolent pas de la tendance générale des villes malgaches. Celles-ci présentent toujours un refuge, pour les ruraux, pour chercher des solutions et décrocher un éventuel emploi, en particulier dans le secteur informel. Antananarivo, par exemple, a vu se développer un nombre important de petits métiers et a connu une prolifération du secteur informel. A ce propos, RAMAMONJISOA J. (1978)[54] précise que *« étant donné la baisse du pouvoir d'achat de la population tananarivienne par rapport à la hausse du coût de la vie, il semble que l'augmentation du nombre des habitants soit surtout le fait de la masse miséreuse* ».

Ce qu'il faut surtout retenir da la figure 7 est la forte reprise observée à partir de 2002. En 2001, la population urbaine de Majunga se situait à 160 942 habitants[55]. En l'espace d'une année seulement, la ville de Majunga a gagné plus de 40 000 habitants. Malgré la crise, les flux continuels de migrants demeurent constants, en termes d'arrivées, depuis l'année 2000. De nouveaux venus, attirés par un membre de famille déjà installé, ont suivi le canal de l'entraide familiale. Ils rallient la ville de Majunga, dans l'espoir de gagner leur vie, dans les secteurs informels, en particulier le domaine du commerce de détail ou des petits métiers urbains. Ces « refuges » offrent une multitude d'emplois : épicerie, micro-détaillants de PPN, vendeurs à la sauvette, collecteurs de produits locaux, marchands ambulants, etc. Mais il y a aussi le dynamisme de certains secteurs classiques comme la pêche crevettière et le tourisme.

Cependant, il existe un problème statistique. Des problèmes de surestimation, ou de sous-estimation, de la part de chaque source statistique ne sont pas à écarter. Prenons l'exemple de l'INSTAT, responsable des deux recensements officiels (1975 et 1993) et les autres projections effectuées par cet organisme, leurs chiffres de population sont considé-

[53] *Op. cit*. pp.78.
[54] *Op. cit*., p.212.
[55] Source : Monographie de Fivondronana.

rablement minorés par rapport aux autres sources. Par exemple, une étude auprès des *fokontanys* (en 1992) a trouvé 109 750 habitants, tandis que les enquêtes socio-sanitaires effectuées en 1993 en ont mentionné 118 140. Or, le résultat du recensement officiel de l'INSTAT n'en donnait que 106 780 pour la même période. Un autre exemple plus flagrant est observable pour les chiffres de la population en 2006. La projection de l'INSTAT se situe au niveau de 157 400 habitants à Majunga ; alors que le SPAT, pour cette même année, donne un chiffre de 307 038. La différence est ici énorme (du simple au double…). Donc nos chiffres de la hausse depuis 2002 sont peut-être surfaits, car nous avons retenu les chiffres du SPAT.

En conclusion, on peut définir deux périodes bien distinctes pour la formation d'un noyau fondamental de peuplement à Majunga : la période coloniale (et la Première République qui lui fait suite) ; puis le temps présent. Rappelons encore que la ville de Majunga est l'une des rares villes malgaches à forte migration étrangère, et que les migrations ont toujours joué un rôle dans la constitution de la masse de population. En 2000, 47,5 % de la population urbaine sont constitués de migrants (Projet Madio II, 2001)[56]. Malheureusement, nous n'avons pas la répartition exacte de la part du solde migratoire, ni de celle du croît naturel.

Une projection a été faite sur les perspectives de l'accroissement de la population urbaine de Majunga sur 20 ans (Tab. 11) (source : PUDI). A partir de l'année 2004, un accroissement moyen de l'ordre de 7 000 habitants par an semble acquis pour la ville de Majunga. Mais cette croissance est jugée trop modeste, si on se réfère aux indications du SPAT. Effectivement, la population de Majunga selon cette source est estimée à 292 000 habitants en 2005 et 307 038 en 2006. Dans cette projection, la ville de Majunga atteindra la taille de Bobo Dioulasso (412 000 habitants en 2003). Majunga ne connaît donc pas encore le rythme exponentiel de certaines villes africaines.

Tab. 11 – La population à l'horizon 2023

	2003	**2008**	**2013**	**2023**
Total	232 941	270 043	313 053	420 178

Source : PUDI, 2003.

Quels sont les facteurs responsables de la croissance ? La structure de la population constitue-t-elle une originalité pour cette métropole régionale. Nous n'avons pas de chiffres précis et complets sur les mouvements naturels de la population et sur le solde migratoire, mais quelques indicateurs démontrent un dynamisme certain.

II. UN COMPORTEMENT DÉMOGRAPHIQUE CARACTÉRISTIQUE D'UN PAYS EN VOIE DE DÉVELOPPEMENT

A. Les principaux facteurs de la croissance démographique

Pour mieux cerner les conditions de l'évolution de la population de Majunga, en particulier les rythmes de croissance, il est souhaitable d'entamer une étude de la croissance naturelle. Cet élément apporte-t-il un dynamisme à la ville de Majunga par rapport au solde migratoire ? Car chacun sait que le facteur croissance naturelle tient une place prépondérante dans la croissance des villes dans les pays en développement, bien avant les courants migratoires pourtant toujours mis en exergue.

[56] *Op. cit.*, p. 66.

1. Le dynamisme et la vitalité naturelle

En ce qui concerne le croît naturel, il est difficile d'obtenir des indices récents, faute de statistiques fiables au niveau des taux de natalité et de mortalité. Pour éliminer toute estimation douteuse, nous n'avons retenu que les chiffres issus du recensement officiel de 1993, dernier indicateur fiable à Madagascar. Nous l'avons complété par quelques indicateurs supplémentaires utilisables avec une assiette de comparaison élargie au niveau local

Tab. 12 – Quelques indicateurs du mouvement naturel de la population, pour la région Boeny

Sous-préfecture	Population totale	Femmes de 15 à 49 ans	Naissances des 12 derniers mois	Taux de fécondité (%)	Taux de natalité (%)
Mahajanga ville	106 780	29 059	3 052	10,50	2,86
Mahajanga II	36 829	8 356	1 231	14,73	3,34
Soalala	21 594	4 921	584	11,87	2,70
Ambato-Boeni	85 644	19 295	3 119	16,16	3,64
Mitsinjo	42 036	9 674	1 545	15,97	3,68
Ensemble région	*292 883*	*71 305*	*9 531*	*13,37*	*3,25*

Source : RGPH, 1993.

Dans le tableau 12, trois informations nous intéressent pour interpréter, en partie, le dynamisme de l'accroissement naturel : les naissances des douze derniers mois, le taux de natalité et le taux de fécondité. En 1993, le premier indicateur donne approximativement 3 000 naissances pour la ville de Majunga pour une population totale de 106 780 habitants. Le taux de fécondité (10,50 %) présente une légère différence par rapport à la ville d'Antananarivo qui a un taux de 9,10 % pour la même année. Pourtant, au niveau de la natalité (2,86 %), la ville de Majunga présente un taux largement inférieur à la moyenne nationale (4,33 %), pour la même période, la capitale nationale ayant un taux de 2,63 %. Les responsables nous ont signalé qu'il y avait des doutes quant à la fiabilité des taux de natalité de Majunga, imputables, sans doute, à une sous-déclaration. Apparemment, la fécondité urbaine est inférieure à la fécondité rurale et elle augmente du centre vers la périphérie des villes.

Selon d'autres sources, la ville de Majunga évoluerait avec un taux d'accroissement naturel de 2,42 %/an en 1999, alors que la région de Boeny est plus de dynamique encore avec un taux de 2,9 % en 2005 (PRD, 2005). Et le taux d'accroissement naturel, il est fort probable que l'hypothèse d'une sous déclaration est crédible. Effectivement, au niveau national, était de 2,9 % en 1999 **(**Banque Mondiale, 1999) et de 2,7% de 2003 à nos jours (FNUAP, 2007)[57]. Majunga se situe donc dans le contexte général des pays en développement : Cambodge (2,4 %) et Bangladesh (2 %)[58]. Cependant, au niveau de la situation africaine, on évolue avec des taux d'accroissement naturel compris entre 2,8 et 3,5 %, en 1995 (WALTPS, 1995)[59].

Nous notons donc des différences sensibles entre la ville de Majunga et les *fivondronana* périphériques, à l'instar de Mahajanga II, Soalala, Ambato-boéni et Mitsinjo. Majunga présente les taux les plus faibles, autant pout la fécondité que pour la natalité. C'est la même différence qu'entre milieu urbain et milieu rural qui s'exprime avec l'éloignement du

[57] Source : Rapport sur l'état de la population mondiale en 2006.
[58] Source : *L'Etat du Monde en 2005*, Edition La Découverte, PARIS.
[59] *Op. cit.*, p.62.

centre. Nous n'avons pas d'indications sur la mortalité. On constate cependant une diminution importante de celle-ci (en particulier infanto-juvénile). En milieu urbain, elle s'est amorcée à partir des années 1960. A titre d'illustration, la ville de Majunga connait un taux de mortalité infanto-juvénile de 54 pour mille en 1993, ce qui représente un taux assez faible par rapport à la moyenne nationale (162 pour mille en 1992) et surtout comparé au milieu rural, car le *fivondronana* de Tsaratanàna, une localité rurale très éloignée de la ville, a un taux de mortalité juvénile de 75 pour mille pour la même année.

Dans le cas de Clermont-Ferrand, ville typique d'un pays développé, à transition démographique achevée, on note le faible rôle du mouvement naturel qui, pourtant, domine le solde migratoire. L'apport naturel, se situe en moyenne à un taux de 0,55 %/an, pour la période 1975-1999 (INSEE, 1999)[60], ce qui n'est pas si mal en Europe occidentale.

2. Une population jeune

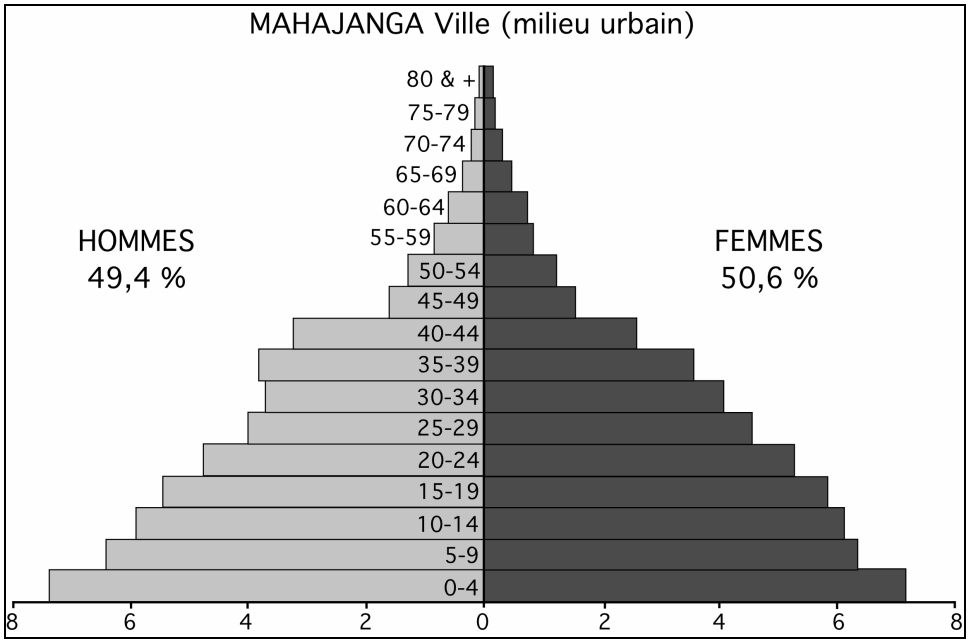
L'étude de la structure par âge de la population de la ville de Majunga fait ressortir une population jeune. Selon les chiffres de 2003, plus de 50 % de la population (50,41 %) ont moins de 20 ans. Et notre enquête auprès des ménages, en 2006, révèle une proportion de l'ordre de 51 %. L'âge médian est de 19 ans (PUDI, 2003). Si on élargit un peu la classe d'âge, la proportion des jeunes de moins de 24 ans atteint 60,41 % de la population totale. Cette structure, marquée par la domination des jeunes, est partagée par toutes les villes du Tiers Monde et c'est un contexte général à Madagascar. L'importance numérique des enfants de moins de 10 ans est, par ailleurs, confirmée, en particulier dans les quartiers populaires. La proportion des enfants de moins de 10 ans atteint 23 % à Mangarivotra, 30 % à Ambohimandamina et 31 % à Aranta, dans un quartier sous-intégré (ZAMANY L.A., 2004)[61].

Pour la même période, Antananarivo, présente des caractéristiques voisines, mais avec des nuances. Les personnes âgées de 65 ans et plus constituent 2,83 % de la population et les jeunes de moins de 15 ans ne sont que 26,08 % , ce qui renforce la part des adultes (monographies, MAEP, 2003). Par contre, dans la région de l'*Amoron'i Mania* (sous-préfecture rurale de Fandriana), la jeunesse est encore plus évidente : 56,5 % de la population totale des milieux urbains sont des jeunes de moins de 20 ans ; tandis que, en milieu rural, cette proportion passe à 58,1 %.

Une représentation simultanée de deux pyramides des âges (Fig. 7 et 8) montre d'une manière détaillée la répartition de la population par groupes d'âge. Il s'agit d'une approche comparative entre le milieu urbain (Mahajanga ville) et le milieu rural, dans le district de Mahajanga II. La ville de Majunga présente une forme déformée du type parasol, qui montre le poids des migrants adultes et surtout masculins, au-delà d'une forte natalité. La pyramide de Mahajanga présente donc des renflements, tant chez les hommes que les femmes, caractéristiques d'un volume d'emplois urbains assez conséquents, liés à l'existence de secteurs d'activité d'un grand centre commercial, portuaire, industriel, universitaire et touristique. Mais on y voit aussi le poids de l'arrivée massive des ruraux, en particulier des jeunes femmes (Fig. 7). Tandis que, à Mahajanga II (Fig. 8), la pyramide indique un type pur de parasol, à base largement étalée avec amenuisement rapide vers le sommet, caractéristique des pays jeunes, en voie d'accroissement rapide, mais à mortalité élevée. Notons que les pyramides, pour les deux exemples, présentent toutes une forme régulière, signe d'une population en équilibre.

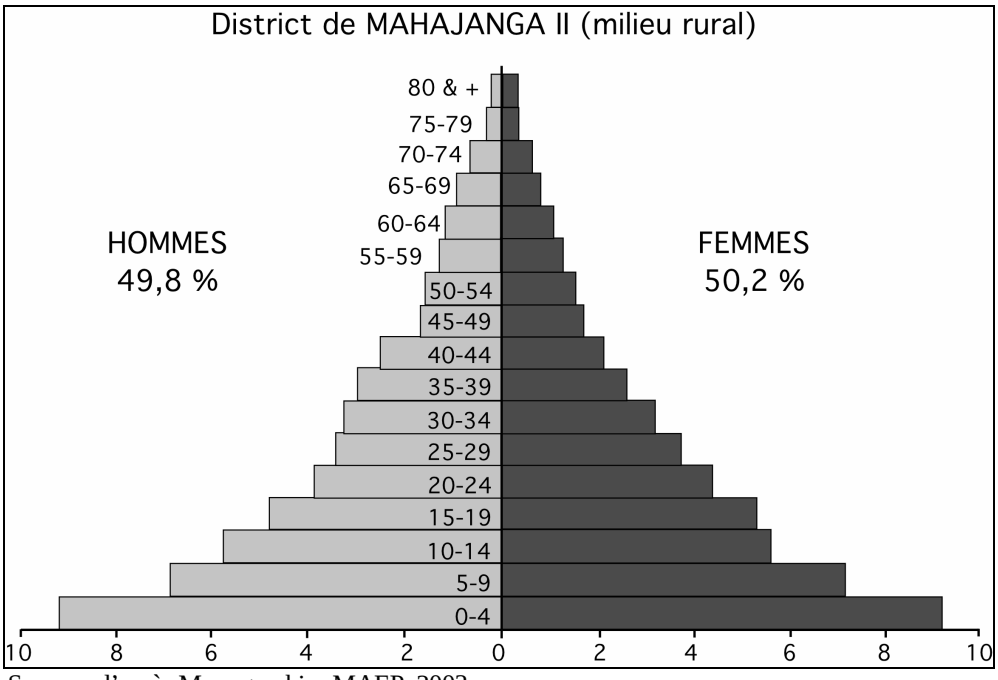
[60] La quasi-totalité des chiffres utilisés pour Clermont-Ferrand sont issus du recensement de l'INSEE en 1999.
[61] *Op. cit.*, p.24.

Fig. 7 – Pyramide des âges, ville de Majunga



Source : d'après Monographies MAEP, 2003.

Fig. 8 – Pyramide des âges, Mahajanga II



Source : d'après Monographies MAEP, 2003.

En ce qui concerne le sexe-ratio de la population : il y a légèrement plus de femmes que d'hommes à Mahajanga ville. Mais l'écart est très faible : 50,6 % pour les femmes contre 49,4 pour les hommes. Ceci traduit un nouvel équilibre par rapport au dernier quart de siècle.

Cette situation pourrait avoir une répercussion indirecte sur la structure de l'emploi dans la ville à long terme. Le taux d'activité féminine pourrait être amené à monter. Par

ailleurs, la crise favorise l'activité de la femme. En période de crise, surtout lorsqu'elle est durable, les ménages se voient contraints d'opérer des choix en matière d'offre de travail de leurs membres. Face à la contraction des revenus du travail, ils sont conduits à restructurer leur « combinaison productive » pour assurer l'entretien de l'unité domestique. Alors que le taux d'activité des Tananariviens, à titre d'exemple, est resté constant depuis l'indépendance, avec 69 % en 1960 et en 1995, celui des femmes passe de 15 % à 53 %. A Yaoundé, le taux d'activité féminin double entre 1983 et 1993 (23 % et 41 % respectivement) (ROUBAUD F., RAZAFINDRAKOTO M., 2001)[62].

Si Majunga présente une domination très nette de la proportion des jeunes, ce n'est plus le cas à Clermont-Ferrand. Effectivement, il y a eu translation latérale des groupes d'âges s'est accélérée en France entre 1975 et 1999. Cette tendance se traduit par une forte diminution du groupe des jeunes, dans l'absolu et le relatif, et une augmentation corrélative des adultes, par vieillissement des fortes classes d'avant 1975 (JAMOT C., 1990).

Cette approche démographique nous apporte quelques renseignements sur l'individualité de Majunga, par rapport à Clermont-Ferrand : la taille supérieure de la seconde mais sa quasi stagnation ; contre la jeunesse de la population et la fécondité de celle-ci pour la première, ainsi que le poids du solde migratoire. Ces facteurs mettent en exergue l'opposition structurelle entre une ville de pays développé et une ville de pays en développement.

Toutefois, quelques questions se posent sur les perspectives du développement urbain à Majunga. L'augmentation naturelle de la population génère des charges sociales diverses. Comment entretenir ce potentiel humain, le nourrir, le vêtir, l'éduquer et surtout lui donner un emploi ? En revanche, le phénomène de concentration de population, par migration et par croît naturel, dans la ville, s'il génère autant de charges, constitue un potentiel énorme de main-d'œuvre, susceptible d'accepter des bas salaires. C'est un potentiel économique énorme pour Majunga comme pour les villes des pays en développement, en général.

Différents éléments du profil démographique de la ville de Majunga ont été abordés durant ces différentes analyses : l'évolution de la population, le dynamisme du croît naturel et surtout les structures par âge de la population. Dans sa globalité, l'essentiel de la dimension humaine de la ville est cerné. Toutefois, il reste un paramètre majeur : les migrations, qui constituent un facteur majeur pour la croissance démographique de Majunga ; même si nous n'avons pas pu prouver leur réel apport par rapport au croît naturel. Cependant, leur dimension métropolitaine repose essentiellement sur le cosmopolitisme qu'elles apportent. Sur quoi alors reposent les caractéristiques humaines de la migration vers Majunga ?

III. UNE MÉTROPOLISATION DÉMOGRAPHIQUE BASÉE SUR LA MIGRATION

A. Majunga : un point focal du brassage migratoire à Madagascar

1. Des apports migratoires variés

La ville de Majunga est une terre d'accueil et la constitution de son fond de peuplement est fortement marquée par l'apport migratoire. C'est une caractéristique qui est un phénomène rare dans les autres métropoles régionales à Madagascar. A part Antsiranana, qui présente aussi un profil démographique où le groupe ethnique[63] local (*Antakarana*) ne

[62] *Op. cit.*, p.23.

[63] Le terme **«** groupe ethnique **»** est plus commode pour désigner un groupe communautaire à Madagascar. Si le dictionnaire critique (BRUNET R., 2005) définit l'ethnie comme *« une collection d'individus, population, considérée comme cohérente, dont les membres partagent une culture commune, notamment la langue, les institutions et les rites »*, cela traduit relativement le contexte malgache. En fait, l'appartenance à une communauté de langue unique pour une ethnie à Madagascar est discutable. La population de la grande île

représente qu'une part relative (22 %) de la population totale. A Majunga, en effet, 47,50 % des habitants se revendiquent de groupes ethniques non issus de la province (MADIO II)[64]. Dans certains quartiers récents, à l'instar d'Ambalavola ou d'Ambohimandamina, la proportion de migrants atteint jusqu'à 88,5 % (ANDRIAMITANTSOA T., 2001). Même la capitale, Antananarivo, sensée représenter tous les groupes ethniques de la Grande île, n'arrive pas à drainer une population aussi hétérogène qu'à Majunga. Antananarivo demeure une ville presque exclusivement *merina*, puisque ce groupe local représente 86 % des Tananariviens en 1960 et même 89 % en 1997 (GUERIN F.C., 2002)[65]. La même situation se retrouve aussi dans les autres métropoles régionales, avec des proportions moins élevées : 70,3 % des Fianarois sont des Betsileo ; 51,7 % des Tuléarois sont Vezo ; tandis que 51,3 % des urbains de Toamasina sont des Betsimisaraka (MADIO II)[66]. La ville de Majunga répond donc nettement au critère de la métropolisation, lorsqu'il est universellement défini à travers le brassage migratoire. Selon la figure 9, au moins huit éléments nationaux et des éléments étrangers composent la population de Majunga. Et les groupes ethniques nationaux présentent une forte hétérogénéité.

La composante ethnique de la ville connaît un équilibre relativement stable, avec une domination très nette des groupes ethniques issus des Hautes Terres centrales malgaches (Merina et Betsileo). La communauté locale (Sakalava) est toujours nettement minoritaire depuis très longtemps. De 1960 à 2005, le classement (par ordre d'importance numérique) n'a pas beaucoup changé, avec le rang suivant : Merina, Antesaka, Betsileo, Tsimihety, Sakalava, Antandroy, Betsimisaraka, Antakarana. Le groupe des étrangers est essentiellement composé de Français, de Comoriens et d'Indo-pakistanais (Fig. 9). La domination du trio-ethnique *Merina-Antesaka-Betsileo* est nette, puisqu'ils forment 58 % de la population urbaine de Majunga.

Au niveau de l'origine géographique, cinq foyers principaux alimentent Majunga (Fig. 10). Ce pouvoir d'attraction lointaine est un phénomène rare pour les autres métropoles de Madagascar. Les migrations viennent d'abord des Hautes Terres septentrionales, où les Tsimihety partent pour rejoindre leur capitale provinciale. Cependant, les deux courants migratoires majeurs viennent de Hautes Terres centrales et sont alimentés par les Merina et les Betsileo. Le quatrième foyer de départ, fort appréciable, concerne la population fixée sur la bande côtière du sud-est malgache. Ce secteur est composé par plusieurs groupes ethniques mais ce sont surtout les Antesaka, les Antemoro et les Antefasy qui partent pour rallier Majunga. Le cinquième foyer vient du sud, avec les Antandroy.

En tout cas, le brassage des groupes ethniques à Majunga constitue un sujet complexe qui suscite diverses questions. Le contexte majungais de la notion de brassage migratoire se subdivise en deux thèmes bien distincts : un apport migratoire, national, mais composé d'éléments fortement hétérogènes ; et une part importante de la population étrangère, qui représente des groupes bien établis à Majunga depuis des décennies. En quoi ces éléments favorisent-ils ou non la constitution de la ville de Majunga en tant que métropole, au moins du point de vue démographique?

---

partage une même langue, seulement avec des variantes dialectales. Selon RAMAMONJISOA Jeannine (2002), *« nous avons affaire à Madagascar au sein de la nation malgache, non à des ethnies réelles, territorialisées, s'organisant autour d'institutions qui les reconnaissent, mais à des ensembles sociaux reposant sur la mémoire et l'imaginaire* ». La persistance dans les esprits et dans le langage de références ethniques (les 18 tribus, 13 au moins, 20 au plus), selon la classification coloniale, signifie que le degré d'homogénéité n'est pas parfait, que l'on insiste plus sur ce qui distingue les populations que sur ce qui les unit. Par ailleurs, selon le *Dictionnaire de la Géographie* (WACKERMANN G., 2005), dans les sociétés modernes marquées par l'immigration, l'ethnie a été remplacée par la notion « *groupe ethnique* ».

[64] *Op. cit.*, p. 9.

[65] *Op. cit.*, p. 87.

[66] *Op. cit.*, p. 3.

Fig. 9 – L'évolution des origines géographiques et la répartition ethnique

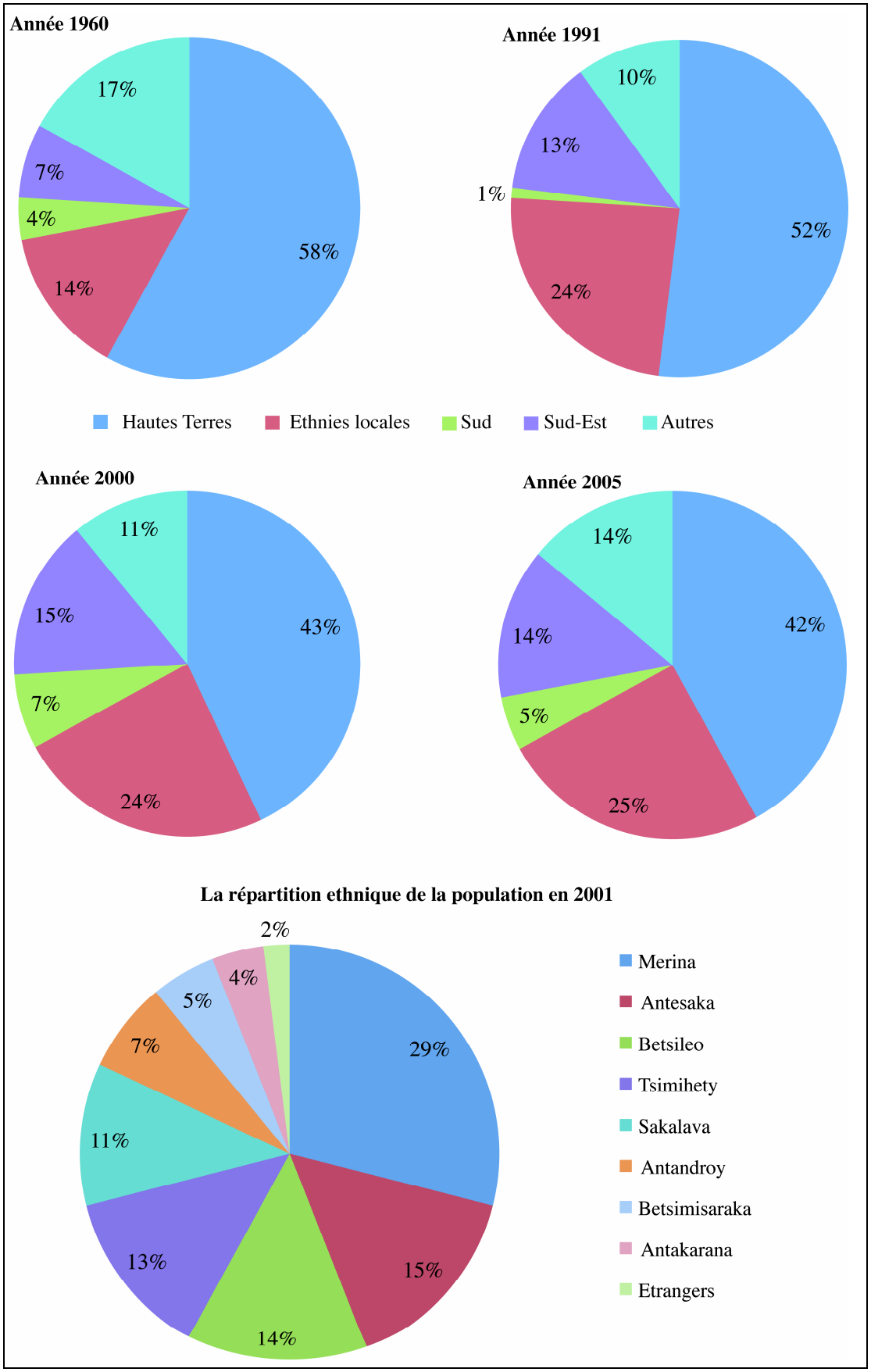
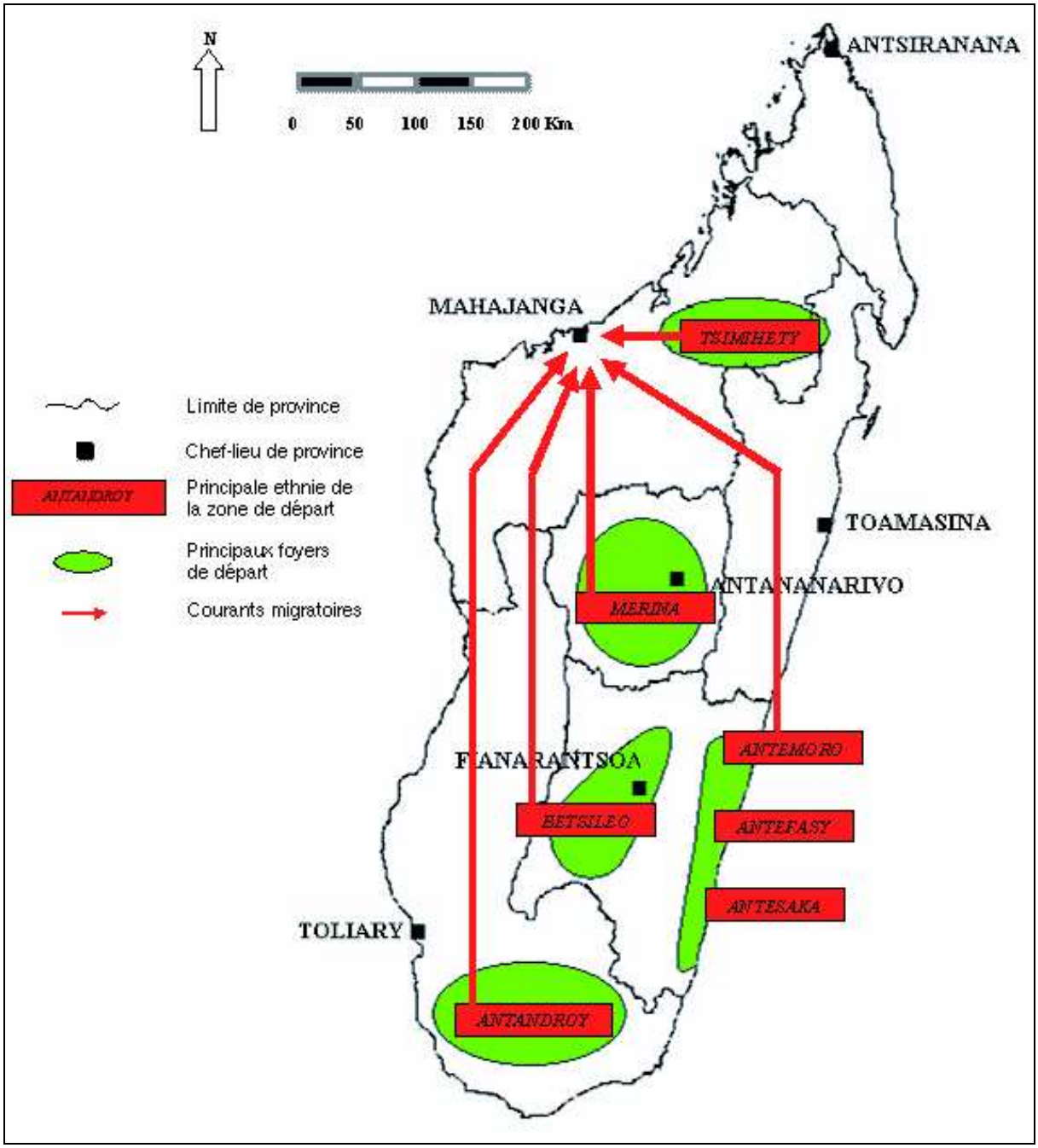


Fig. 10 – Les principaux foyers de départ des courants migratoires de Majunga



Source : Recomposition personnelle d'après PNATH 2006 et Le Bourdiec F., 1974.

2. L'importance de l'apport merina

La place prépondérante du groupe ethnique merina, dans la ville de Majunga, se traduit par une proportion de 29 % (cf. Fig. 9). Cette domination est un phénomène ancien. En dehors du temps court (1960-1976), où la communauté comorienne a été majoritaire, les Merina tiennent toujours le premier rang démographique. La ville de Majunga est actuellement, la troisième ville « merina » après Antananarivo et Antsirabe.

Concernant les périodes d'installation de la population merina à Majunga, il faut distinguer trois temps. La première vague est constituée par les éléments installés après l'occupation de 1824. A partir de cette date, la conquête merina a favorisé, non seulement le bouleversement

politique de la région nord-ouest de Madagascar, mais aussi la mise en place de mécanismes divers : rouages administratifs, garnisons et réseaux de commerçants. En 1842, GUILLAIN a déjà noté l'importance des dispositifs merina dans la cité comptoir de Majunga. L'administration est tenue par un gouverneur merina, nommé à Tananarive, qui est chargé d'administrer la province nouvellement conquise et de maintenir la suprématie merina (RASOAMIARAMANANA M., 1983)[67].

On notera aussi le rôle des commerçants merina, malgré leur faiblesse numérique. Selon GRANDIDIER (1869), cent cinquante marchands merina sont à Majunga, dès 1869. Il ne faut pas oublier aussi que l'aménagement des premières rizières a été entrepris par des soldats paysans, après la conquête, dans le nord-ouest (LE BOURDIEC F., 1974). Tous ces facteurs ont facilité ou incité l'arrivée de nouveaux éléments merina dans la province de Majunga, et plus particulièrement dans la ville. A côté, il faut enregistrer le comportement spécifique du groupe ethnique merina (qui se détache nettement des autres communautés), bien connu pour sa mobilité légendaire. Cette première vague regroupe des éléments « *merina zanatany* » ou « *valovontaka*[68] » qui se sont installés dans la ville mais aussi dans les autres districts de la province de Majunga (Marovoay, Maevatanàna, Port-berger, Ambato-boeni, etc.).

Puis vient l'époque de la migration économique des Merina, déclenchée par l'importance du volume d'emplois offert par l'implantation des établissements industriels durant la période 1950-1970, mais aussi en relation avec les fonctions portuaire et commerciales. Enfin, la dernière vague, se traduit par l'arrivée, actuelle, de chercheurs d'emplois. 40 % des arrivées sont motivées par cette recherche ou directement liées à des mutations (affectation publique et privée). Par exemple, lors de notre enquête dans les quartiers de Manjarisoa et Ambondrona, la majorité des ménages est issue d'une migration ancienne. Dans le premier quartier, près de 60 % des ménages enquêtés sont des migrants définitifs tandis que, dans le second, cette proportion est de 50 %. En général, 56 % des Merina présents dans la ville sont des migrants définitifs (ZAMANY L.A., 2007).

Cet apport démographique merina a des conséquences sur les représentations et pratiques de la sociabilité urbaine. En effet, cette installation massive, depuis plusieurs décennies, a des répercussions à plusieurs niveaux : économique, politique, culturel, social et surtout spatial. La répercussion la plus remarquable de cette présence merina dans la vie urbaine à Majunga repose sur deux bases : l'économique et le spatial. La majorité des emplois stratégiques et des fonctions supérieures (représentants régionaux, directeurs, chefs d'agence, gérants et postes administratifs et politiques) au sein de la ville sont exercés par des cadres merina (ZAMANY L.A., 2007). L'activité commerciale et touristique est également marquée par l'omniprésence merina. Ils sont très entreprenants dans le secteur hôtelier et les fonctions touristiques (réseaux de transport, agences de voyage, location de voitures et promoteurs de l'écotourisme). Et le Merina donne aussi une image complexe de profil socioprofessionnel, puisqu'il exerce dans tous les secteurs d'activités. Même les domaines du commerce informel ou des opérations commerciales flottantes (vendeurs sur les réseaux des marchés existants, marchands ambulants, collecteurs, intermédiaires et commerçants informels) connaissent leur présence effective. Selon nos études, effectuées en 2005, la proportion de Merina exerçant des petits métiers s'élève à 22,38 % des ménages enquêtés. Ils sont le groupe ethnique le plus

[67] *Op. cit.* pp.12.

[68] « *Zanatany* » tout court signifie littéralement « le fils du pays », le groupe communautaire local. Dans une autre mesure, le concept de « *zanatany* » désigne aussi l'enracinement d'un migrant ou d'une communauté étrangère dans la localité d'accueil (depuis plusieurs générations) et le distingue des nouvelles vagues d'arrivants. « *Valovontaka* » partage la même idée et désigne généralement les Merina et Betsileo enracinés, qui ne comptent pas revenir dans leur pays d'origine et qui adoptent la culture locale.

présent dans cette activité précaire, après les Betsirebaka, qui représentent 31,44 % des enquêtés (RABESALAMA A. P.A.F., 2007)[69].

Au niveau spatial, 9 *fokontany* (sur les 26 existants) sont occupés en majorité par le groupe ethnique merina dont Mangarivotra, Manga, Ambalavato, Mahabibo kely, Manjarisoa, Morafeno, Fiofio, Mahatsinjo et Antanimasaja (Fig. 11). Il faut ajouter à cela la forte présence merina dans les quartiers où l'installation des étrangers est aussi remarquable. Par exemple, les quartiers qui constituent la zone d'extension potentielle de la ville de Majunga, dont Ambondrona et Amborovy. Toutefois, il faut bien relativiser quand on parle d'une domination merina, étant donné la mosaïque de population qui caractérise les espaces de la ville. Il n'existe pas un *fokontany* exclusivement merina et leur part dépasse rarement 30 %. C'est aussi le cas pour les autres groupes. Les Betsileo sont majoritaires à Ambohimandamina et à Antanambao Sotema, et les Sakalava à Tsararano ambony et Aranta, mais leur proportion se situe toujours entre 20 et 30 % (cf. Fig. 11).

Au final, le profil démographique de Majunga reflète une ville pluriethnique marquée par la présence élevée du trio ethnique *Merina-Betsileo-Antesaka*.

3. Les autres flux migratoires de provenance « lointaine »

Les autres flux migratoires sont composés de quatre groupes : les éléments des Hautes Terres, ceux du sud-est de Madagascar, les migrants du sud et les éléments en provenance des provinces d'Antsiranana et Toamasina (Antakarana et Betsimisaraka). A côté de cela, les natifs de province de Majunga, considérés comme « autochtones », sont des Tsimihety et des Sakalavas.

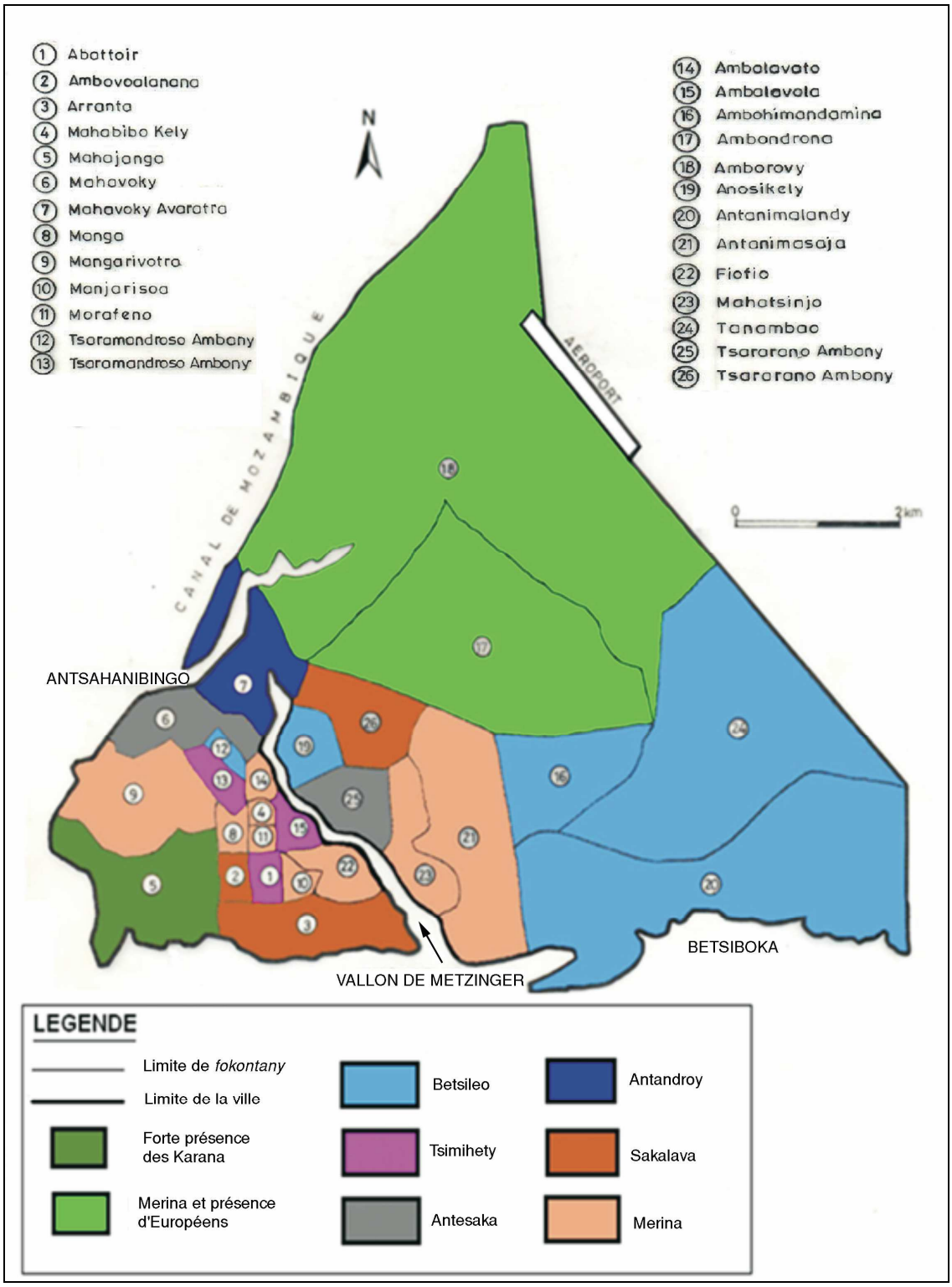
Le groupe ethnique en provenance des Hautes Terres centrales est celui des Betsileos[70]. Il atteint 14 % de la population urbaine de Majunga. Comme les Merina, il comprend des éléments « *valovontaka* » qui se sont installés généralement durant la période coloniale et en raison de l'attraction des unités industrielles des années 1970. Selon une étude sur la composition ethnique des employés de l'industrie à Majunga (RANJARIVELO V., 1996), en 1989, 17 % de la main-d'œuvre industrielle de Majunga sont des Betsileos, contre 22 % de Merina. Un nombre important de Betsileos, venant en particulier de Fianarantsoa, ont été employés à la SOTEMA, la plus grande unité industrielle de Majunga. Depuis la fermeture de ce fleuron de l'industrie majungaise, les Betsileos se sont adonnés aux activités de reconversion. Une infime proportion, notamment les cadres, a pu s'intégrer dans les autres industries ayant survécu à la crise. Les Betsileos sont donc proches des Merina (par leurs comportements sociaux, leur niveau d'instruction et leur mode d'installation). Ils forment avec ceux-ci une composante essentielle (43 %) de la population de la ville. Par ailleurs, beaucoup de *valovontakas* betsileos, d'abord installés dans la province de Majunga se sont ensuite installés en ville ; en particulier en provenance de Marovoay, Port-Bergé, Ambatoboeni et Maevatanàna.

Mais beaucoup ont œuvré pour occuper un poste administratif (et des mandats électifs). Ainsi, plusieurs anciens cadres de la SOTEMA ont occupé ou tiennent encore des postes à responsabilités au sein de la commune urbaine de Majunga ou dans les services de la délégation régionale. A côté, une partie des licenciés industriels se sont détournés des emplois salariés. Avec leurs modestes économies, ils ont monté une micro-entreprise familiale et exercent des activités indépendantes. Ils pratiquent généralement des activités d'élevage ou l'agriculture (riziculture urbaine, élevage de porcs et de poules pondeuses, en ville) ou gèrent un petit commerce de détail. Les plus défavorisés, survivent dans les petits métiers et vivotent grâce à un chômage déguisé. Fréquemment, ils sont bricoleurs, tâcherons, plombiers, réparateurs, démarcheurs et intermédiaires

[69] *Op. cit.*, p. 26.
[70] Betsileo : Les nombreux invincibles ou, par extension, « les invincibles au travail ».

dans les quartiers. Les études effectuées sur les petits métiers (cf. RABESALAMA A. P.A.F. (2007)[71] les placent en troisième position derrière les Merina et les Betsirebaka.

Fig. 11 – Les ethnies dominantes par *fokontany*



Source : fond de carte, SCHMITT F., 1994 (ANDRIAMITANTSOA T., 2007).

[71] *Op. cit.* pp.20.

Actuellement, les Betsileo, pour lesquels l'esprit de famille et l'attachement aux coutumes restent vivaces, ont tissé des réseaux de migration complexes vers la ville, réseaux reposant principalement sur la solidarité familiale[72]. Par le biais des familles déjà installées à Majunga, il existe un accueil bien organisé des nouveaux venus, depuis les zones de départ qui se situent principalement dans le *fivondronana* de Fianarantsoa ville et celui de Fianarantsoa II ; ainsi que le long de l'axe Ambohimahasoa, Ambositra et Fandriana. Les immigrants sont constitués essentiellement de jeunes (15-25 ans). Car avec des ménages de forte taille (5,5 personnes) dans la région de la Haute Matsiatra en 2005, la pression démographique continue à se faire sentir dans le pays betsileo.

Notons que l'efficacité des réseaux familiaux est valable aussi chez les autres groupes ethniques. C'est le cas chez les Antesaka à Mahavoky Atsimo qui ont constitué des structures d'accueil comme le *trano gao*[73] ou chez les Sakalavas à Tsararano Ambony avec les *tranom-bahiny*. Le foisonnement des associations à caractère ethnique, au sein de la ville vise aussi à vivifier cette solidarité familiale. Au niveau spatial, les quartiers à majorité betsileo sont Antanimalandy, Antanambao Sotema, Ambohimandamina, Anosikely ey Tsaramandroso ambany.

Un autre élément important, lui aussi dynamique, est constitué par les groupes ethniques du sud-est de Madagascar. Les plus nombreux sont les Antesaka (15 %). La dénomination « Antesaka » (lors des recensements) désigne les *Betsirebaka*[74]. Mais elle inclut, en fait, tous les natifs du sud-est, dont principalement les Antesaka, Antemoros et Antefasys. Ceux-ci ont été attirés essentiellement par les emplois industriels de Majunga. Les Betsirebaka représentent le pourcentage le plus élevé, sur l'ensemble de la main-d'œuvre industrielle en 1996 : 32 %. Globalement, environ 350 000 Antesaka, Antemoros et Antefasys, ont progressé, par étapes, pour s'installer le long de la côte ouest (LE BOURDIEC F., 1974)[75]. Entre 1926 et 1946, une part importante de ces migrants est allée dans la culture de plantation, à Miandrivazo et Morondava, pour aménager les concessions coloniales. Ils ont remonté jusqu'à Belo-sur Tsiribihina pour parvenir à Maintirano. Puis, une autre vague a rejoint les peuplements Merina et Betsileo qui avaient colonisé la plaine de Marovoay après la conquête merina. Parallèlement, une autre vague importante arrivait à Majunga pour décrocher un emploi dans les établissements industriels. Enfin, les derniers groupes sont arrivés vers Nosy be, pour profiter du développement des cultures de plantation (canne à sucre), avant d'aboutir jusqu'à Antsiranana.

Mais, aujourd'hui, les Antesaka représentent près de 40 % des tireurs de pousse-pousse à Mahajanga En outre, ils se distinguent dans les activités de services, où ils représentent 38,29 % des enquêtés (2005). L'activité de docker est presque à 100 % dominée par ce groupe ethnique, qui fournit par ailleurs 90 % des *Ranadahy*[76] dans tous les quartiers populeux et sous-intégrés de la ville. Parfois, certains éléments betsirebaka opèrent aussi dans la pêche traditionnelle.

---

[72] A titre d'exemple, durant nos enquêtes, à Ambohimandamina et à Antambao Sotema où les Betsileo sont majoritaires, le motif de l'installation dans ces quartiers : « recherche d'emploi et regroupement familial » atteint plus de 80 % des réponses. Ce pourcentage justifie l'importance des réseaux d'installation familiale.

[73] *Trano gao* : littéralement « maison des jeunes », une structure d'accueil pour les nouveaux venus. Tandis que « *tranom-bahiny* » est en quelque sorte une maison d'hôte durant la cérémonie de « *fanompoam-be* ».

[74] *Betsirebaka* : littéralement « *ceux qui n'ont jamais faim* ». Expression utilisée pour désigner les Antesaka immigrés le long de la côte ouest. Elle traduit leur dévouement au travail, en particulier pour les travaux de défrichement des rizières. Une autre appellation « *korao* », plus péjorative, désigne aussi les Antesaka dans ce même contexte.

[75] *Op. cit.*, p. 119.

[76] *Ranadahy* : une appellation populaire désignant les gens qui assurent l'approvisionnement en eau dans les quartiers. Ce sont les porteurs d'eau, un des petits métiers les plus florissants dans la ville de Majunga.

En ce qui concerne le sud, comme les Antesaka, les Antandroy (7 % de la population urbaine totale) sont aussi des groupes ethniques de provenance lointaine, essentiellement originaires des fivondronana de Beloha, Tsihombe, Ambovombe Androy et Bekily dans la province de Toliara. L'installation des Antandroys est à peu près identique de celle des Antesaka : une mobilité dictée par la recherche de travail dans les plantations durant la période coloniale, puis des emplois au sein des unités industrielles à Majunga. Les deux groupes partagent les mêmes caractéristiques et, contrairement aux groupes ethniques de Hautes Terres centrales (Merina et Betsileos), ce sont plutôt des migrants temporaires. Après la constitution d'un petit pécule, au bout de deux ou trois ans, ils retournent, s'ils le peuvent, dans leur région d'origine. Aujourd'hui, ils pratiquent fréquemment les métiers de gardiennage chez les Indo-pakistanais et certains Européens. 57 % des tireurs de pousse-pousse dans la ville sont des Antandroys. Toutefois, les Antandroys sont moins nombreux que les Antesaka. Un seul quartier se distingue par leur présence en nombre (Mahavoky Avaratra), alors que les Antesaka dominent à Mahavoky Avaratra et Tsarano Ambany (cf. Fig. 11).

La présence des Antakarana (province d'Antsiranana) et des Betsimisarakas (Toamasina), venus du secteur nord-est, est secondaire dans la ville de Majunga. Ils représentent une infime proportion de la population totale. Il est donc difficile de ressortir un profil type pour les petits groupes ethniques au sein de la ville. A titre d'exemple, les Antambahoaka (sud-est), Antanosy (Ampanihy), Vezo (Toliara), Sihanaka (Ambatondrazaka) et Tanala (Ikongo) sont répertoriés à Ambalavola et Ambohimandamina durant nos enquêtes, effectuées en 2001(ANDRIAMITANTSOA T., 2001)[77], mais leur nombre est infime.

Enfin, il faut s'intéresser aux groupes dits « autochtones », ou *Zanatany,* dont les Sakalavas et les Tsimihety. Les Sakalavas sont nettement minoritaires au sein de la ville. Ce groupe ethnique pourtant local ne représente que 11 % des citadins. Trois facteurs expliquent ce paradoxe. D'abord, le « repli sakalava », évoqué par G. RABEARIMANANA (1978)[78]. Suite aux deux expéditions militaires, des Merina puis des Français, une forte communauté sakalava a abandonné le littoral pour se réfugier à l'intérieur, dans des zones rurales : la péninsule de Mahamavo constituant l'une des zones de refuge. Ensuite, un autre facteur intervient pour expliquer le recul : les faibles densités de départ (par exemple, le secteur de Mariarano n'a encore, à l'heure actuelle, que 2 habitants/km²). Il y a eu une véritable « dilution » de l'ethnie sakalava. Mais l'éviction a encore été favorisée par l'installation précoce d'autres groupes ethniques, plus dynamiques. A partir du début de XXe siècle, l'ancien territoire du royaume sakalava connaît une population mélangée. « *Il en résulte que le fond sakalava arrive à être dépassé, en nombre, par des ethnies enracinées depuis deux ou trois générations, et qui sont plus prolifiques* » (LE BOURDIEC F., 1974). Rares sont les secteurs à forte composition sakalava. Toutefois, une question se pose : le peuplement sakalava se maintient-il ? La part des ethnies locales, en 1960, n'était que de 14 % de la population de Majunga. Cette proportion passe à 25 % en 2005, soit une augmentation de 44 %. Mais quelle est la part des Sakalavas dans cette hausse relative ? Il nous semble que l'essentiel de cette augmentation soit due à l'arrivée massive de Tsimihety mais il est fort probable que les Sakalava résidents dans les secteurs ruraux environnants n'ont pas résisté à l'attraction de la ville. L'augmentation de la pauvreté en milieu rural et la pénétration de l'économie d'échange devraient encore favoriser ces arrivées à Majunga.

Comme les autres groupes, les Sakalavas ont constitué une main-d'œuvre industrielle durant les années 1970. Mais beaucoup avaient conservé leurs activités traditionnelles, basées sur le secteur primaire. Ainsi, sont-ils en majorité pêcheurs traditionnels. C'est à cause de cette activité maritime que les Sakalavas s'installent dans les quartiers sous-intégrés du bord

[77] *Op. cit.*, p. 35.
[78] *Op. cit.*, p.52.

de la mer : Aranta, Ambalamanga à Antanimasaja et Amborovy. Ils s'y implantent pour faciliter la surveillance et l'entretien de leurs pirogues et de leurs filets, et pour procéder au séchage artisanal des poissons capturés. Mais, seuls trois quartiers sont à prépondérance numérique sakalava : Tsararano ambony, Aranta et Ambovoalanana.

Le dernier élément « local » au sein de la ville est constitué des *Tsimihety*[79]. Ils forment environ 13 % de la population urbaine totale (RABESALAMA A. P. A. F., 2007)[80]. Ils se proclament issus de groupes ethniques locaux, comme les Sakalava, mais leur assertion est difficile à prouver. Ils viennent plus vraisemblablement de la province de Majunga. Ainsi, selon LE BOURDIEC F. (1974)[81], « *ils ont occupé successivement, depuis le XVIIe siècle, la région de Mandritsara, celle de Befandriana, puis, à partir de la fin du XIXe siècle, les cuvettes de l'Ankaizina et les régions plus basses de Port-Bergé, Antsohihy et Mampikony* ». Par ailleurs, ils sont aussi originaires de la côte est (Baie d'Antongil) d'où ils ont été chassés par les Betsimisarakas. A partir du XXe siècle, ils entreprennent une expansion vers l'Ouest en pays sakalava. L'arrivée massive des Tsimihety dans la ville de Majunga suit le même rythme que pour les autres groupes. Mais ils sont moins nombreux dans le secteur industriel (13,75 %). Leur présence est surtout visible dans l'administration, où l'essentiel des éléments est arrivé pendant la première République (1960-1972). Au niveau, des petits métiers, les études montrent que les Tsimihety sont peu présents dans le secteur informel. On les retrouve en général comme bouviers, dans la maçonnerie ; ils travaillent dans le transport urbain (chauffeurs de taxi-bé) et la vente de brochettes. Les quartiers à majorité tsimihety sont Tsaramandroso ambony, Ambalavola et Abattoir.

Au total, le caractère du peuplement de Majunga au niveau des migrations nationales est complexe. Non seulement, nous assistons à une nette domination de groupes ethniques de provenance lointaine ; mais la composante de cette migration présente elle-même un fond fortement hétérogène. La quasi-totalité des groupes ethniques nationaux étant présents à Majunga. A côté, les éléments étrangers ont également joué un rôle éminent dans la constitution démographique de la ville, ainsi que dans le secteur économique.

B. Le cas singulier de la population étrangère

Depuis longtemps, la ville de Majunga ne cesse de véhiculer l'image d'un pôle attractif, pour une population étrangère. Et aux courants nationaux s'ajoute un fort brassage international. En 1960, les étrangers formait 51,5 % de la population de Majunga (ANDRIAMITANTSOA T., 2001)[82] ; mais cette proportion a fondu et, actuellement, il ne sont plus que 2 %, ce qui mérite une explication. Comme dans le cas de la migration nationale, les apports étrangers sont fortement hétérogènes avec des Indiens et des Indo-pakistanais et différents « Musulmans » pour le passé. Alors qu'aujourd'hui, l'apport démographique étranger de la ville de Majunga est fortement marqué par trois éléments : la place prépondérante de la communauté indo-pakistanaise, le poids de la communauté comorienne et l'omniprésence française.

1. La forte empreinte de la communauté indo-pakistanaise

Les « Indiens » de Madagascar viennent d'une région située au nord-ouest de l'Inde, le Gujerat et de la région de Bombay. La première installation indienne à Madagascar commence probablement dès les XII et XIVe siècles, et dure jusqu'au XIXe siècle (LE

[79] *Tsimihety* : « ceux qui ne se coupent pas les cheveux ».
[80] *Op. cit.*, p.37.
[81] *Op.cit.*, p.96.
[82] *Op.cit.*, p.21.

BOURDIEC P., 1977)[83]. Pendant la colonisation française, l'immigration indo-pakistanaise s'intensifie. De religion islamique, ils viennent de l'Inde et du Pakistan, leur destination étant principalement Mahajanga et Nosy bé. La plupart des Indiens actuels sont installés à Madagascar depuis de nombreuses années, souvent depuis plusieurs générations. L'île abrite aujourd'hui environ 20 000 Indo-pakistanais, connus sous la dénomination de « *karanas* ». La ville de Majunga constitue le pôle de concentration *karana* le plus important de Madagascar, en 2005, avec 2 015 personnes, soit 29 % de la population urbaine *karana* de la Grande Ile, contre 28 % à Tuléar et 15 % à Antsiranana (ROBSON S. F., 2005). Mais, par rapport à la population urbaine totale de Majunga, il s'agit d'une infime minorité (environ 1,28 %).

Les *Karanas* sont présents dans tous les secteurs d'activités. Mais, généralement, on connaît les *Karanas* dans le commerce. Dès le XVIIIe[e] siècle, les Indiens ont constitué des acteurs commerciaux très efficaces, auprès des *Antalaotras*, dans la cité comptoir de Majunga. Actuellement, ils dominent largement les activités commerciales au sein de la ville (le commerce de gros et de demi-gros, celui de détail. Ils sont dans les marchandises générales, les tissus, la quincaillerie, la bijouterie, les pièces détachées et les appareils électriques et électroniques). Depuis la libéralisation économique, ils sont de plus en plus nombreux à évoluer dans le négoce avec des positions fortes dans la représentation et la vente de véhicules d'importation, dans le tourisme, le transport, l'exportation des produits locaux et l'industrie agro-alimentaire. Selon une étude effectuée en 2005 au sein de la ville de Majunga[84], les *Karanas* détiennent 40 % du commerce de gros et demi-gros, possèdent 98 % des stocks de riz et 50 % de ceux de paddy. Ils « pèsent » économiquement 30 % de la valeur totale des exportations de la ville de Majunga. 95 % des transporteurs de marchandises de Mahajanga sont des *Karanas* et ils gèrent 98 % du parc de véhicules. Les treize bateaux de commerce immatriculés en ville appartiennent tous à des armateurs karanas. 45 % des établissements hôteliers ont des propriétaires karanas. Ils détiennent encore huit des quatorze établissements de restauration de la ville. Concernant les établissements industriels, l'investissement karana est plus modeste et à nuancer. En effet, l'emprise des *Karanas* est totale sur les petites industries « artisanales », visant le marché urbain local. Cependant, dans grande industrie, s'ils sont présents, c'est avec plus de discrétion.

Mais le paramètre qui traduit le plus nettement la force économique des *Karana*, au sein de la ville, est indiscutablement leur forte emprise sur le parc foncier et immobilier. Ils figurent parmi les plus gros propriétaires inscrits au service des domaines. En effet, ils détiennent officiellement plus du quart (26,35 %) des propriétés foncières privées, alors qu'ils ne constituent que 1,5 % de la population de la ville. La majorité de ce patrimoine urbain se concentre à Mahajanga be, un quartier à majorité karana (cf. Fig. 11) et à Amborovy dans la zone d'extension actuelle de la ville. Cette emprise foncière s'est forgée essentiellement au début de la période coloniale (1896), dès l'établissement des titres fonciers à Madagascar.

Au total, il existe une forte empreinte stylistique *karana* sur le paysage urbain à Majunga : une domination du style architectural « indien ». Cette architecture, originale par rapport aux constructions locales, dénote l'influence coloniale, tout en gardant un style indo-arabe. Les bâtiments ont été construits du XIX au XXe siècle. A côté, les édifices religieux traduisent aussi l'empreinte spatiale de la communauté karana et ceux-ci sont assez diversifiés : mosquées *shiites*, *sunnites*, *hindoues*, *bohras*, *kodjas ismailis* et *kodjas ithna ashery*.

[83] *Op.cit.*, p.88.

[84] L'essentiel des références statistiques que nous avons utilisées dans ce passage sont tirés du travail de recherche sur les *Karana* de Majunga en 2005 (ROBSON S.F., 2005).

2. Vers la rupture de l'enracinement comorien ?

Par rapport à la communauté indo-pakistanaise, l'établissement comorien à Majunga est beaucoup moins solide, et a subi un bouleversement majeur lors des événements de décembre 1976[85], en rupture avec une période (1958-1976) où leur empreinte sur la vie urbaine majungaise était prépondérante. Depuis, le poids de l'implantation s'est considérablement estompé et les Comoriens de Majunga se cantonnent actuellement à une petite minorité. A titre d'illustration, ils étaient 26 000 en 1960 (soit 50,16 % de la population urbaine officielle). Il ne reste plus actuellement (2006) que 8 000 personnes, soit 7,37 % de la population urbaine **(**FAHAR-EDDINE MONDY M., (2007)[86]. Toutefois, la présence de la communauté comorienne n'est pas étouffée pour autant.

Différents facteurs ont impulsé l'arrivée des Comoriens à Majunga : les relations commerciales anciennes, les relations de voisinage depuis la période des royaumes sakalava et merina, le contexte géopolitique (bonnes relations diplomatiques entre Madagascar et l'archipel). Mais les facteurs géographiques sont prépondérants : proximité et surtout pression démographique, famine et exclusion sociale aux Comores). L'immigration a été facilitée lors de la période coloniale (acquisition du statut d'indigène) et surtout par des traitements de faveur durant le régime Tsiranana[87], le président lui-même ayant affirmé que *« les Comoriens constituent la 19e tribu malgache* ». Mais les événements de décembre 1976 ont remis en cause le processus. Ce triste jour, une émeute populaire, dirigée contre la communauté comorienne s'est déclenchée, à la suite d'une querelle de voisinage, lorsqu'un ménage comorien et un autre (betsirebaka) sont entrés en conflit ouvert. C'est la cause directe du conflit, mais, avant, il y avait déjà des tensions entre les groupes ethniques nationaux et la communauté comorienne devenue envahissante. Le conflit a dégénéré en massacre, et, selon les sources officielles malgaches, a fait 120 victimes. Mais les Comoriens, de leur côté, ont dénoncé cet événement comme un « génocide » où 1 400 des leurs ont péri. Les conséquences en sont un coup sévère porté à l'implantation comorienne à Majunga. En 1976, des milliers de Comoriens de Majunga ont été rapatriés à la hâte vers leur pays d'origine. Toutefois, cette tragédie n'a pas stoppé définitivement l'installation de nouveaux arrivants, voire le retour de certains rapatriés à Majunga. Actuellement, l'immigration comorienne n'est donc pas effacée de la communauté urbaine de Majunga, mais elle a changé.

Désormais, la composition de la communauté comorienne traduit deux provenances majeures (en 2006) : Anjouanais (59,31 %), Grands Comoriens (38,07 %) et Mohéliens (2,51 %). Le statut socio-professionnel des Comoriens a subi également une mutation avec la crise. Ils étaient initialement des tenants de la puissance foncière et économique de la ville, comme les Indo-pakistanais. Puis, ils avaient travaillé massivement dans l'administration et fourni de la main-d'œuvre industrielle. Après 1976, l'immigration comorienne à Majunga prend une nouvelle forme avec une proportion élevée d'étudiants (en Faculté de Sciences et de Médecine, dans les écoles professionnelles d'informatique, en gestion et dans les études commerciales). Les Comoriens sont principalement employés de commerce (voire boutiquiers), en particulier chez les Indo-pakistanais qui les préfèrent aux Malgaches à cause de

[85] Le massacre de la communauté comorienne à Majunga, qui s'est déroulé au mois de décembre 1976 prête à controverse. Les points de vue divers foisonnent. Mais l'ampleur de la participation populaire à un tel événement laisse présager des causes sociales.

[86] Comme pour l'étude de la communauté karana, nous avons pris toutes les références statistiques dans cet ouvrage récent.

[87] L'instauration de la première République (1960-1972) coïncide avec l'apogée de l'installation comorienne à Majunga. Le Président Tsiranana a entretenu de bonnes relations avec les responsables politiques des Comores. Et favoriser l'immigration avait probablement comme visée politique de consolider la base du PSD au sein de la ville, mais aussi de contrer les courants politiques hostiles au régime à cette époque, tel que le parti d'opposition AKFM.

leur statut d'étrangers ; mais aussi grâce aux affinités culturelles qui lient les deux communautés. Beaucoup opèrent encore dans leurs activités traditionnelles d'autrefois comme la vente de brochettes, la boucherie et l'épicerie. Ils travaillent également comme marins de boutre, gardiens ou chauffeurs de taxi.

Il n'y a plus de quartier à dominante comorienne actuellement, ils s'installent principalement dans les quartiers populaires centraux, dans des îlots où leur nombre dépasse rarement mille personnes. Ainsi, ils sont présents, par ordre d'importance numérique, à Abattoir, Ambalavola, Ambalavato, Tsaramandroso ambony et Aranta. Une présence plus timide se retrouve, éparpillée à travers la ville, comme à Fiofio, Antanimasaja, Antanimalandy, Anosikely…

Comme dans le cas des Indo-pakistanais, la présence de la communauté comorienne se marque aussi dans le paysage urbain au sein de la ville de Majunga. Avant 1976, les Comoriens possédaient un parc immobilier assez important. La banalisation de la construction en tôle et de l'habitat en dur a souvent été réalisée grâce à la présence comorienne. Mais le plus remarquable est la densité de leurs mosquées et le nombre de leurs écoles coraniques. Avant le massacre, quatorze mosquées « comoriennes » avaient été construites ; mais il n'en reste plus que huit actuellement. Ces édifices se répartissent dans les quartiers d'Ambovoalanana, Abattoir, Marovato, Fiofio, Ambalavola, Ambalavato et Tsaramandroso ambany. Par contre, quatorze écoles coraniques ont été créées après 1977, rassemblant près de 900 élèves.

Si les immigrations indo-pakistanaise et comorienne ont certains points en commun, ce n'est pas le cas pour la communauté française, qui représente un type totalement différent issu de la colonisation.

3. L'omniprésence de la communauté française

Dès que l'on parle de communauté étrangère à Madagascar, il est difficile d'oublier les Français, ne serait-ce que parce qu'ils ont apporté le concept d'urbanisme et d'urbanisation moderne à Majunga.

La présence française dans les villes malgaches est étroitement liée à l'évolution historique de la grande île. Elle se subdivise en trois périodes bien distinctes. La plus ancienne, avant la colonisation, voit déjà des Français répartis à travers les comptoirs, pratiquant le commerce de traite et les relations diplomatiques. Mais c'est une arrivée encore timide. Les Français sont encore peu nombreux, environ 300 en 1897 (LE BOURDIEC P., 1977)[88]. Durant la période coloniale, la présence française s'amplifie, plus particulièrement grâce aux colons réunionnais. Et les Français constituent l'ensemble étranger le mieux réparti : ils sont nombreux dans les provinces d'Antananarivo et de Toamasina, ils viennent en seconde position dans toutes les autres provinces. Les sources monographiques des districts révèlent leur présence dans toutes les sous-préfectures de l'île. Puis la période post-coloniale marque une baisse remarquable car, suite à la révision de l'accord de coopération, la présence française à Madagascar prend une autre tournure. A la fin de l'année 1972, les effectifs sont déjà tombés à moins de sept mille. Les départs ont affecté, à divers degrés, les cadres administratifs, commerciaux et techniques, les militaires (totalement retirés de Tananarive en 1973, et de Diégo-Suarez en 1975), les planteurs, les artisans aussi bien que les membres des professions libérales (médecins, avocats, architectes), directement ou indirectement touchés par les conditions nouvelles de la vie politique et économique.

En 1972, les Français de la province de Majunga représentaient 3 384 personnes. Au niveau national, pour la même période, 30 786 Français (y compris les originaires de l'île de la Réunion) avaient été recensés (INSRE, 1974). Actuellement, selon la chancellerie détachée à Majunga, 73 % des deux mille Français recensés à Mahajanga sont des bi-nationaux

[88] *Op.cit.*, p. 34.

(Franco-malgaches), le reste est d'origine indo-pakistanaise ou comorienne. Mais, la nouveauté vient du fait que des retraités français commencent à s'installer dans « La ville des fleurs ». Sur le site web de la ville, les demandes d'informations de la part des retraités français, quant à la faisabilité de leur installation à Majunga foisonnent. Ils demandent surtout des renseignements concernant le climat (passage de cyclones), les conditions sanitaires (évolution des épidémies, comme le choléra et le paludisme), la question foncière (prix du parc immobilier et procédure d'acquisition de parcelles) et les conditions d'accessibilité, par route et par voie aérienne. Notons encore que le poids des personnels expatriés qui travaillent dans des organismes de développement français, n'est pas négligeable, car ces organismes sont particulièrement nombreux à Majunga.

La communauté étrangère présente donc aussi un caractère hétérogène. Par cette mosaïque de population, la constitution « métropolitaine » de Majunga, en termes démographiques, est-elle ainsi lancée ? Et cette situation est-elle vraiment un atout pour la ville ? La taille démographique de la ville est cependant encore modeste pour en bénéficier vraiment. Mais, par rapport aux autres métropoles de Madagascar, Majunga est l'une des rares à en profiter. De même que sa population d'origine nationale lui apporte des horizons variés, étendus à tout le pays.

C. Une citadinité originale basée sur le pluriethnisme

1. La citadinité majungaise : une cohabitation difficile ?

A notre sens, le système relationnel entre les différents groupes ethniques au sein de la ville, ne souffre d'aucune ambigüité. C'est d'ailleurs l'originalité de la société urbaine à Majunga. A Antananarivo, où les Merina sont largement majoritaires, la crispation identitaire de ce groupe autochtone a attisé le sentiment de rejet, voire entraîne l'exclusion des autres groupes minoritaires (FOURNET-GUERIN C., 2007)[89]. Mais Majunga n'est pas Antananarivo. D'abord, les Sakalava sont largement minoritaires au sein de la ville, et ensuite ceux-ci ne sont pas réfractaires à l'introduction d'éléments nouveaux sur leur terre ancestrale. A côté de leur attachement à la vie rurale, ils acceptent facilement les clauses foncières avec les nouveaux venus, par le biais d'une location, d'un métayage ou de la vente de terrains (LE BOURDIEC F., 1974). Ainsi, quand on parle d'une cohabitation difficile ou de problèmes d'intégration sociale à Majunga, s'agit-il principalement de rivalité ou de conflits d'intérêts entre les groupes locaux et les immigrés lointains, tous prenant d'ailleurs comme boucs émissaires… les Sakalava, par facilité. Le problème d'urbanité à Majunga se conjugue surtout à travers trois facteurs principaux : le cloisonnement spatial de la structure sociale et ethnique de la ville, les clivages sociaux nés d'une catégorisation ethnique des emplois et la perception divergente du concept de « *zanatany* ».

Pour le premier facteur, il s'agit d'un problème secondaire ou connexe. L'existence d'une ethnie dominante par quartier n'est pas un problème fondamental pour la sociologie urbaine. Par ailleurs, c'est un phénomène banal dans les grandes villes, aussi bien dans les pays développés que dans les villes de pays en développement. Toutefois, l'existence de quartiers socio-ethniques entretient toujours la mise en exergue de la différence de l'origine. Cette situation traduit la volonté délibérée de ne pas se fondre dans une citadinité commune.

Par contre, la catégorisation ethnique des activités professionnelles à Majunga est très prononcée. Ce n'est pas une volonté déclarée de la part des intéressés au départ. Mais certaines conditions (situation financière, niveau de scolarisation, comportement sociologique, formation professionnelle, accès à un panel d'emplois, etc.) favorisent cette tendance et la finalité est toujours une fracture sociale, en termes d'emplois. Toutefois, une volonté manifeste de favoriser les membres de son groupe, et de monopoliser certains postes ou activités, n'est pas à écarter non

[89] *Op.cit.*, p.350.

plus chez certains. Ainsi, les *Merin*a occupent les emplois de cadres supérieurs ; le commerce est le domaine de prédilection des *Karana* ; les *Betsirebaka* sont essentiellement *des « Ranadahy » ; les Antandroy* sont plutôt des tireurs de pousse-pousse et des gardiens, etc. A partir de cette classification ethnique des activités urbaines, on peut passer à l'existence de chasses gardées, promptes à développer la notion de « xénophobie professionnelle ».

Enfin, le concept de « *zanatany* », constitue une notion qui se conjugue avec le processus d'enracinement de telle ou telle ethnie. Normalement, il n'aurait pas dû exister d'autres groupes ethniques « *zanatany* » que les Sakalava à Majunga. Bien que nous ne sachions pas avec certitude si les Sakalava sont vraiment les fondateurs de la ville. A notre avis, ce sont les « *Antalaotra* » ou un courant de la communauté musulmane qui ont créé la cité comptoir de Majunga. Mais, si les groupes sakalava ne sont pas les créateurs de Majunga, la cité comptoir se situe au sein de leur territoire légitime, les Musulmans ou les *Antalaotra* restant des étrangers. Et, normalement, les groupes autochtones ou « *zanatany* » devraient être formés exclusivement par les Sakalava. Cependant, plusieurs groupes de migrants, bien enracinés, se réclament aussi des *Zanatany*. Ainsi, certains *Karana*, établis depuis plusieurs générations, se disent *Karana zanatany*. C'est aussi le cas de certains Français, qui sont nés à Majunga ou à Madagascar. Sensés posséder une connaissance fine du pays, ils se proclament à leur tour comme « Français *zanatany* ». Bien des Comoriens, nés à Majunga et qui figurent parmi les plus anciens arrivants n'hésitent pas à dire qu'ils sont des *Zanatany*. Parfois, certains en arrivent même à dire qu'ils sont *Sakalava*. Cette extrapolation du terme *zanatany* ne s'arrête pas aux locaux, elle s'exporte au niveau des groupes d'origine lointaine, comme les Merina et les Betsileo *valovontak.* Quant aux *Tsimihety* qui résident depuis longtemps à Majunga, ils se disent volontiers *Zanatany* de la ville de Majunga. La situation constitue un enjeu majeur, pour un conflit statutaire. Profitant de la faiblesse numérique des *Sakalava*, divers groupes ont usé de leur ancienne installation pour se proclamer légitimement comme proches de l'autochtone.

Ces trois paramètres seront à la base de notre étude sur les clivages au sein de la société majungaise. Nous allons replacer ces paramètres, à travers les conflits événementiels, pour analyser la cohabitation entre les différentes entités. Par exemple, l'animosité contre les *Karana*, et qui se manifeste ouvertement lors d'émeutes anti-karana ; dénommées OPK (opérations anti-karana), les rancœurs et les ressentiments envers les groupes ethniques des Hautes Terres, plus particulièrement les Merina (sans oublier le massacre de la communauté comorienne de décembre 1976).

2. Les ressentiments séculaires envers les Merina

Avant d'aborder la situation spécifique des *Merin*a de Majunga, un bref aperçu sur la perception des *Merina*[90], au niveau national aidera à mieux comprendre la situation locale. En effet, l'expansion de l'ethnie et la colonisation de l'île par le royaume merina, au cours de XIXe siècle, ont eu des conséquences plus ou moins négatives sur les autres royaumes, les confédérations et les chefferies locales. L'ethnicisation de la vie politique et des rapports sociaux, pendant la période coloniale merina a favorisé les tensions ethniques à Madagascar. Cela a abouti à la division et à une mise en exergue des différentes communautés

[90] Merina : les Malayo-indonésiens de Madagascar. Le premier signe distinctif des Merina est leur aspect physique qui se doit de refléter typiquement une appartenance à la race malaise. Le Merina type présente ainsi une couleur de peau brune (*zarazara*, répondant au *sawo matang* des Malais d'Asie du Sud-Est) ou olivâtre, des cheveux ondulés ou raides, des yeux en amande, souvent légèrement bridés, une membrure fine et une taille relativement petite**.** Leur région d'origine, l'Imerina se trouve au centre de l'île, dans la partie nord de la région des Hautes Terres Centrales. Leur capitale traditionnelle est la ville d'Antananarivo, fondée vers la fin du XVIe siècle.

d'appartenance. Chez les autres groupes ethniques, les sentiments anti-merina ont pris une place prépondérante. Depuis, l'irruption de menaces de type « tribaliste », dans le champ du politique républicain, a toujours une connotation antagoniste envers la communauté merina. Les politiciens « tribalistes » ont même instrumentalisé la notion d'ethnie à Madagascar, pour ancrer un principe de succession qui vise à exclure les Merina des hautes fonctions de l'état, en particulier de la présidence de la République. Les initiateurs de cette politique d'exclusion envers les Merina argumentent d'une mesure d'endiguement nécessaire pour éviter ce retour à la suprématie merina sur les affaires de l'Etat.

Quelques indices concrets matérialisent cette réalité politique post-coloniale à Madagascar. En 1972, à Antsiranana, pendant la période des troubles politiques, il s'est produit une regrettable « émeute anti-merina ». Ce triste événement s'est soldé par le retour définitif de beaucoup de Merina dans leur région d'origine (JAOFETRA T., 1989). Cela a aussi été le cas à Toamasina. Et ces évènements servent toujours de référence à ceux qui voudraient raviver les tensions anti-merina.

On peut noter qu'aucun conflit ouvert (comme à Antsiranana et Toamasina) ne s'est produit au sein de la ville de Majunga. Certes, le ressentiment existe, dans une certaine frange de la population, mais assez atténué. Cette situation s'explique par plusieurs raisons. D'abord l'enracinement des *Merina* dans une place commerciale ancienne. Ils représentent aussi une masse importante et une forte part de la communauté urbaine. De plus, les *Merina zanatany* jouent un rôle modérateur et d'interface pour calmer les tensions. Mais aussi, Majunga connaît un système original, où de nombreux groupes ethniques, nationaux et étrangers, cohabitent depuis longtemps. Par ailleurs, pour tous les groupes ethniques nationaux (y compris les *Merina*), le brassage intergroupe est un phénomène général. L'alliance matrimoniale se pratique, entre différents groupes, et ne souffre d'aucune ségrégation. Donc, les conflits d'intérêt sont certes orientés vers les rapports sociaux, entre les différents groupes, mais sans se focaliser sur la communauté merina. Toutefois, les enjeux économique et politique nous semblent importants et capables de raviver les tensions anti-merina à Majunga. Seule la relation entre les *Merin*a et les groupes autochtones (Sakalava) semble moins tendue. Le rapport de force entre les deux royaumes a peut-être joué en faveur des *Merina* vis-à-vis des *Sakalava*. Les guerres répétées, suivies d'une alliance tacite, ont probablement conduit les deux anciens rivaux à mieux se connaître…

En tout cas, selon un article paru durant la dernière crise politique de 2002[91], il n'y a pas de « conflits ethniques » à Madagascar, tels qu'ils se présentent en Afrique. L'organisation politique durant la période des royaumes malgaches n'a pas favorisé la constitution de quelques grands groupes antagonistes, susceptibles de se heurter de front, de par leur origine géographique, leur langue et leur culture. De plus, le cas de l'expansionnisme merina n'est pas une exception à Madagascar (RAMAMONJISOA J., 2002). Au total, l'ethnie n'a pas d'existence « institutionnelle », mais elle existe par la définition de soi, de sa communauté d'appartenance, dans la mémoire et l'imaginaire du groupe. Cependant, l'ethnie malgache s'est emparée des rapports sociaux et peut donner l'impression de conflits imminents entre différents groupes ; en particulier ceux des Hautes Terres (dont les *Merin*a) et les peuples côtiers.

Quoi qu'il en soit, à Majunga, l'enjeu économique et politique favorise les tensions latentes entre les différents groupes ethniques, et en particulier envers les Merina. Par exemple, les Merina sont accusés d'accaparer les emplois stratégiques. Il en est ainsi avec la

[91] RAMAMONJISOA Jeanine, 2002, Docteur en Sociologie, Maître de conférence à l'Université d'Antananarivo, « Madagascar des pseudo ethnies, sociétés étêtées, sociétés avec dirigeants », *Madagascar-Tribune* n° 3979-3980, 13 février 2002.

réussite des M*pihavy*[92]. On peut comprendre que les groupes « autochtones » se posent des questions, lorsque des étrangers ou des *Mpihavy* réussissent dans les activités où eux échouent. Mais les Majungais ont toujours considéré avec modération les préjugés à caractères ethniques et les *Mpihavy* (en particulier les marchands ambulants), opèrent avec beaucoup plus de sérénité que dans les autres métropoles. D'un autre côté, les Merina de Majunga, en dépit de leur poids numérique, se gardent toujours de manifester un sentiment de rejet envers les autres groupes ethniques nationaux, contrairement à ce qui se passe à Antananarivo, la capitale, où la perception des ruraux et des migrants, traduit un certain mépris de la part des *Merina* (FOURNET-GUERIN C., 2007)[93]. Les Merina de Majunga, eux, ne manifestent pas de crispation identitaire, susceptible de raviver les tensions existantes. Leur faible adhésion aux associations à caractère ethnique confirme cette attitude modérée[94].

Toutefois, la place prépondérante des *Merina* semble bien favoriser des tensions occulte, en particulier en ce qui concerne l'occupation des emplois de niveau supérieur. Dans ce cadre, un chercheur précise : « *Elle* [la communauté merina] *indispose certaines franges de la population, particulièrement chez les Tsimihety, qui se sentent frustrés. Les rancœurs et les ressentiments sont perceptibles. Mais jusqu'à présent les tensions n'ont pas dégénéré en conflits ouverts* (ZAMANY L.A., 2007)[95]». En ce qui concerne les Tsimihety, ceux-ci voient les cadres *Merina* comme leurs adversaires directs, dans la mesure où eux aussi occupent, en majeure partie, des emplois administratifs. Une crispation identitaire surgit alors chez certains *Tsimihety* qui tolèrent mal que des *Mpihavy* détiennent des postes stratégiques, gèrent et administrent la ville au détriment des groupes ethniques autochtones. Rappelons que les *Tsimihety* se disent issus de groupes *zanatany* au même titre que les Sakalava. A notre sens, cette frustration relève plutôt d'une instrumentalisation politique du concept de *zanatany*. Car ce n'est pas seulement à Majunga que les *Merina* sont majoritaires dans les emplois stratégiques des métropoles régionales. Et, dès la période coloniale, les *Merina* occupaient des postes de fonctionnaires auxiliaires et œuvraient dans les professions libérales, assistant les Français. Mais la position des *Tsimihety* a été confortée durant la période Tsiranana renforçant la rivalité pour l'occupation des emplois de haut niveau. L'enjeu est alors culturel et se joue sur une compétition (taux de scolarisation et formation professionnelle). L'opposition *Tsimihety/Merina* traduit, en fait, la dynamique de certains groupes ethniques à Majunga et leur vision métropolitaine pour une perspective d'avenir. Même si, dans cette optique, une capitale provinciale, selon certains *Tsimihety*, devrait privilégier d'abord les groupes ethniques locaux.

Cette approche, à travers le cas de la communauté merina, reflète les enjeux des rapports sociaux entre les différents groupes ethniques nationaux. Et nous n'avons relevé que les faits majeurs, susceptibles d'expliquer les problèmes. Le rang statutaire des Merina à Majunga se base plus sur des enjeux économiques que sur un critère ethnique. Le contexte majungais de relation de voisinage est en général convivial. La forte hétérogénéité de la communauté urbaine atténue

[92] *Mpihavy* désigne essentiellement les commerçants et marchands ambulants merina et betsileo qui sont généralement des migrants récents venus de la partie septentrionale de l'île (Antsiranana, Sambava, Antalaha et Nosy be), de la région nord-ouest (Majunga) et du sud (Toliara). Leur réussite dans ces métiers suscite la jalousie chez certaines communautés locales. Lors de la dernière crise politique de 2002, des éléments anti-Ravalomanana s'en sont pris aux « *Mpihavy* » à Antsiranana. Puis, en 2007, période de tension sociale à Toliara, les commerçants *merina* et *betsileo* ont été pris d'assaut par des éléments bien organisés.

[93] *Op. cit.*, p. 350.

[94] L'association « *ZAFINIARIVO* », qui regroupe les natifs de Tananarive, ne compte que 5 000 adhérents en 2005, alors que les *Merina* représentent 29 % de la population urbaine de Majunga. Notons cependant que c'est une tendance générale au sein de la ville de Majunga. Les associations à caractère ethnique attirent peu de monde. Près de 56 % de personnes enquêtées en 2005 ont refusé une appartenance active à une association liée à leur origine.

[95] *Op. cit.*, p.88.

beaucoup les ressentiments des uns et les antagonismes entre les autres. En définitive, l'ampleur du problème de la sociabilité urbaine n'est pas très développée, au sein des groupes ethniques nationaux. Mais qu'en est-il avec les communautés étrangères ?

3. L'antagonisme modéré envers les Karana

Le cas de l'immigration indo-pakistanaise à Majunga n'est pas un phénomène isolé. D'abord, au niveau national, les communautés karana sont présentes non seulement dans la capitale, mais aussi dans toutes les catégories de villes existant à Madagascar (dont essentiellement Toliara, Morondava et Antsiranana). Et Madagascar n'est pas le seul pays d'accueil de la communauté indienne en Afrique. La quasi-totalité des métropoles ou grandes villes de la côte orientale de l'Afrique connaissent un fond de peuplement urbain, marqué par une minorité indienne. A Durban, les Indiens représentent aussi un groupe minoritaire bien individualisé (MAINET-VALLEIX H., 2002). Ils constituent 2,6 % des 40,5 millions de Sud-africains (76,7 % étant Africains, 10,9 % blancs et 8,8 % métis). On trouve des communautés indiennes dans la plupart des métropoles régionales d'Afrique de l'Est. A titre d'exemples : Quelimane (Mozambique), Kampala (Ouganda), Dar-es salam (Tanzanie), Zanzibar (Tanzanie) et Moroni (Comores). Dans ces différentes localités leurs activités sont identiques. Le commerce demeure leur principal métier, mais les modes d'intégration ne se ressemblent pas d'une ville à l'autre.

L'intérêt de cette minorité étrangère commerçante relève non pas d'un problème ethnique, mais plutôt d'enjeux économiques. En effet, un bref aperçu de leur mode d'installation et leur histoire fait ressortir que les Indo-pakistanais comme les Indiens et les Libano-syriens ont bâti leur fortune en Afrique durant la période coloniale. Ils constituaient même une concurrence très sérieuse pour les commerçants français, à cette époque. Le poids financier et économique de ces communautés est énorme en Afrique. Rien qu'à Madagascar, les *Karana* constituent 0,2 % de la population malgache en 2000 et assurent plus de 15 % du PIB du pays (ROBSON S.F., 2005)[96]. Dans, la capitale, environ 70 % de l'activité économique est assurée par les *Karana* (FOURNET-GUERIN C., 2007)[97].

A Madagascar, en règle générale, l'intégration des *Karana* dans les communautés urbaines a toujours posé problème. Des tensions sociales visant spécifiquement la communauté *karana* se sont produites à Toliara, Farafangana et Fianarantsoa en 1986. Puis à Antsirabe en 1994. Les *Karana*, en particulier dans la capitale, sont victimes du grand banditisme, avec toute une série de kidnappings. Dans la plupart des cas, les kidnappeurs demandent toujours une somme faramineuse pour libérer leurs victimes. En fait, les *Karana* apparaissent comme un groupe qui brasse une énorme quantité d'argent. Il fait l'objet de la convoitise des gens et intrigue. En tout cas, ils sont la cible privilégiée de tous ceux qui veulent soutirer de l'argent.

En réalité, le phénomène karana est une banalisation de l'histoire des communautés commerçantes d'origine étrangère dans les métropoles africaines, ce que montrent deux exemples de communautés étrangères : la communauté indo-pakistanaise et la communuté libano-syrienne. Elles ont des caractéristiques communes et les mêmes problèmes d'intégration.

Sous l'influence des grands courants commerciaux maritimes au XIXe siècle, une forte communauté indienne a quitté son pays pour s'installer le long des côtes africaines et notamment dans certains pays riverains de l'océan indien (Afrique du Sud et Madagascar). Diverses circonstances (famines, sécheresses et bouleversements politiques) ont alimenté les raisons de départ. Au XXe siècle, une forte communauté indo-pakistanaise est à nouveau venue s'implanter massivement en Afrique orientale (BLANCHY S., 1995). Ils se sont

[96] *Op. cit.*, p.8.
[97] *Op. cit.*, p.341.

installés dans quelques métropoles régionales comme Durban (Afrique du Sud), Kampala (Ouganda), Moroni aux Comores (AKINE MOHAMED G., 2004).

En parallèle, la communauté lybano-syrienne est implantée en Afrique de l'Ouest depuis longtemps. A une écrasante majorité, les immigrants (qui s'installent à partir de la fin du XIXe) sont originaires du Liban, suivis de près par des ressortissants de la Syrie (sous mandat français après 1921), avec une présence très minoritaire de Palestiniens et d'Israélites, d'Iraniens, d'Égyptiens, mais aussi de Marocains et d'Algériens venus de l'empire colonial français (THIOUB I., 2006). Pour la commodité de langage, le terme populaire de *Libano-syrien* a été adopté pour englober tous les membres de la communauté sous une même dénomination (comme d'ailleurs les *Karana*[98] à Madagascar).

Les deux communautés ont un mode économique identique qui se base sur l'exploitation savante de circuits commerciaux personnels, infiltrés dans l'économie du pays hôte. Mais leur intégration a soulevé des problèmes sociaux, qui ne sont pas résolus jusqu'à maintenant, aussi bien en Afrique qu'à Madagascar. Ainsi, avec le revirement de la politique ougandaise en 1972, le président Idi Amin Dada a pris l'initiative d'expulser cinquante mille personnes d'origine immigrée (Chinois, Indiens, Pakistanais, etc.) qui monopolisaient le commerce de gros et de détail et « refusaient » (selon lui…) de s'assimiler (UNIVERSALIA, 1976). La communauté commerçante a souvent subi un sort semblable en Afrique occidentale. Ainsi, auparavant au Ghana, la radicalisation du mouvement nationaliste déclencha-t-elle un boycottage du commerce européen et libano-syrien, accusé d'entretenir la pénurie et les hauts prix des denrées alimentaires, en mars 1948… Et voici ce que l'on peut lire sur le site web officiel des opposants guinéens, le parti du RPG[99] : « *Le Libano-syrien est généralement synonyme de fraude douanière, de trafic et de fraude fiscale. Il vend sans jamais donner de reçu. D'où impossibilité de connaître son chiffre d'affaires. Le Libano-syrien excelle dans la pratique de l'usure à l'égard des paysans*».

Quels sont alors les vrais enjeux du problème d'intégration des communautés commerçantes en Afrique ? A notre sens, en premier lieu, il y a surtout le poids des enjeux économiques et financiers. Les problèmes de xénophobie et raciaux, malgré une tension latente, sont moins exprimés. Mais on y ajoute vite des relents politiques nationalistes. Selon l'opposition guinéenne, le rôle de la communauté commerçante en Afrique (Libano-syriens, Indo-pakistanais et Grecs) se cantonne à être un outil de la politique coloniale, puis néo-coloniale, destiné à maîtriser l'économie de pays colonisés[100]. Dans son site officiel, elle apporte une précision sur le cas des communautés commerçantes en Afrique, dans leur globalité : « *Le problème du Libano-syrien n'est pas un problème racial. Il s'agit d'un problème à la fois politique et économique. C'est d'abord un problème politique. Le colonisateur, pour asseoir sa domination, s'était servi des Libano-syriens en Afrique de l'Ouest, des Grecs en Afrique centrale, et des Indo-pakistanais en Afrique orientale*». Il est vrai que, à quelques rares exceptions près, ils ont été du côté du colonisateur et contre l'indépendance du pays hôte.

Cette assertion semble aussi s'appliquer à la réalité de Madagascar. Beaucoup d'observateurs scientifiques notent que le maintien, voire l'augmentation de l'emprise financière et économique des *Karana* n'a pas favorisé pour autant le développement de l'économie nationale et l'amélioration des

[98] Comme le terme Libano-syriens, la dénomination populaire de *Karana* à Madagascar assimile, en fait, une mosaïque de communautés diverses, non seulement de par leur nationalité mais aussi de par leur religion. Effectivement, les *Karana* sont composés de nationalités diverses : indienne, pakistanaise, française, mauricienne, malgache, apatride mais forment aussi un groupe religieux différent au sein de la grande famille musulmane (Shiites, Sunnites) et de la communauté hindoue.

[99] RPG (Rassemblement du Peuple Guinéen), de l'opposition constructive à une construction frontale. Disponible sur : http://www.rpgguinee.org.

[100] *Op. cit.*, http://www.rpgguinee.org.

conditions d'existence de la communauté locale. A ce propos, RAMAMONJISOA J. (1978)[101] rapporte que : « *La malgachisation de l'emploi et la prise en mains progressive par les nationaux du secteur économique et social ne peut que défavoriser les Karana dont l'emprise dans le secteur commercial est d'autant plus mal supportée qu'ils ne contribuent guère au développement du pays* ».

Pour le cas spécifique des *Karana* de Madagascar, ils sont, en outre, accusés de ne pas partager les réseaux de sociabilité malgache. C'est une minorité fermée sur elle-même, qui adopte difficilement le mode de vie du pays. Les *Karana* ont, de plus, des éléments de sociabilité spécifiques : leur religion, leur mode vestimentaire (port du sari et de longues robes à capuche) puis leur réticence au brassage inter ethnique. On a rarement vu des *Karana* contracter un mariage avec un groupe ethnique local, alors que même la communauté chinoise, établie depuis longtemps à Madagascar, a contracté des alliances matrimoniales avec les locaux, en particulier sur les côtes est de Madagascar. La perception populaire des *Karana* est alors celle d'un groupe « allogène ». Pour les Malgaches, ils sont un peuple minoritaire qui, en conservant sa langue, sa religion, sa culture, coexiste sans être aucunement intégré avec la nation malgache tout en vivant en son sein, ce qui pose problème.

Avec plus de deux siècles de présence dans la Grande île, la communauté n'arrive pas ou refuse de s'intégrer à la société malgache. La complexité des paramètres socio-culturels qui régissent le fonctionnement de cette communauté (goût de la classification sociale, sens du groupe social autonome, pratique de l'endogamie et sensibilité au concept de caste) tels qu'ils sont rapportés par ROBSON S. F., (2005) leur posent apparemment problème.

Pourtant, certaines communautés indiennes d'Afrique ne partagent pas ce positionnement. Effectivement, pour la communauté indienne de Durban, si certains paramètres identitaires, hérités de l'Inde sont revendiqués, ils sont transformés et adaptés au contexte urbain local. Les *townships* indiens montrent davantage d'urbanité sud-africaine et des liens d'intégration sociale (MAINET-VALLEIX H., 2002). Aujourd'hui, c'est le niveau des pratiques urbaines métropolitaines qui rassemble le plus les Indiens. A cette échelle, ils n'agissent plus en tant que Tamoul, Hindi ou Gujarati, voire Musulman, ils agissent et réagissent en « Durbanais ». Dans un système analogue, un changement progressif s'est opéré pour certains Libano-syriens. Après l'indépendance, diverses communautés ont connu des mutations. Par exemple, progressivement, les descendants des migrants d'origine, nés sur place, après une formation dans les universités africaines, européennes ou nord-américaines, s'installent à leur compte dans le secteur des professions libérales. Ils sont dentistes, pharmaciens, avocats, architectes. Et c'est le prélude à une évolution vers l'intégration.

Quoi qu'il en soit, un tel paramètre d'intégration progressive, concerne et privilégie la communauté karana de Majunga par rapport au contexte national. Les *Karana* de Majunga n'ont jamais subi « d'opérations anti-karana » comme dans les autres villes. Les réseaux de kidnappeurs s'en prennent moins à eux. Durant la crise politique de 2002, même si certains opérateurs étaient fortement impliqués dans le trafic des carburants (mais pas plus que d'autres groupes ethniques locaux), il y a eu seulement quelques pillages de magasins, à l'occasion de l'arrivée des groupes pro-Ravalomanana. Une telle situation peut s'expliquer par deux facteurs. D'abord, l'effet bénéfique du « cosmopolitisme » de la ville de Majunga a joué en leur faveur. La relation entre les différentes entités, au sein de la communauté urbaine, est moins tendue qu'ailleurs. Ensuite, la sociabilité plus ouverte des *Karana* de Majunga se traduit à travers différentes actions sociales permanentes et reconnues (constructions d'écoles et de dispensaires karana). Au total, une ébauche d'intégration dans la société majungaise est observée de la part de la communauté karana locale.

Dans cet exemple majungais, il très difficile de marginaliser la minorité *karana* malgré son rôle économique. Elle fait partie de la spécificité de la citadinité à Majunga. Mais la question de l'intégration des *Karana* ne dépend pas seulement de facteurs endogènes, induits

[101] *Op. cit.*, p.217.

par leur comportement fermé, il y a aussi une certaine réticence de la part des responsables politiques à faciliter l'intégration des *Karana*.

Si la complexité de la situation de la communauté karana semble relever d'abord du passé historique et de l'économie, qu'en est-il de la communauté comorienne chez qui le traumatisme de 1976 marque les esprits ?

4. Le refus ouvert de la communauté comorienne

L'intégration de la communauté comorienne à Majunga est fortement tributaire des évènements de décembre 1976. Comme les *Karana*, la communauté comorienne des années 1970 à Majunga représentait un large pouvoir financier et économique, tout spécialement le pouvoir financier. Et, en dehors de leur nombre sans cesse croissant, leur emprise foncière grandissante a probablement effrayé les groupes ethniques nationaux. Alors, leur réussite a été de plus en plus mal tolérée. Par ailleurs, la présence de nombreux Comoriens a beaucoup pesé sur le marché local de l'emploi, les immigrés récents comoriens n'ayant pas hésité à s'investir dans tous les secteurs d'activités : main-d'œuvre industrielle, métiers domestiques, administration et gestion communale, petit commerce (dont la boucherie), promotion immobilière bien-sûr, etc. Leur présence avait donc marqué le paysage urbain, visuellement modifié par la construction de leurs mosquées.

Pourtant, la spécificité de la sociabilité urbaine de la communauté comorienne se traduisait par une intégration apparente plus poussée que d'autres dans la société majungaise, avant la crise. D'abord, il existe un métissage très important avec les groupes ethniques nationaux. Mais ces alliances matrimoniales sont sélectives. Les Comoriens préférant des femmes sakalava, considérées comme appartenant à un groupe autochtone de Majunga. Ce brassage spontané donne naissance à des éléments bien enracinés, auto-proclamés *zanatany*. L'existence de ces *zanatany comoriens* ne signifie cependant nullement un enracinement profond. Et, le gros problème demeure le jugement négatif porté par les Malgaches à propos de l'enracinement de la religion musulmane à Majunga. Une infime proportion de la population malgache a adopté cette religion et celle-ci n'a jamais connu de succès. L'existence même des « échelles musulmanes » (comptoirs), dans le passé n'a jamais convaincu les *Sakalava* d'abandonner leur religion traditionnelle. Par contre, le développement visuel de cette religion dans la ville de Majunga (mosquées et écoles coraniques, tenues vestimentaires) coïncide avec l'arrivée massive des Comoriens.

L'implantation de la société comorienne reste, par ailleurs, très liée à la colonisation. A la fin de la période coloniale et durant l'ère néo-coloniale, le bastion comorien de Majunga a été puissant, car protégé par les autorités. Les évènements de décembre 1976 coïncident avec l'indépendance des Comores. Et les manifestations violentes semblent revendiquer le refus ouvert d'une « occupation massive » de la ville de Majunga par les Comoriens. Même si les conditions d'intégration étaient remplies (adoption de la langue malgache, alliances matrimoniales, installation dans les quartiers populaires et soutiens politiques de certains dignitaires du régime), l'ampleur du rejet était telle qu'il était difficile d'endiguer l'explosion sociale spontanée, focalisée sur les Comoriens.

Nous n'avons pas de sources fiables pour affirmer ou infirmer que le massacre de 1976 était un acte planifié. A notre sens, la communauté comorienne n'avait pas saisi les conséquences du changement occasionné par la chute du président Tsiranana, ils se croyaient encore « maîtres de la ville », en étant le groupe communautaire majoritaire à Majunga. Beaucoup de témoignages, du côté malgache, rapportent « l'attitude arrogante de la plupart des Comoriens vivant à Majunga et soulignent le mépris des Comoriens envers les groupes ethniques nationaux ». Il est vrai que la réussite économique de la communauté comorienne a suscité la jalousie d'une certaine frange de la population (comme pour les *Karana*). De plus, entre Comoriens et Malgaches, l'incompatibilité était de mise puisque les premiers trouvaient « légitime » d'affirmer leur position économique, financière et culturelle (voire juridique) dans leurs rapports sociaux avec les nationaux, alors que les

Malgaches refusaient de considérer la communauté comorienne comme leur. On est passé de la tension latente à l'explosion de violence populaire, dont l'ampleur a été imprévisible. Et les autorités locales ont été dépassées.

Actuellement, l'émigration comorienne s'est tournée vers la Tanzanie (Dar ès Salam), le Sénégal, le Maroc et la France. Depuis quelques années, Dar ès Salam est devenue la première destination des Comoriens (hormis la France). C'est dans cette métropole tanzanienne que les petits commerçants comoriens viennent s'approvisionner, les malades se faire soigner, et les familles faire leurs emplettes pour les festins des grandes occasions. A Majunga, la communauté comorienne relève essentiellement du statut d'étudiants qui retournent chez eux après leurs études. Mais cette communauté estudiantine est actuellement confrontée aux problèmes de l'augmentation du droit de visa. Aux Comores, on voit en cette nouvelle mesure une mesure xénophobe.

Au total, la constitution, au plan démographique, de la ville de Majunga présente une base complexe où le poids de l'histoire est prépondérant. Mais le profil démographique de Majunga présente aussi les indicateurs qui caractérisent les pays en voie de développement.

IV. LE POIDS DÉMOGRAPHIQUE DE MAJUNGA

A. Une position internationale confortée

Un grand nombre de paramètres permettent de mesurer le niveau démographique d'une ville. Pour notre étude, nous allons adopter différentes échelles géographiques afin d'interpréter la place de Majunga au sein du système urbain, de l'international vers le local. D'abord, quelle est la dimension de Majunga dans un contexte africain ? Ensuite, que peut-on en dire sur le plan national, puis régional ?

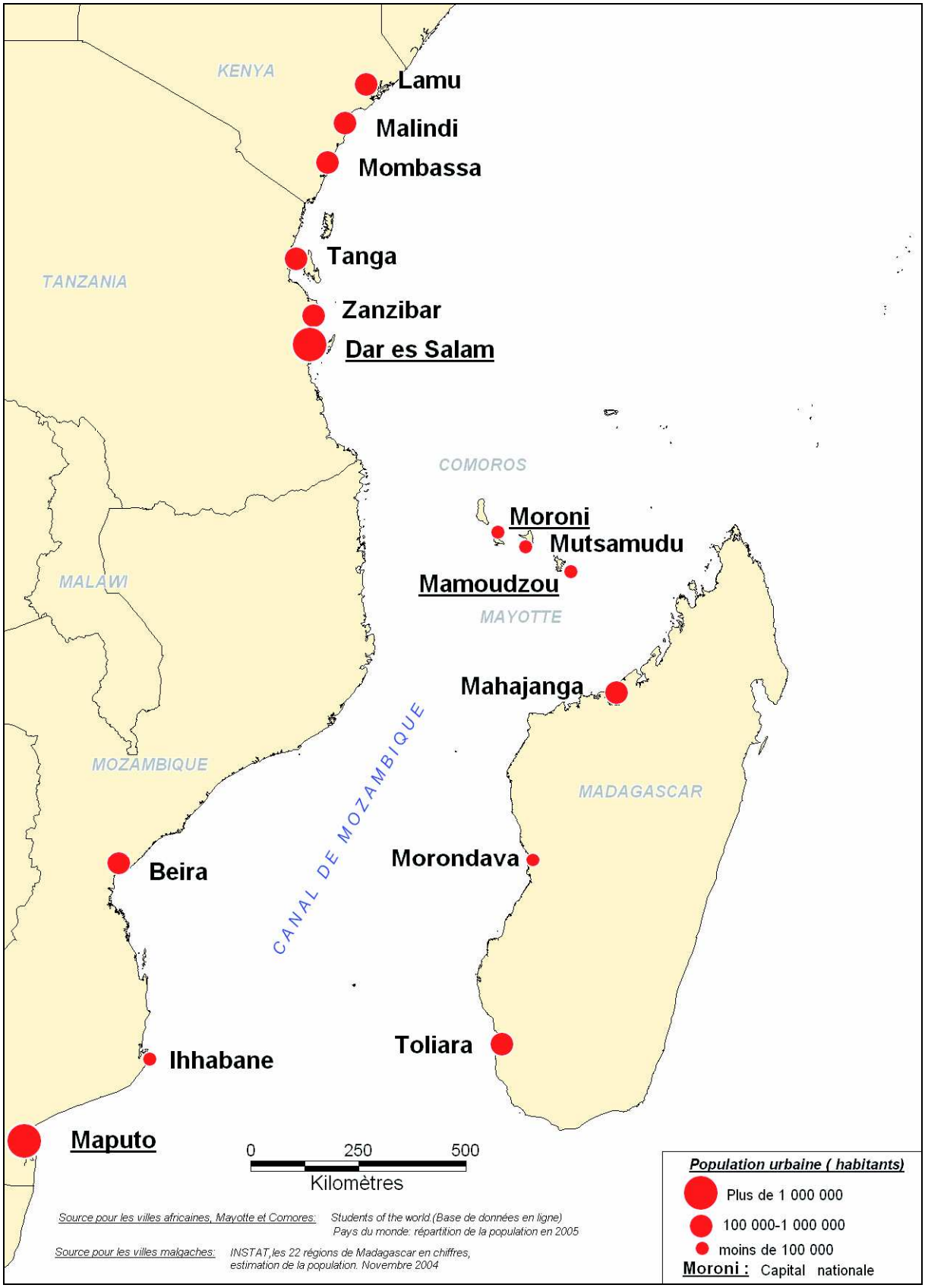
D'abord au niveau international, le poids de la ville de Majunga est intéressant, à condition que cette constatation se fasse au niveau du secteur du bassin du Mozambique. Nous avons volontairement ignoré les villes sud-africaines qui ont des tailles exceptionnelles pour l'Afrique de l'Est. En effet, par rapport aux autres métropoles régionales et villes moyennes du bassin du Mozambique, à l'exclusion des capitales nationales comme Dar es Salam et Maputo, Majunga occupe une position respectable en terme de population urbaine.

Sur les côtes mozambicaines, Beira et Inhambane ont à peu près la même taille que Majunga. Il est même surprenant de constater que Inhambane (188 964 hab. en 2005)[102], qui partage le même contexte historique que Majunga, s'est considérablement affaiblie. Mombassa, le principal port kenyan, totalise une population urbaine de 426 000 hab. Mais Zanzibar (180 000 habitants) reste peu peuplée pour un ancien comptoir très actif dans le passé. Un peu plus loin, par rapport aux agglomérations côtières tanzaniennes et kenyanes, la taille de Majunga n'est pas loin de celle des métropoles régionales dynamiques de l'intérieur.

En face, sur la façade occidentale des côtes de Madagascar, le poids de Majunga est indiscutable. Tuléar, la métropole régionale du Sud malgache ne compte approximativement que 100 000 habitants en 2004 (cf. Fig. 12).

[102] www.wikipedia.org.

Fig. 12 – Les principales villes autour du canal de Mozambique



ANDRIAMITANTSOA T., 2006.

Au niveau du système urbain comorien et mahorais, Majunga est d'une dimension supérieure. Même Moroni, la capitale de l'archipel des Comores (21 000 habitants en 2005) et Mamoudzou (21 000 habitants), la capitale mahoraise, sont largement distancées ; alors que cette zone a bénéficié de la même évolution historique que la côte de *Boina*.

L'enseignement véhiculé par la figure 12 se réduit à deux conclusions majeures : la ville de Majunga se classe parmi les villes de taille démographique importante dans le bassin du canal de Mozambique, en particulier par rapport aux autres métropoles régionales ; tous les anciens comptoirs, aux conditions favorables par le passé n'aynt pas profité du développement urbain actuel.

B. Un poids au niveau national

Au niveau national, et selon les statistiques de l'INSTAT (1975, 1993 et 2005), le poids de Majunga est fort par rapport aux autres métropoles régionales (et sans tenir compte de la taille exceptionnelle d'Antananarivo). Parmi les sept plus grandes villes de Madagascar, Majunga se range en cinquième position, derrière Fianarantsoa (cf. Tab. 13).

Notons que si on rapportait ici la taille de Majunga évaluée par le SPAT (292 200 en 2005), la capitale du Boeny aurait décroché le rang de deuxième ville malgache loin devant Toamasina. De plus, il faut souligner que l'écart entre Majunga et Fianarantsoa est minime, à chaque opération de comptage. Lors du recensement de 1993, l'écart entre les deux villes n'est que de 2 468 habitants. Il y aurait même inversion de rang selon les chiffres du projet MADIO (2000), où la ville de Majunga devance Fianarantsoa avec un écart de 5 900 habitants. La même « lutte » existe entre Toamasina et Antsirabe pour le second rang, autour de 200 000 hab. officiels.

D'après le tableau 13, trois groupes ressortent en fonction de l'évolution des populations. Le premier s'isole des autres métropoles à cause d'une taille supérieure qui s'établit au niveau de 200 000 habitants environ. Il s'agit de la ville de Toamasina et d'Antsirabe qui reflètent une image de centres urbains les plus dynamiques de Madagascar en terme démographique et économique. Tandis que la ville de Majunga se classe dans le deuxième groupe, celui des métropoles de taille intermédiaire. Elle a à peu près la même taille que Fianarantsoa, la capitale des *Betsileo* ; le niveau démographique de ces deux métropoles présentant un écart serré. Enfin, le troisième groupe, constitué par Toliary et Antsiranana est caractérisé par une taille plus modeste, en particulier pour Antsiranana. Ce classement pose donc la question de la définition des métropoles régionales sur la seule base démographique.

Tab. 13 – La taille démographique des sept plus grandes villes de Madagascar

Rang	Ville	Population urbaine			
		Recensement 1975	Recensement 1993	Projet MADIO 2000	Estimation 2005 (INSTAT)
1	ANTANANARIVO	451 808	1 103 304	1 200 900	1 391 506
2	TOAMASINA	77 395	137 782	175 100	206 390
3	ANTSIRABE	78 941	126 062	145 700	182 804
4	FIANARANTSOA	68 054	109248	125 700	167 240
5	**MAHAJANGA**	**65 864**	**106 780**	**131 600**	**154 670**
6	TOLIARY	45 676	80 826	113 200	115 328
7	ANTSIRANANA	40 443	59040	71 100	82 944

Source : recomposition personnelle d'après l'INSTAT et projet MADIO II.

Les grandes villes malgaches évoluent toujours selon le même classement par la taille avec le temps (1975, 1993, 2000 et 2005), ce qui est remarquable. Au total, au niveau national, Majunga ne présente pas une taille démographique exceptionnelle, sous cet angle d'analyse elle a un pouvoir démographique comparable aux autres métropoles régionales. Mais la taille voisine des métropoles régionales est assez intéressante en soi dans la mesure où les différents centres urbains ont évolué dans un contexte différent, celui des Hautes Terres s'opposant aux systèmes côtiers.

Nous avons élaboré deux figures, pour mettre en exergue le poids de Majunga, et afin de mesurer le poids « métropolitain » de celle-ci en termes de population. La première représente la taille de Majunga au sein de sa province (Fig. 13). La dimension supérieure de la ville, au niveau de la province, est indéniable. Et toutes les villes périphériques, éloignées de la métropole régionale, sont de très petite taille. Un autre enseignement de la figure 13 est l'importance des villes situées le long de l'axe de la RN4, puisqu'on discerne distinctement leur poids par rapport à l'ensemble de la région.

Une autre approche de l'importance de la population urbaine de Majunga est son replacement dans le classement des trente et une villes de plus de 30 000 habitants à Madagascar, selon l'encyclopédie Wikipedia[103] (Fig. 14). Notons que cette publication n'est pas à l'abri des critiques scientifiques. A titre d'exemple, selon l'estimation de l'INSTAT, en 2005, la ville d'Antalaha (Antsiaranana) compte 32 407 habitants et celle de Fandriana (Fianarantsoa) 32 358. Mais ces deux villes ne figurent pas dans le classement Wikipedia. Une seule ville de la province de Majunga figure dans le classement Wikipedia, en dehors de la capitale : Marovoay (31 253 hab.). Les provinces d'Antananarivo et de Toamasina concentrent le plus grand nombre de centres urbains de plus de 30 000 habitants. Ailleurs, il n'y a souvent pas grand chose en dehors de la métropole régionale. Mais c'est surtout le cas à Majunga. Même si Ambato boeni atteint 21 000 et Antsobihy 20 000.

*
* * *

Nous avons mesuré le poids démographique de Majunga à travers trois paramètres : les facteurs anciens de son impulsion, son poids relatif dans un contexte international et national et sa place prépondérante au sein de l'armature urbaine locale. Le contexte ancien (pré-sakalava, périodes du royaume sakalava) a véhiculé un moteur de développement, sans croissance appréciable, pour Majunga. Mais il lui a laissé quelques atouts majeurs : constitution d'une base solide de cosmopolitisme, présence de courants d'échanges maritimes importants et facteurs d'attraction humaine. L'occupation merina n'a pas déclenché, non plus, de croissance palpable pour Majunga qui semble vouée à une base stratégique, destinée à administrer et contrôler une ouverture vers l'extérieur. Il faut attendre la période coloniale pour que les conditions nécessaires à une constitution urbaine solide soient réunies.

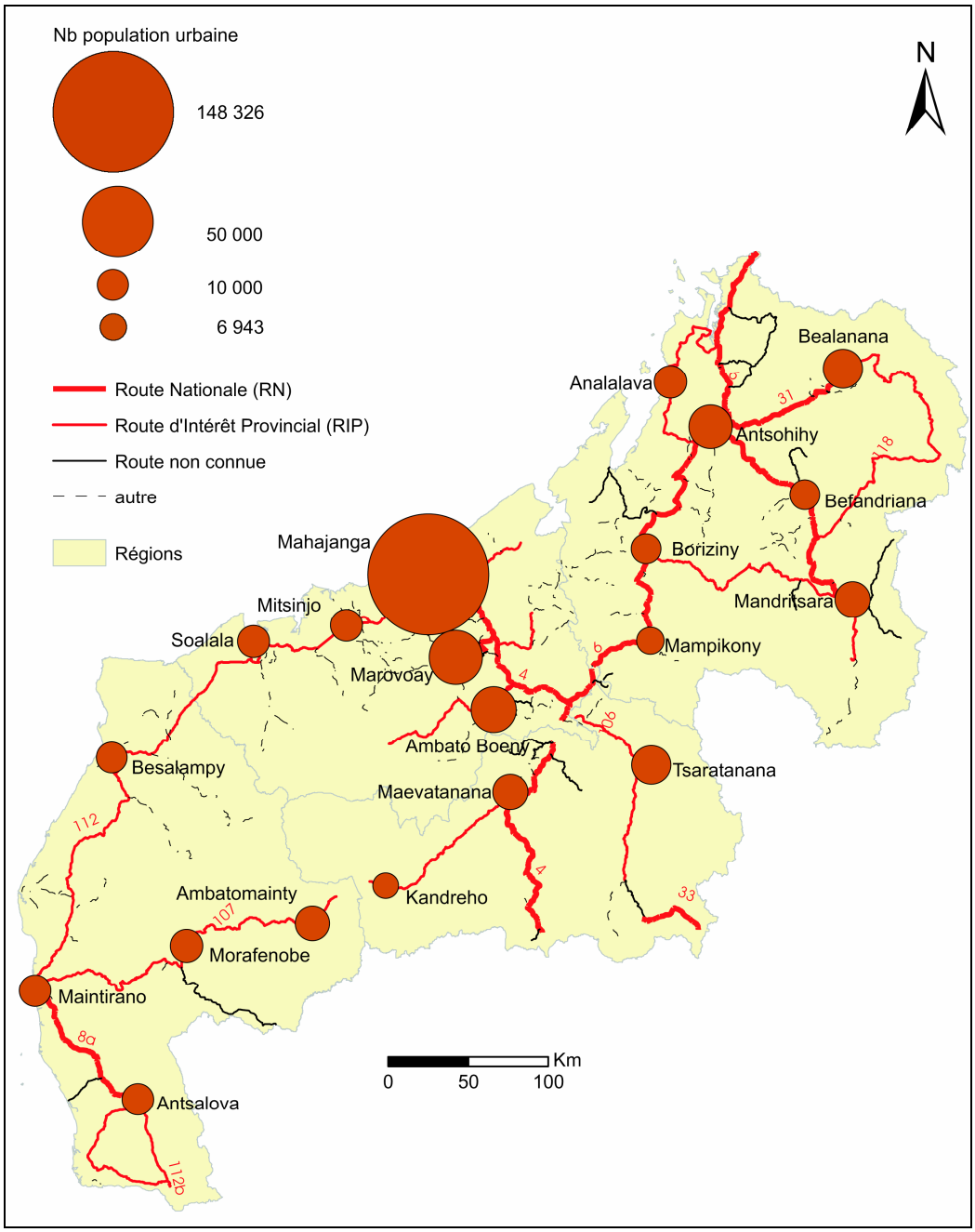
Le « pouvoir » démographique de Majunga a donc commencé avec la colonisation, en particulier entre les décennies 1930 et 1950. Cette urbanisation est renforcée dans la première partie de la période d'indépendance et explose actuellement. Aujourd'hui, la position de Majunga, dans le contexte international, en particulier du canal de Mozambique, est assez favorable. Par rapport aux autres métropoles de la côté est de l'Afrique et de l'archipel des

[103] http://fr.wikipedia.org.

Comores, Majunga atteint une dimension assez importante. Dans cette zone, elle tient un rang qui lui procure aussi un intérêt géopolitique et relationnel non négligeable. Au niveau national, la place hiérarchique de Majunga est assez quelconque. Elle se classe parmi le lot des métropoles régionales malgaches, écrasées par la capitale. Elle a beaucoup d'affinités avec les métropoles françaises intermédiaires : Clermont-Ferrand, Tours, Nancy, etc.

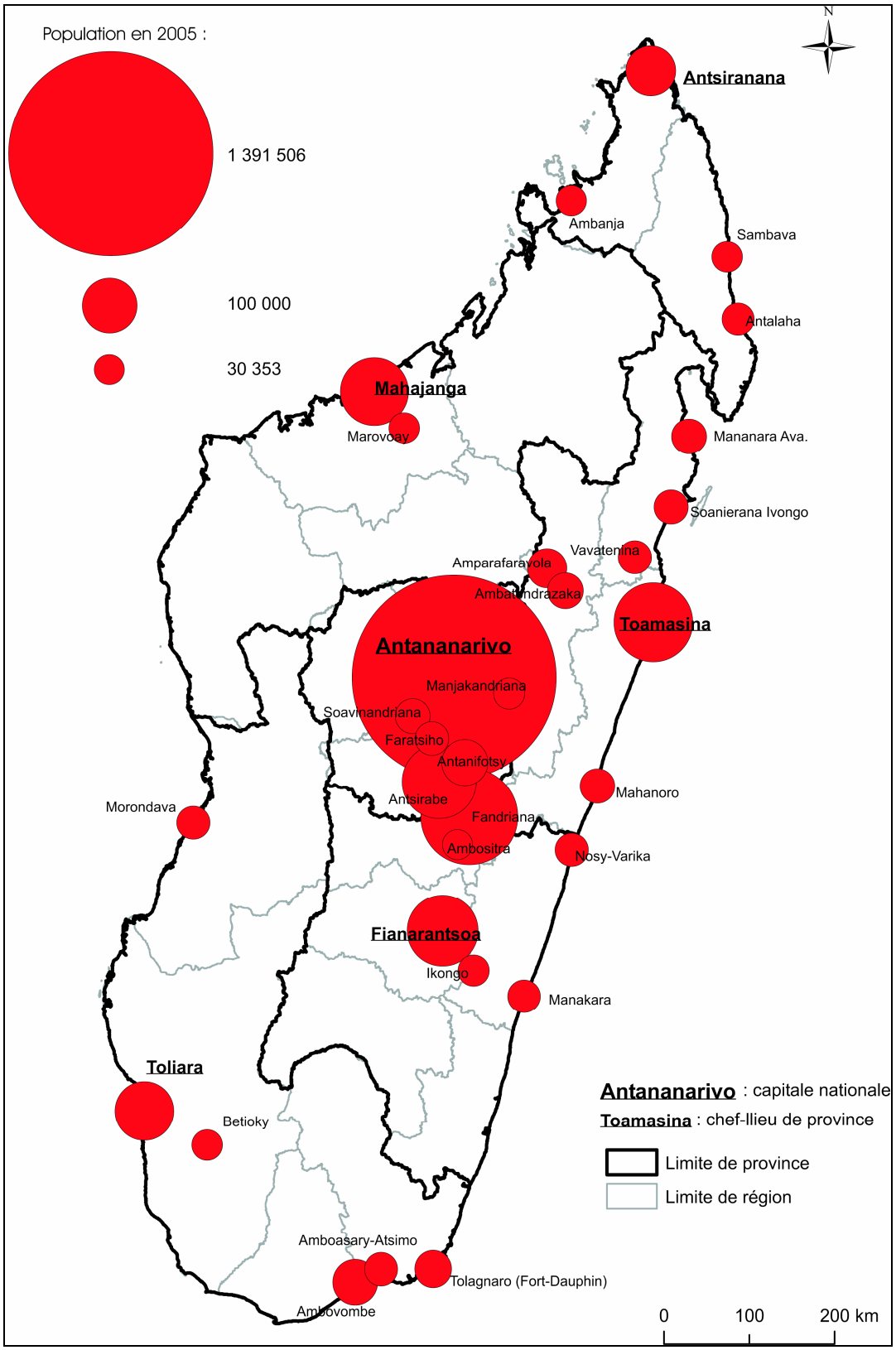
C'est seulement au niveau local que Majunga est réellement une « métropole », avec une dimension humaine supérieure. Son poids est en effet exceptionnel au niveau des différentes échelles administratives : province de Majunga, région de Boeny, ou géographiques (région du nord-ouest).

Fig. 13 – Une taille démographique « supérieure » dans le cadre de la province



Source : INSTAT, 2005 (ANDRIAMITANTSOA T., 2007).

Fig. 14 – Les villes de plus de 30 000 habitants, en 2005, à Madagascar



Source : Wikipedia (ANDRIAMITANTSOA, 2006).

Chapitre 4

UNE MÉTROPOLISATION ÉCONOMIQUE BASÉE SUR DES FONCTIONS URBAINES SUPÉRIEURES

Les masses de la population présentes dans l'agglomération de Majunga, lui confèrent un rang métropolitain intermédiaire, à Madagascar, et en Afrique. Mais qu'en est-il des autres paramètres ?

La notion de pôle de centralité tient une place prépondérante dans les conditions de la métropolisation économique. La notion de centralité, appliquée à la ville et au milieu urbain, désigne la faculté d'un lieu à concentrer, dans un même espace, un ensemble de fonctions diverses, imbriquées les unes dans les autres, comme par exemple, les commerces et les services aux usagers, les emplois et les activités économiques, administratives ou autres, les équipements collectifs, les résidences et les logements. En d'autres termes, la notion de pôle de centralité offre une qualité de desserte et des avantages cumulés par les lieux en position centrale. Tout un ensemble de villes ou centres urbains présente les fonctions (diffuses ou groupées) qui forment une centralité.

Nous allons maintenant vérifier si Majunga remplit les critères de la métropolisation à travers l'étude des fonctions urbaines supérieures : les activités économiques traditionnelles, l'existence d'un pôle d'activité tertiaire confirmé et l'émergence de nouveaux secteurs jugés plus porteurs. Rappelons que l'analyse portera sur des critères adaptés au concept de métropole des pays en voie développement.

I. LE POIDS PRÉPONDERANT DES FONCTIONS URBAINES CLASSIQUES

A. Les activités économiques traditionnelles

Les activités économiques traditionnelles reposent principalement sur la place prépondérante de la fonction portuaire, qui est l'une des bases de l'existence de la ville de Majunga. Le rôle « métropolitain » du port de Majunga est acquis grâce à l'ancienneté de son installation, ses équipements, son trafic, son *hinterland*, le poids du trafic de cabotage national, ainsi que par son rôle de dauphin de Toamasina, le port principal du pays.

1. Les activités liées au port traditionnel

a. Une activité portuaire séculaire

L'existence d'installations portuaires justifie actuellement une partie de la puissance métropolitaine de la ville de Majunga. Mais l'origine de cette activité portuaire remonte à une

période lointaine. L'intérêt, depuis le XVIIe siècle, pour la place commerciale de Majunga n'a jamais cessé. Sa rade constitue un point névralgique de la navigation maritime sur la côte nord-ouest de Madagascar. Elle a été un site de fréquentation intensive pour divers types de navigation : navires de commerce, vaisseaux de guerre, boutres, chaloupes, pirogues, etc. Une ligne de paquebots à vapeur a même relié au XIXe siècle Le Cap, Zanzibar, Aden via Majunga. Et diverses places commerciales et diverses zones relais d'échanges ont été connectés précocement avec la cité comptoir de Majunga : le golfe persique, la côte nord-ouest de l'Inde, la côte orientale de l'Afrique, les Comores et, de manière plus vaste, toute l'Asie. Majunga représentait également un intérêt stratégique et commercial pour les Européens (Portugais, Français, Hollandais, Anglais).

Dès une époque ancienne (mais surtout aux XVIIe-XVIIIe siècles), Majunga a accueilli des acteurs commerciaux et des trafiquants de toutes sortes (les *Antalaotra*) : les commerçants indiens bohras (XIIe et XIIIe siècles), les trafiquants musulmans, les pirates malabars, les commerçants portugais et européens. La diversité des produits échangés ou troqués témoigne du dynamisme des activités portuaires anciennes à Majunga : riz, légumes, moutons, zébus, rabanes teintes, cédrats, citrons, canne à sucre, gingembre, poissons, piastres, argent ciselé, écailles, santal, armes, alcools, pierres précieuses, esclaves, cire, etc.

A partir de la période coloniale, le port de Majunga prend une autre envergure. Dès 1911, le quai du port est éclairé, grâce à une centrale thermique. De grandes compagnies maritimes comme La Havraise, Les Messageries Maritimes, s'installent à Majunga. Avant la Seconde Guerre mondiale, des paquebots et cargos reliant l'Europe à l'Extrême Orient font escale à Majunga, sans pouvoir accoster toutefois. Vers 1930, la société allemande Schneider entreprend des travaux, au titre des réparations des dommages de la Première Guerre mondiale, mais doit interrompre les travaux à l'avènement de la Seconde Guerre mondiale. De plus, la digue construite par Schneider ne peut servir d'appontement aux navires, à cause de l'ensablement provoqué par l'apport des limons de la Betsiboka, mais est utilisée pour un pipe-line, les pétroliers restant eux-mêmes à distance. Après l'armistice du 8 mai 1945, les compagnies de navigation réorganisent leurs lignes maritimes et l'escale de Majunga. De nombreux paquebots (et cargos) comme le Compiègne, le Foch, le Joffre, et la série des Ferdinand de Lesseps, Jean Laborde, La Bourdonnais, y ont mouillé[104]. Entre 1945 et 1975, le port est très dynamique. En 1960, 2 000 navires (dont 1 700 voiliers), pour un total de 250 000 tonnes de marchandises embarquées ou débarquées, ont été recensés à l'entrée. Aujourd'hui, ce sont surtout les chalutiers de pêche, les boutres et les goélettes qui animent le port.

Majunga est donc un port long-courrier secondaire. Ses coordonnées sont définies par la latitude de 15°44'8 sud et la longitude de 46'21 est. La marée a une amplitude de niveau moyen (2,93 m). Les opérations du port de Majunga s'effectuent sur rade foraine, pour les navires longs courrier et les gros caboteurs. Tandis que le service se fait à quai, pour les petits caboteurs et les chalutiers. Les principales infrastructures du port se divisent en deux sites bien définis : les quais et les postes de mouillage (Tab. 14).

Le site d'implantation du port bénéficie d'une personnalité géographique incontestable, à défaut d'être aujourd'hui favorable. Il se trouve à l'entrée de la baie de Bombetoka sur l'estuaire du Betsiboka. La zone d'emprise d'origine du port est un site à l'abri d'une pointe de sable, mais à très faible tirant d'eau. Il se localise dans le fokontany de Majunga be (Fig. 15).

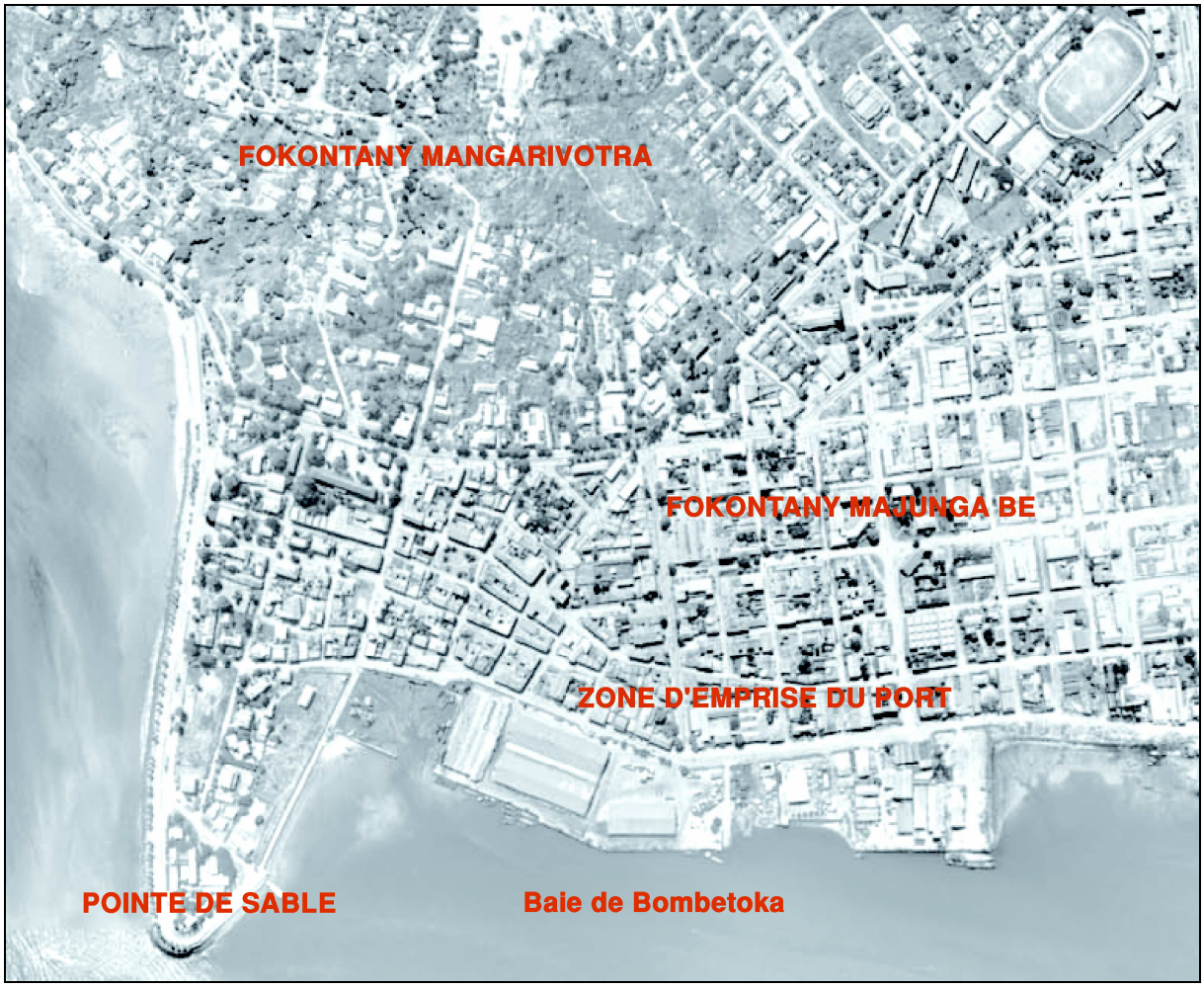
[104] *Revue de l'Ocean Indien*, n° 166, mois d'avril 1997. Article intitulé : « Majunga, une ville qui veut décoller ».

Tab. 14 – Les infrastructures portuaires

QUAIS			POSTE DE MOUILLAGE		
Dénomination	**Longueur (mètres linéaires)**	**Tirant d'eau (en m)**	**Dénomination**	**Nombre**	**Tirant d'eau**
Aux Boutres	50	0,00 à 2,00	Schneider (pétroliers)	01	3,00 à 6,00
Orsini	150	0,50 à 3,50			
Coste	110	0,50 à 3,50			
Vuillemin	150	0,50 à 4,00	Rade foraine	10	4,00 à 12,00
Barriquand	172	0,50 à 4,50			

Source : APMF, 2005.

Fig. 15 – Vue aérienne de la zone d'emprise du port



Source : Photographie aérienne, IRCOD Majunga, 2001.

b. Un rôle prépondérant pour le trafic de cabotage national

L'analyse de la desserte nous permet de bien spécifier le rôle de Majunga et sa position vis-à-vis des autres ports, au sein du système des transports maritimes à Madagascar.

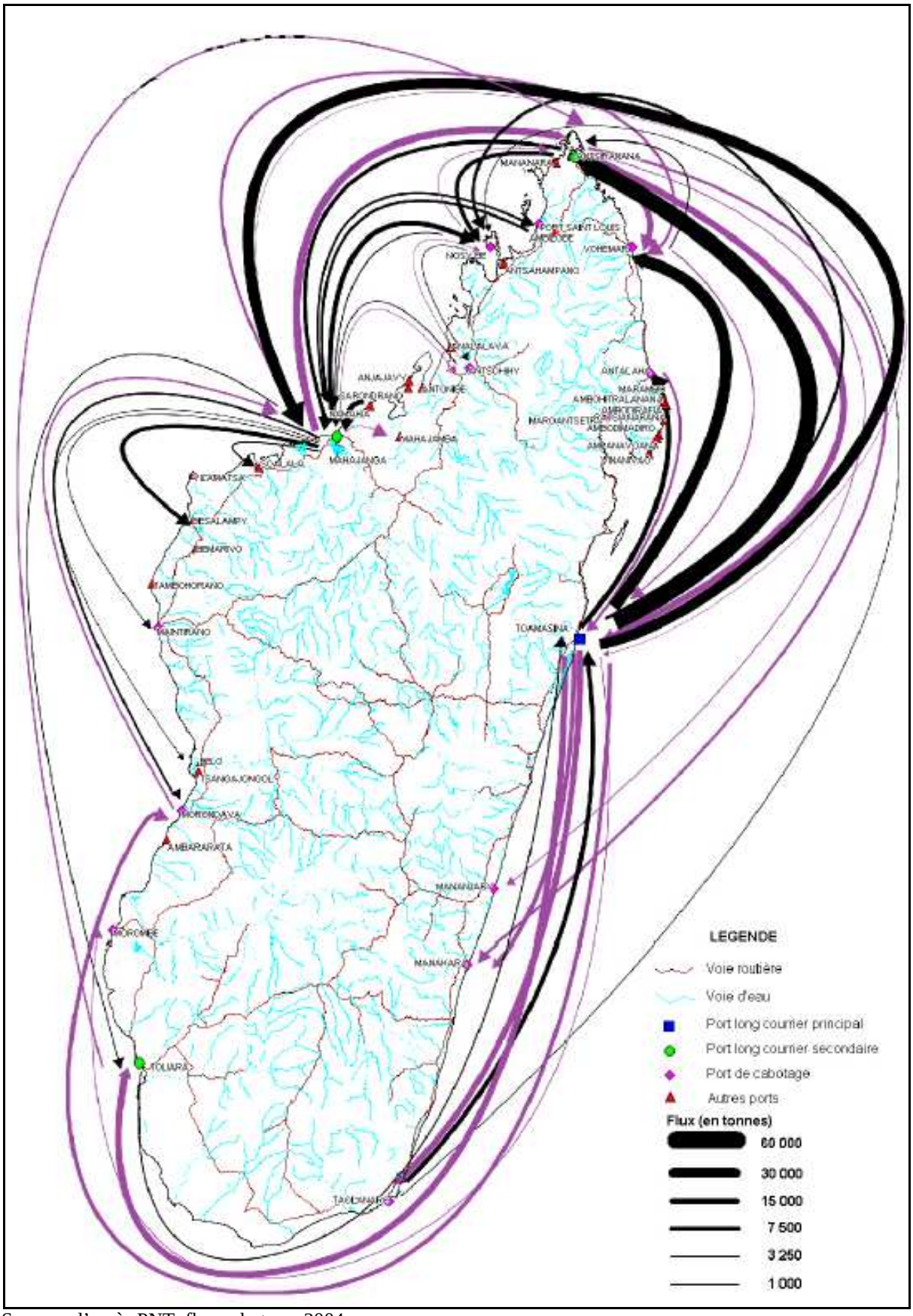
Les dessertes internationales incluent à la fois du cabotage et du long-courrier. Les dessertes nationales incluent aussi des activités de cabotage, le trafic par botry et celui des navires de pêche. En 2001, plus de 98 % du trafic maritime international de Madagascar passe par trois ports. Si Toamasina accueille plus de 80 % du trafic, Mahajanga en représente 10 %. Mais il a connu une croissance exceptionnelle (le trafic a plus que triplé entre 1995 et 2001). Tandis que le port de Toliara, en troisième position, ne représente qu'à peine 5 % du trafic international du pays. Globalement, ce trafic a crû de plus de 50 % entre 1995 et 2001 (PNT, flux cabotage, 2004)[105]. Dans cette répartition, la part de Majunga est secondaire par rapport à Toamasina, à l'exception de l'importance de son cabotage international et surtout national (nous le verrons). Toutefois, la métropole régionale de Majunga pourrait jouir de l'effet bénéfique du développement du trafic maritime international empruntant le canal de Mozambique. C'est un facteur déterminant pour conforter son statut de ville portuaire.

Le volume et l'orientation des principaux flux de trafic par cabotage à Madagascar s'orientent autour de trois pôles majeurs : Toamasina, Antsiranana et Mahajanga (Fig. 16). Le port de Toamasina joue un rôle primordial, mais Majunga assure pleinement son rôle de second. D'abord, en termes de redistribution du trafic long-courrier, le rôle de Majunga est indiscutable. Ainsi, un important flux de cabotage issu de Toamasina est diffusé par Majunga. Le port reçoit le troisième flux d'importance, éclaté depuis Toamasina, derrière celui d'Antsiranana et celui de Vohémar. L'étude effectuée par RAHARINARIVONIRINA R. (1980) le montrait déjà. A côté, l'engorgement chronique du port de Toamasina entraîne le détournement d'une partie de son trafic vers le port de l'ouest. « *Il semble, en effet, que le poumon économique s'essouffle périodiquement, et que le port de Majunga doit souvent lui prêter son concours, devant les cas d'urgence de plus en plus fréquents* » (RAHARINARIVONIRINA R., 1980)[106]. Il pourrait, sur ce plan, être épaulé par Diégo-Suarez (Antsiranana) qui, jusqu'ici, n'a pas pu faire jouer pleinement ses atouts. Quant au port de Tuléar, il semblerait tout désigné pour prendre en charge les échanges maritimes avec l'Amérique. On pourrait donner à Majunga l'exclusivité des relations avec l'Afrique et l'ensemble de l'Europe, Toamasina gardant son rôle de port long-courrier principal, et s'ouvrant vers l'Océan Indien et les régions asiatiques.

On note aussi l'importance du trafic régional par cabotage pour lequel le port de Majunga détient une place prépondérante. Il dirige un important réseau de transport maritime, en relation avec les autres métropoles régionales côtières (*Antsiranana, Morondava* et *Toliara*). Enfin, on observe l'intensité des relations maritimes par cabotage au sein de la province. Ce trafic est plus particulièrement consistant avec les ports d'*Antsohihy, Besalampy, Mahajamba* et *Soalala*. Les volumes de trafic annuel réalisés avec ces petites villes varient de 1 618 à 11 225 tonnes (PNT, flux cabotage, 2004) ; le trafic Mahajanga-Antsohihy représentant le flux le plus important avec 11 225 tonnes. Mais il est déséquilibré. Par exemple, les sorties à Antsohihy ne représentent que 1 051 tonnes sur le total. Ainsi, Majunga joue-t-elle bien son rôle de port d'éclatement pour la vaste région riche du Nord-Ouest malgache.

[105] *Op. cit.*, p. 5.
[106] *Op. cit.*, p. 283.

Fig. 16 – Les principaux flux de marchandises par cabotage (hors botry)



Source : d'après PNT, flux cabotage, 2004.

c. Majunga : deuxième port malgache

Actuellement, Majunga assure un rôle majeur dans les trafics portuaires à Madagascar mais loin derrière Toamasina. Toutes les catégories de trafics sont présents dans le port : les trafics longs courriers internationaux, les pétroliers, les cabotages nationaux, les boutres, les trafics conteneurisés, le port de pêche et le transport de passagers (Tab. 15). La particularité de Majunga repose sur cette diversité.

Tab. 15 –Le trafic portuaire selon les types de navires à Majunga en 2007

Trafics	Débarquement (t)	Embarquement (t)	Touchées
Long-courrier cargaison	80 588	-	80
Cargaisons	102 031	105 387	-
Pétroliers bornages	-	-	-
Hydrocarbures	66 971	15 139	-
Cabotages	9 966	-	110
Caboteurs bornages	-	-	832
Pêche	9 470	-	284
Boutres	2 007	-	600
Conteneurs pleins (unités)	3 122	4 061	-
Conteneurs vides(unités)	1 158	2 443	-
Passagers (Nombres)	-	14 931	-
Autres (voiliers, paquebots)	-	-	03
TOTAL	**275 313**	**141 961**	**1 909**

Source : Capitainerie du Port, février, 2008.

Selon les rapports du transport maritime (PNH, 2004), le port de Toamasina, a assuré à lui-seul, en 2001, près de 63 % du trafic des marchandises sèches et 85 % des trafics d'hydrocarbures du pays (en volume). Le deuxième port du pays est Mahajanga avec près de 15 % du trafic des marchandises sèches et 6 % du trafic d'hydrocarbures en 2001. Toujours en 2001, Majunga a assuré 12 % (2e rang) du trafic global, Toamasina 71 %, Antsiranana 6 % et Toliara 4 %. En 2005, Majunga, avec un trafic de 296 696 tonnes, se place en deuxième place, tous types de navires confondus. La même année, le trafic a été de 2 042 554 tonnes à Toamasina, 283 703 à Antsiranana et 159 721 à Toliary (Tulear).

L'activité du port de Mahajanga s'est fortement accrue ces dernières années. A titre de référence, les opérations de débarquement sont parties de 127 348 tonnes en 1998 et 191 293 en 1999 pour atteindre 275 313 en 2007. Tandis que l'embarquement connaît la même hausse, passant de 81 339 tonnes en 1998 (68 896 en 1999) à 141 961 en 2007. Comparativement, le trafic de marchandises sèches du port d'Antsiranana, n'a guère évolué depuis quelques années. Deuxième port de Madagascar en volume, il est passé à la troisième place avec à peine 7 % du trafic de marchandises sèches en 2001). En même temps, le trafic d'hydrocarbures s'est effondré. Alors que ce port assurait encore 22 % du trafic d'hydrocarbures en 1995, il en assumait moins de 3 % en 2001. Le quatrième port du pays, (dernier des trois ports long-courrier secondaires), Toliara, a gagné, lui aussi, en importance ces dernières années. Son trafic de marchandises sèches a plus que doublé de 1995 à 2001. Mais son trafic d'hydrocarbures reste faible.

Malgré une concurrence certaine avec Antsiranana qui le dépasse périodiquement en termes de volume de trafic, Majunga semble maintenir sa position de deuxième port malgache. En effet, en 1995, Majunga avait été largement distancée par Antsiranana pour le trafic de cabotage et le volume

de trafic en général (Tab. 16). Ce n'est qu'à partir de 2001 que Majunga arrive à s'imposer largement, tant pour le transport par cabotage qu'en terme de volume de trafic. Actuellement, aussi fragile soit-elle, cette deuxième position est bien tenue par Majunga, presque dans tous les secteurs du transport maritime. Mais c'est surtout au niveau des équipements du port que Majunga assure son deuxième rang. Ainsi, au niveau de la surface des terre-pleins, Majunga arrive en bonne place derrière Toamasina (Fig. 17). Par ailleurs, Majunga est le premier port de pêche de Madagascar. Le développement du secteur de la pêche industrielle justifie cette suprématie du port

Tab. 16 – Le trafic portuaire : comparatif par segment de marché (en 1 000 t)

Trafics	International			Cabotage			Botry			Total		
Années	1995	2000	2001	1995	2000	2001	1995	2000	2001	1995	2000	2001
Toamasina	1 395	2 091	2 142	154	266	217	9	13	11	1 558	2 369	2 370
Mahajanga	82	137	272	142	169	133	3	4	5	228	310	410
Antsiranana	74	118	29	307	74	161	0	0	0	381	192	190
Toliara	53	68	126	19	24	20	1	4	4	72	96	150
Ports de cabotage	92	47	51	145	192	190	27	34	27	264	273	268
TOTAL	1 696	2 460	2 621	167	725	721	40	54	47	2 503	3 240	3 388

Source : APMF.

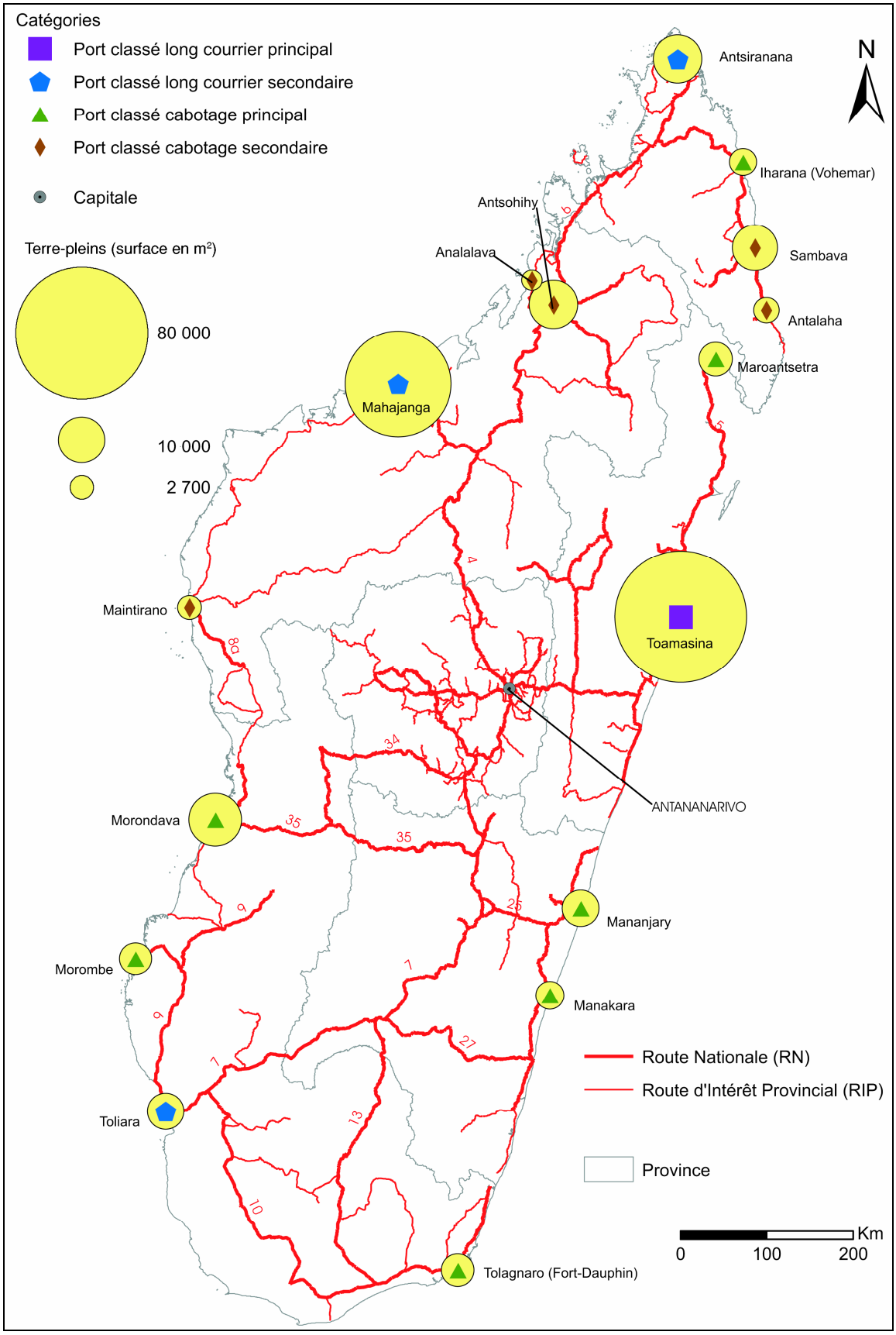
Enfin, l'importance du port se mesure par les emplois offerts. En effet, selon l'estimation faite par la commune en 2006, le port fait vivre, en permanence, plus de 1 500 familles. Avec les emplois temporaires, le nombre de dockers peut monter à 1 750, lors des périodes de pointe de l'activité. Les emplois permanents se répartissent dans les différents secteurs d'activités qui gravitent autour du port :

- Les services portuaires : la capitainerie, les compagnies de manutentions telles que la SEMS (Société d'Entreprise Multi-Service), la compagnie malgache de manutention (COMAMA) et le service de pilotage assuré par le SMOI (Service Maritime et de l'Océan Indien).
- Les emplois connexes comme la chambre de commerce et d'industrie, mais surtout les entreprises de gestion des magasins, celles de conditionnement (présentation, emballage et hygiène), les transitaires, les compagnies d'expertises, les banques et assurances, l'hôtellerie et la restauration.
- Les services administratifs : les douanes, la sécurité, la gendarmerie, la police des frontières, la surveillance de la pêche, les services de santé, la sécurité routière.

En conclusion, la compétitivité du port de Mahajanga demeure pénalisée par les limites de son accès maritime. Cette fragilité se traduit par le maintien de l'obligation de débarquer des marchandises sèches par des chalands depuis la rade foraine. Ce système impose une double manutention. Il y a de plus des restrictions relatives au gabarit des navires pouvant emprunter le chenal d'accès.

Quoi qu'il en soit, le port de Majunga apporte donc une fonction métropolitaine confirmée à la ville de Majunga. C'est une activité urbaine traditionnelle caractérisée par son dynamisme et son histoire. A côté, elle a pu aider à une accumulation d'emplois industriels. En effet, Majunga est l'une des rares métropoles régionales qui ait connu, dans son espace urbain, la présence d'établissements industriels fort diversifiés.

Fig. 17 – Les principaux ports de Madagascar



Source : APMF, 2005 (ANDRIAMITANTSOA T., 2007).

2. Des unités industrielles, mais de taille modeste

La fonction industrielle constituait une activité très dynamique à Majunga, auparavant. Majunga était la deuxième ville industrielle du pays dans les années 1970, ce qui a eu des répercussions démographiques, avec une forte attraction de population. Pour mieux cerner cette fonction industrielle, nous allons chercher à savoir pourquoi les grosses unités industrielles ont connu une crise majeure ? Ensuite, nous pourrons cerner le nouveau profil des industries de Majunga.

a. Le recul de l'investissement industriel à Majunga

Vers les années 1970, les activités industrielles étaient très dynamiques. Mais ce secteur a subi un revers important. De plus, le tissu industriel de la ville ne s'est pas élargi depuis les années 1990. Il a régressé ou, au mieux stagné. Et actuellement, Majunga ne compte plus qu'une trentaine d'unités industrielles.

La crise s'explique, globalement, par la baisse du pouvoir d'achat de la population malgache. De plus, certaines décisions du gouvernement ont gêné le développement de l'industrie locale. On peut citer, parmi celles-ci, l'absence de réglementation des importations et la taxation excessive des entreprises (ROBSON S. F., 2005)[107]. Pour mieux transcrire cette réalité, le cas de la SOTEMA[108] mérite d'être soulevé brièvement. Depuis sa création, le 23 décembre 1967, la SOTEMA a toujours été considérée comme le « poumon de la ville de Mahajanga », voire de la province. En 1995, la société employait encore 2 800 ouvriers, faisant vivre plus de 15 000 personnes. Depuis sa fermeture, plus de 3 600 familles se trouvent dans le dénuement[109]. La quasi-totalité du personnel a été mis au chômage technique, et il ne reste plus que 260 employés à travailler dans la société. La fermeture est survenue le 29 juillet 1995, suite à la coupure de son alimentation en énergie par la JIRAMA[110] , pour cause d'impayés et d'arriérés de paiement en énergie, ce qui a porté un coup décisif à l'entreprise. Les investisseurs étrangers avaient déjà amorti leurs investissements, et les machines étaient obsolètes. Selon l'explication du responsable de l'époque, les trois causes de la chute de la SOTEMA ont été, d'abord, la concurrence sauvage des friperies clandestines dans le milieu de la confection, l'effritement du pouvoir d'achat des ménages et le taux de change défavorable. Il y a eu aussi, pour achever, le coût élevé de l'énergie. En 1996, un protocole d'accord entre les actionnaires a pourtant été signé en vue de relancer la SOTEMA par une consolidation du capital et apuration de ses créances portant sur un total de 42 390 millions de FMG, ladite consolidation prenant la forme d'un prêt, remboursable en cinq annuités égales. Mais cette tentative n'a pas eu de suite favorable et la SOTEMA a cessé d'exister dans les annales de l'histoire industrielle de Majunga.

Mais la crise a atteint aussi les autres grandes unités industrielles. Certaines ont connu un problème de production à cause de la vétusté des installations et du matériel (SEIM). L'insuffisance en matières premières entraînant une sous-exploitation, mais, surtout, le manque de compétitivité et la faible qualité de la production ont compromis la survie d'entreprises comme FITIM et SIB. Pour d'autres, la mauvaise gestion (malversations, népotisme et manque de rigueur) a été la cause des difficultés, comme pour TIVIAM et FAMAMA. Deux entreprises de grande envergure, encore, ont fermé leurs portes, respectivement en 2001 et 2004 ; ce sont la SIRAMA (600 emplois) et la SANCA (300 emplois).

[107] *Op. cit.*, p. 54.
[108] SOTEMA : Société Textile de Mahajanga.
[109] *Revue de l'Océan Indien*, n° 166, avril 1997.
[110] *Jiro sy rano Malagasy* : L'industrie des eaux et électricités à Madagascar.

Actuellement, le paysage industriel de Majunga a fortement changé. L'essentiel des établissements industriels qui ont survécu à la crise sont des entreprises de petite taille, principalement basées sur des unités de transformation.

b. Des industries basées sur les unités de transformation

La présence d'emplois industriels reste cependant acquise à la ville de Majunga. Mais la structure, et la dimension des établissements, ont subi de profonds changements. Et le secteur industriel pour Majunga se caractérise surtout par son niveau qualitatif banal.

Tab. 17 – Principales unités industrielles de la ville de Majunga

Etablissements	Activités	Nombre d'emplois	Statut
AIR LIQUIDE SOAM	Production d'oxygène	08	Siège social à Antananarivo
COTONA	Confection et filature de coton	55	Entreprise franche
PGM	Confection textile	1 000	Entreprise franche
HASYMA	Traitement du coton	56	
EXOFRUIMAD	Jus de fruits	13	
MFP	Séchage des mangues	15	
TRANS EXPORT SM	Séchage des fruits et légumes		
FIF	Matériel agricole	34	Entreprise karana
FITIM	Filature et tissage de Paka	102	
GRAND ISLAND TOBACCO (GIT)	Fabricant de tabac	45	
PARAKY SAMBATRA	Traitement de tabac	56	
SITAM	Stabilisation des prix de tabac	29	
SOCTAM	Récolte et production de tabac	57	
GUDKA FOAM INDUSTRY	Fabrication de matelas et housses	07	Entreprise karana
MACH FOAM	Fabrication de matelas et housses	08	Entreprise karana
IMPRIMERIE DE MAHAJANGA	Imprimerie	17	
KALFAN	Collecte et traitement des raphias	35	Entreprise karana
SARILACOS	Collecte et traitement des raphias	05	Entreprise karana
MUST	Traitement et conservation des noix de cajou	05	
NOSCIM	Fabrication de contreplaqué	96	Entreprise karana
DRAMCO	Savonnerie	18	
SAVIMA	Production de savon	19	
SAVONNERIE FITIAVANA	Production de savon	99	
SEIM	Fabrication d'huile et de savon	25	Siège social à Antananarivo
SIB	Fabrication d'huile et de savon	197	Entreprise karana
TRICOT SB	Tricotage	22	
SOMAJEX	Traitement des cornes de zébus (boutons et objets)	18	
SOPAGRI	Collecte, séchage et exportation des haricots	58	
SPIOI	Fabrication de pavés, parpaing ...	20	
VITOGAZ	Production de gaz écologique	35	Siège social à Antananarivo
TOTAL		**2 154**	

Source : Ministère de l'Industrie, du commerce et de l'artisanat, 2006.

La quasi-totalité des établissements industriels est aujourd'hui basée sur des unités de transformation de taille modeste. Et presque toutes les industries de Majunga relèvent du domaine de la transformation des matières premières, de l'agro-alimentaire et le textile (Tab. 17). En l'occurrence, parmi la trentaine d'établissements répertoriés, plus du tiers travaillent dans le traitement et la transformation des matières premières comme le tabac, le raphia et le coton. Si nous ajoutons la part de la savonnerie, cette proportion atteint la moitié des unités industrielles existantes dans la ville. Parallèlement, les industries agro-alimentaires caractérisent aussi le profil industriel de Majunga. Elles constituent le tiers de l'ensemble due parc industriel (fabrication de jus de fruits, traitement des mangues, production de farine de maïs, séchage des légumes, conditionnement des haricots, etc.). C'est un phénomène classique pour les pays en voie de développement. Les établissements restant se répartissent dans le domaine de l'énergie et de la fabrication des matériaux de construction (ciment et parpaings). La taille moyenne de ces entreprises se situe à 30 emplois ; mais il y a une exception, PGM. Cette société emploie 800 travailleurs permanents et 200 journaliers en 2007.

Si Majunga était la seconde ville industrielle du pays en 1972, elle a perdu ce statut. Selon P. LE BOURDIEC[111], en 1977, Majunga se classe en effet au troisième rang des villes de Madagascar pour le chiffre des ventes des établissements industriels et commerciaux (statistique qui fausse cependant les comptes). Mais, la ville compte cependant 46 établissements parmi les 430 premières entreprises de Madagascar, contre 33 à Tamatave.

Selon la répartition des unités industrielles et le nombre d'emplois en 2003, la province de Mahajanga est classée troisième après celle d'Antananarivo et d'Antsiranana avec 9 721 postes, pour l'emploi « industriel » (Tab. 18). Tandis que le nombre d'établissements la classe en cinquième position. Sachant très bien que la quasi-totalité des établissements industriels (80 %) se trouvent au sein de la ville de Majunga, le nombre des emplois industriels de la ville est donc estimé à 7 775 en 2003. Les secteurs d'activités les plus pourvoyeurs d'emplois sont donc le textile et la pêche.

Tab. 18 – Répartition des unités industrielles par province

Régions (Provinces)	Produits majeurs	Nombre d'établissements industriels	Nombre d'employés
Antananarivo	Textile, agro-alimentaire…	599	56 787
Antsiranana	Pêche	35	12 436
Mahajanga	Textile, pêche	47	9 721
Toliara	Textile	56	8 733
Toamasina	Produits pétroliers, métaux	90	8 549
Fianarantsoa	Alimentaire	48	3 246

Source : Ministère de l'Industrie et de l'Artisanat, 2003.

Le poids du secteur industriel, par rapport aux autres branches d'activités, selon la source MADIO (Tab. 19) reste important. En effet, le secteur industriel génère toujours 26,6 % des emplois, mais Majunga est désormais au dessous de la moyenne nationale (30 %), ce qui traduit la crise passée du secteur industriel, pour la ville des fleurs.

[111] *Op. cit.*, p. 421.

Tab. 19 – Répartition des emplois par branches d'activités (%)

Localisation	Secteur Primaire	Industrie	Commerce	Services aux ménages	Autres services
Ville de Mahajanga	12,2	26,6	27,3	11,3	22,6
Villes de Madagascar	5,2	30,0	24,6	18,2	22,0

Source : Enquête Emploi urbain 2000, Projet MADIO.

Le recul du secteur secondaire a été sensible entre 1975 (35,7 %) et 2003 (26,6 %). Dans ce cadre, le secteur secondaire regroupe l'artisanat et les activités industrielles. La baisse a été enregistrée essentiellement par la perte d'emplois industriels, tandis que la stabilisation observée actuellement est favorisée par l'augmentation relative du secteur artisanal.

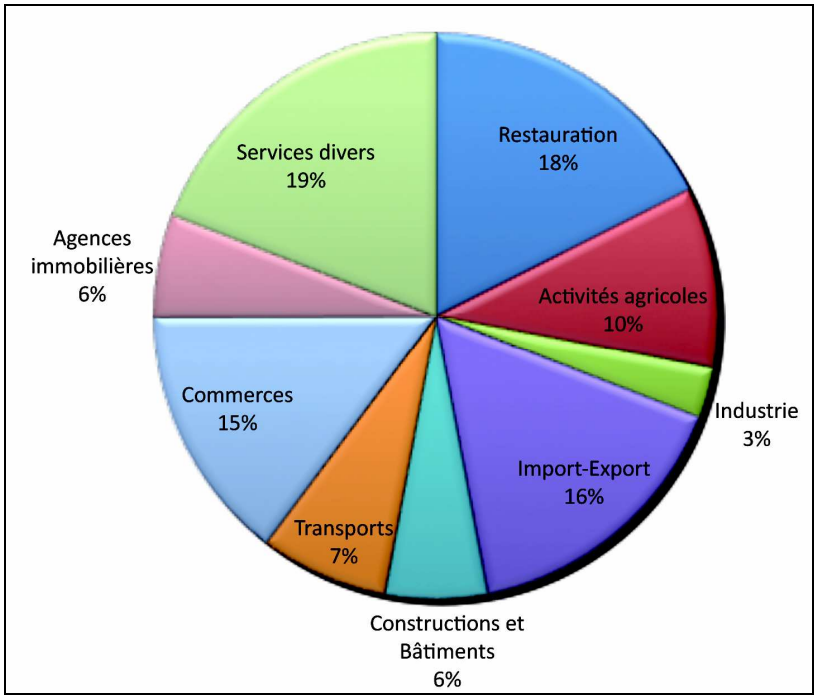
Dans l'ensemble, le niveau qualitatif des emplois du secteur industriel au sein de la ville de Majunga, traduit une très faible puissance métropolitaine. La politique de faire de Majunga la ville industrielle la plus dynamique du pays a indiscutablement échoué sur ce plan. D'abord, Majunga ne présente que des fonctions industrielles banales, à base d'unités manufacturières. Aucune innovation n'est introduite par le processus de création d'entreprises ; le niveau reste figé à celui des années 1970. Ensuite, le rythme de l'investissement industriel et le processus d'implantation des établissements industriels à Majunga ne suivent pas la tendance nationale. Par exemple, les secteurs porteurs de technologies ne sont pas présents et la politique des zones franches industrielles est très en retard. De 1990 à 1996, sur les 158 entreprises « franches » employant quelque 36 000 salariés, 85% sont implantées dans la capitale ; la ville de Majunga restant en retard, mais avec quelques fleurons comme la PGM (1 000 emplois) et la COTONA (environ 300 emplois).

L'évolution des créations d'entreprises au sein de la ville de Majunga conforte cette idée d'une faiblesse actuelle de la grande entreprise industrielle pourvoyeuse d'emplois. Selon les informations de la Chambre de Commerce et d'Industrie de Majunga, l'orientation des investissements privés se fait vers les commerces et services. Le tissu économique privé de la Région se compose désormais de quelques grosses entreprises de pêche et d'aquaculture, d'exploitations minières et d'entreprises de commerce et de services ; ainsi que de quelques entreprises de collecte et de transformation des produits agricoles. Et selon les informations obtenues auprès du GUIDE local (créé en février 2004), les constitutions de dossiers (et demandes d'informations) s'orientent pour plus de la moitié vers les services, notamment la restauration. L'agriculture n'a pas enregistré d'investissements importants. L'industrie de transformation n'a représenté que 5,12 % de la totalité des nouveaux investissements. La forme juridique choisie par les entreprises confirme la dimension des investissements réalisés : les entreprises individuelles (93 %) l'emportent de loin sur les autres formes de sociétés (7 %).

Nous avons confronté les données issues du rapport du GUIDE avec celles de la Chambre de Commerce et d'Industrie, pour les années 2006 et 2007, notamment l'enregistrement des dossiers de créations d'entreprises durant le deuxième semestre 2006 (juin-décembre 2006) et le premier semestre 2007 (janvier-juin 2007). Le résultat du dépouillement montre encore la prépondérance des investissements dans les services divers et la restauration (bars, restaurants et investissements dans les structures hôtelières) qui représentent, respectivement, 19 % et 18 % des nouveaux investissements (Fig. 18). Les services divers regroupent des prestations dans le gardiennage, la sécurité, le nettoyage, la maintenance, les services de réparation divers, la location de voitures, l'informatique, l'assistance technique et l'expertise commerciale. Les autres branches comme l'import-export, le commerce, l'investissement immobilier et le transport attirent également l'attention des investisseurs. Nous devons

enregistrer le peu d'intérêt que portent les investisseurs au secteur industriel, lequel n'enregistre que 3 % des nouveaux investissements. Dans sa globalité, la domination du secteur tertiaire ressort nettement, avec 86,77 % des dossiers.

Fig. 18 – Répartition des créations d'entreprises en 2006-2007



Source : Rapport GUIDE, CCIA Majunga, 2008.

En ce qui concerne la structure et la taille de ces nouveaux établissements, ce sont toutes des micro-entreprises. Les emplois ainsi générés tournent autour de cinq par entreprise. Seule l'entreprise « Mer Express Sarl » (fabrication et location de bateaux) déclare employer dix personnes et dépasse la moyenne. Le capital investi par entreprise se situe entre 1 000 000 et 153 000 000 d'Ariary[112]. Parmi les soixante-quatre investisseurs nouvellement enregistrés, la moitié sont des étrangers (essentiellement des Français).

Au total, si le secteur industriel accuse un certain retard en matière d'investissements et de croissance en général, les autres branches d'activités ne partagent pas cette faiblesse, en particulier les activités tertiaires qui connaissent une croissance soutenue dans la ville de Majunga.

B. Un pôle d'activité tertiaire confirmé

Dans le domaine des activités tertiaires, le processus de métropolisation est réellement en marche pour la ville de Majunga. Non seulement, le volume des emplois tertiaires, au sein de la ville, traduit un niveau supérieur ; mais le secteur tertiaire est aussi très dynamique à travers une augmentation régulière en pourcentage au détriment des secteurs secondaire et primaire. Le domaine tertiaire englobe des activités de commerce et de services fort diversifiées. Deux branches majeures seront abordées, dont le groupe du tertiaire « classique », en particulier l'administratif, le commerce, les services divers et les transports.

[112] 1 € est échangé à 2 695,81Ariary au 14 février 2008. Entre 370,94 et 56 754,74 €.

1. Le tertiaire urbain classique

a. Le tertiaire administratif

Les villes des pays en développement sont caractérisées par le poids important du système administratif et politique. Les villes africaines et malgaches sont des relais administratifs et politiques très importants. La fonction tertiaire rassemble, dans les faits, un nombre élevé d'activités administratives, avec des services annexes parfois hypertrophiés : délégations régionales, administrations de province pour le Trésor, la justice, la gendarmerie, l'armée etc. Mais il y a aussi les réseaux scolaires et sanitaires qui regroupent un volume d'emplois très important.

Pour Majunga, depuis la période coloniale, les fonctions administratives, civiles et militaires de niveau supérieur, liées à son statut de chef-lieu de province se sont multipliées. Mais, c'est le cas dans toutes les métropoles régionales. Il y a donc eu une concentration des services publics de niveau supérieur, donc des fonctions supérieures, par le biais des services déconcentrés et de l'administration du territoire, des directions provinciales ou interrégionales, des services ministériels et autres fonctions administratives supérieures (cf. Annexe 3).

Les réseaux d'infrastructures sanitaires et éducatifs au sein de la ville, représentent un niveau supérieur, par rapport à la structure existant dans les petites villes. Les formations sanitaires sont très diversifiées : centre hospitalier de district de niveau II (CHD II), dispensaire urbain, bureau municipal d'hygiène (BMH), centre de santé scolaire (CSS), dispensaire antituberculeux, dispensaire antilépreux et réseaux de soins privés (cabinets médicaux, dispensaires et cliniques).

Parallèlement, les infrastructures éducatives, publiques et privées, offrent aussi des formations rares qui drainent des étudiants d'origine lointaine, en particulier depuis toute la province de Mahajanga : université, IOSTM (Institut Odonto-Stomatologie Tropicale de Majunga), lycée classique, lycée technique, collège professionnel Don Bosco et école professionnelle Saint-Gabriel.

Tab. 20 – La répartition des activités professionnelles de chefs de ménages à Majunga

Groupes de profession	Nombre	%
Forces Armées	436	2,29
Membre de l'exécutif et des corps législatifs, cadres supérieurs de l'administration publique, dirigeants et cadres	356	1,86
Professions intellectuels et scientifiques	873	4,58
Professions intermédiaires	1.763	9,26
Employés de type administratif	1.110	5,83
Personnel des services et vendeurs de magasin et de marché	3.679	19,35
Agricultures et ouvriers qualifiés de l'agriculture	1.314	6,90
Artisans et ouvriers des métiers de type artisanal de marché	3.962	20,81
Conducteurs d'installations	2.428	12,75
Ouvriers et employés non qualifiés d'entreprise	2.660	13,97
Non déterminé	457	2,40
TOTAL	**19.038**	**100**

Source : RGPH, 1993.

Quant au volume des emplois, nous n'avons pas de chiffres récents, mais il existe quelques indices pour confirmer que Majunga est avant tout la capitale administrative, non seulement de la région de Boeny mais de la province tout entière. Si on cumule toutes les activités de cadres supérieurs de l'administration publique, de l'armée, les fonctions électives,

les professions intellectuelles et les emplois de type administratif, dans l'ensemble, on obtient un effectif de 2 775 emplois qui représentait 13,46 % des activités des ménages recensés en 1993 (cf. Tab. 20). A côté, selon une autre source[113], en 2003, le regroupement des personnels enseignants privés et publics (du primaire, du secondaire et de l'université) totalise déjà 1 449 emplois. A côté, le regroupement de tous les emplois administratifs et assimilés, en 2003, offre 4 224 emplois. A titre de référence, l'effectif des agents de l'Etat dans la province de Mahajanga totalise 9 486 emplois (dont une bonne partie est en poste en ville).

Toujours dans le cadre des emplois tertiaires, le poids des services et prestations diverses a occupé une part sans cesse croissante au sein de la ville. Ce secteur d'activité augure une perspective prometteuse à Majunga.

b. Les poids des services et prestations diverses

C'est le secteur le plus dynamique actuellement au sein de la ville de Majunga et il fournit un des postes principaux d'emplois dans le secteur tertiaire. Hormis une baisse sensible observée dans les années 1970, l'évolution du secteur tertiaire, dans son ensemble, est remarquable (Tab. 21). Il parvient à un taux de 61,20 % en 2003, la baisse relative de 1975 s'expliquant par la part alors importante des emplois industriels multipliés par la politique d'industrialisation. Depuis 2000, la crise du secondaire coïncide avec la montée en force du tertiaire. Une autre source met en exergue le poids devenu écrasant des activités de services, dans les grandes villes à Madagascar, dès 1999 (Tab. 22). Si, au niveau national, les services se situent à 34,97 % des activités, Mahajanga présente un taux largement supérieur à la référence nationale avec 37,71 %. Elle se classe en quatrième position comme ville de services, après Toamasina (50,49 %), Antsiranana (45,88 %) et Toliara (40,51 %). Dans ce contexte, elle dépasse la capitale qui enregistre un taux plus faible que celui des autres métropoles régionales (35,42 %), en raison du poids de l'industrie, comme à Antsirabe marquée par le primaire. Mais cette tendance a subi un changement en 2008. Avec la perspective de créations d'entreprises à Majunga, on peut penser que sa tertiarisation par les services va se confirmer.

Tab. 21 – L'évolution des emplois par branche d'activité (%)

Secteurs d'activités	1960	1975	1993	1999	2003
Primaire	4,40	10,40	7,07	18,98	12,20
Secondaire	25,50	35,70	35,63	18,64	26,60
Tertiaire	70,10	53,90	57,30	62,38	61,20

Source : Recomposition personnelle, 2007.

Tab. 22 – La part des commerces et des services dans les grandes villes (%)

Villes	Primaire	Secondaire	Commerces	Services	TOTAL
Antananarivo	8,75	33,85	21,99	35,42	100
Antsirabe	62,24	18,02	4,88	14,86	100
Antsiranana	3,31	32,08	18,74	45,88	100
Fianarantsoa	35,36	7,53	19,4	37,71	100
Mahajanga	18,98	18,64	24,44	37,94	100
Toamasina	10,83	16,95	21,73	50,49	100
Toliara	22,9	7,39	29,2	40,51	100
Total	**19,13**	**25,86**	**20,04**	**34,97**	**100**

Source : INSTAT, EPM 1999.

[113] Monographie MAEP, 2003.

Le volume de l'emploi dans les services, à Mahajanga, est difficile à cerner à cause de l'absence de statistiques et de la forte diversification des branches d'activités concernées et encore en raison du développement du tourisme et de l'hôtellerie. Le premier indice est offert par le recensement de 1993 (cf. Tab. 20) qui évaluait les emplois de services et vendeurs en magasins et sur les marchés à 3 679, soit 19,35 % de l'emploi total. Si on rajoute les professions intermédiaires, cela donne un volume d'emplois de 5 442. De notre côté, en tenant compte de l'évolution à la hausse, nous pouvons avancer approximativement le chiffre de 2 500 employés pour les seuls services et prestations diverses en 2007. Dans le détail, ce poste s'est beaucoup diversifié, avec une multitude de nouvelles activités comme les domaines de la restauration et du tourisme, le secteur du transit où opèrent plusieurs sociétés : AUXIMAD, SCAC, TRANSIT MALAKY, RMC, ASSOK et TLT. Mais la majorité des services se situent désormais en gestion, comptabilité, secrétariat, conseil, organisation d'entreprises. On les trouve dans la formation, et en relation avec le développement de l'informatique (Web et Internet). A cela s'ajoutent les prestations, déjà connues mais en plein essor : services à vocation maritime et commerciale, promoteurs immobiliers et agences immobilières, gardiennage, l'assistance à la surveillance, la sécurité et le nettoyage.

A côté, le commerce a aussi une place prépondérante dans la croissance forte que connaît le secteur tertiaire dans la ville. Comment se présente alors le dynamisme du secteur commercial à Majunga ?

c. Le tertiaire commercial

Le domaine du commerce, formel et informel, constitue un moteur de développement très dynamique au sein de la ville de Majunga. Pour des raisons liées à notre problématique (la métropole), l'analyse se limitera au commerce formel. Le secteur commercial regroupe des métiers de transaction, dans des domaines très diversifiés : grands établissements commerciaux, import-export, commerce de gros et demi-gros, une pléiade de micro-détaillants (vendeurs aux pavillons et commerçants, alimentaires ou non) et les commerçants du réseau des marchés de la ville.

En 1999, Majunga est la deuxième ville de province pour son secteur commercial. Celui-ci occupe une part importante des activités urbaines (24,44 %), et après Toliara (29,2 %), Majunga est la ville « la plus commerçante » de Madagascar. La part du commerce, au niveau national, n'est que de 20,04 %. A Majunga, les grands magasins et les grosses boutiques de type occidental appartiennent à des Indo-pakistanais qui dominent le commerce des PPN, de l'habillement, des appareils électroménagers, de la quincaillerie et des pièces autos. Les épiceries et les boutiques de quartiers sont par contre exploitées par des nationaux.

Les trois grands marchés de la ville : Bazar Be, Tsaramandroso, Mahabibo et les quatre autres marchés de la périphérie, les kiosques, les stands, les petits commerces ambulants, contribuent encore au dynamisme commercial de la ville. Néanmoins, leur présence traduit surtout l'absence d'organisation et de structuration dans ce domaine. Les emplois induits par les marchés de la ville peuvent être évalués à partir du nombre des abonnés et celui des vendeurs journaliers (Tab. 23). Au total, les marchés urbains offrent, en 2005, 7 990 postes d'emplois théoriques pour les Majungais, mais loin d'être permanents et stables. Actuellement, quatre des sept marchés principaux de la ville (Marolaka, Mahabibo, Tsaramandroso et Tsararano) ont été totalement rénovés.

Le secteur commercial regroupe surtout une pléthore de commerces de micro-détail. Dans ce cadre, les vendeurs légaux et informels opèrent dans des « pavillons », « gargotes »… qui occupent les rues commerçantes. Ils vendent de tout : épicerie, mercerie, tissus et confection. Ils sont vendeurs des *fatapera*[114], louent des cassettes, etc. D'après les sources communales, on a recensé 85 vendeurs pour le secteur de Majunga be en 2007, tandis que dans le secteur de Mahabibo, il y a 158 commerçants. Le recensement systématique n'existe pas. Le

[114] Fourneaux à charbon.

relevé communal est fait par un contrôle périodique et les agents des services de recouvrement font aussi des opérations « coup de poing » pour contrôler le paiement des droits.

Tab. 23 – Les emplois au sein des marchés urbains de Majunga

Marchés	Commerçants avec abonnement permanent	Vendeurs à la journée
Bazar BE	168	02
Bazar MAHABIBO	393	4 009
Bazar TSARAMANDROSO	483	953
Bazar ANTANIMASAJA	350	-
Bazar ANALAKELY (Marolaka)	362	830
Bazar TSARARANO	-	100
Bazar ANTANAMBAO SOTEMA	190	150
TOTAL	**1 946**	**6 044**

Source : Recomposition personnelle d'après *Commune Urbaine de Majunga*, 2006 et RANDRIANASOLO M.L., 2005.

Si nous tentons une estimation de l'emploi commercial, le calcul est extrêmement difficile faute de statistique fiable. Aussi, avons-nous retenu les chiffres de la commune urbaine de Majunga et ceux de la base de données du Ministère du Commerce. A côté des 243 vendeurs recensés par la commune dans les secteurs de Majunga be et de Mahabibo, par dépouillement des données ministérielles (date de création, code statistique, nombre d'emplois, adresse et activité principale), nous avons trouvé 125 unités. Elles offrent 222 emplois pour le non alimentaire et 102 emplois dans le commerce alimentaire, en 2006. Mais, une sous-estimation est fort possible, dans la mesure où il s'agit d'une déclaration de l'emploi

Au total donc, approximativement, il y a 2 600 emplois dans le secteur commercial à Majunga pour l'année 2006 et 6 000 vendeurs à la journée. Ce sont les commerces des marchés et les commerces populaires qui dominent le secteur commercial de Majunga. De plus, il y deux catégories bien distinctes au sein de la ville. Le commerce de gros, l'import-export et les différents grossistes de distribution voisinent avec le commerce de détail urbain classique (Majunga be). Ce premier type, européanisé, s'oppose au réseau des marchés et aux micro-détaillants des gargotes (sans oublier l'informel). Ce second type propose donc surtout des commerces banaux qui visent une clientèle grand public à faible pouvoir d'achat. L'offre commerciale est donc fortement atomisée et répond aux besoins quotidiens. Seuls le commerce urbain classique et le grand commerce relèvent d'une fonction métropolitaine.

d. Le secteur des transports

Les métiers du transport public urbain à Majunga sont constitués largement par des activités « informelles » : tireurs de pousse-pousse, chauffeurs de taxi et taxi be. Mais il existe des incertitudes car, si les privés qui opèrent dans les transports urbains doivent s'acquitter d'une taxe envers la commune, tous ne le font pas. Officiellement, le nombre de taxis licenciés et enregistrés à Majunga s'élève à 531 véhicules (Tab. 24). Le chiffre est cependant proche de la réalité. Tandis que l'enregistrement du nombre des pousse-pousses connaît quelques problèmes, puisque leur nombre reste inchangé depuis 1998. En 2007, ils seraient 2 260. Il existe trois types de pousse-pousse à Majunga. En dehors du modèle habituel qui sert à transporter les personnes, il y a le « pousse-pousse ballot », spécifiquement réservé au trans-

port des bagages et à la manutention. En 2007, la commune en a enregistre 300. Enfin le cyclo-pousse commence à apparaître.

Tab. 24 – Les moyens de transport dans la ville de Majunga

Moyens de transports	1998	1999	2000	2007
Taxi-be	126	145	190	221
Taxi-ville	300	450	485	531
Pousse-pousse	2 000	2 000	2 000	2 260
Taxi-brousse	-	-	-	230
Bicyclette	1 500	1 800	2 000	-

Source : Commune urbaine de Mahajanga, février 2008.

Le transport collectif par taxi-be commence à prendre place dans le quotidien des Majungais. Leur croissance est encore timide par rapport à Antananarivo puisqu'il n'existe que 221 véhicules en 2007. A l'heure actuelle, la capitale compte 72 lignes de transport pour 63 coopératives, faisant circuler 2 500 à 2 800 taxis-be et bus. Et la plupart ne respectent pas le cahier des charges qui exige que la circulation débute à 5 h 30 du matin et s'arrête à 20 h le soir. Mahajanga, quant à elle ne compte que quatre coopératives de taxis-be pour dix lignes exploitées.

A côté, le parc des taxis-brousse est fondamental pour le rayonnement de Majunga sur sa région. En 2007, selon les résultats de nos enquêtes, 531 véhicules (mini-bus, cars et Boeings) se répartissent la desserte des lignes régionale et nationale. Ils relient Majunga aux autres localités de la province et du pays. Les liens se font en particulier avec la capitale, vers laquelle au moins 65 véhicules s'élancent chaque jour depuis Majunga.

Les transports urbains, dans la ville de Majunga, sont donc encore en retard. Le volume global des emplois induits par le secteur de transport confirme cette idée. Elle est secondaire par rapport à la place des autres secteurs (commerces, services, industrie, pêche, etc.). Au total, nous avons cependant relevé 3 097 emplois, plus les 230 chauffeurs de taxis-brousse. Au total, les transports représentent donc 3 327 emplois en 2007. Mais beaucoup ne nourriraient pas leur homme à temps plein.

En conclusion, le tertiaire classique constitue un volume d'emplois important pour la ville de Majunga. Malgré ce niveau supérieur en terme de masse, l'aspect qualitatif de l'emploi reste au stade embryonnaire pour la constitution d'emplois métropolitains proprement dits. Nous avons noté la faiblesse des emplois rares, ceux qui illustrent le rayonnement des grandes villes. Par exemple, les emplois stratégiques, symboles du dynamisme urbain, porteurs d'images positives et surtout responsables de décisions. Ces types d'emplois constituent la fonction métropolitaine (ou supérieure). Ils impliquent des postes hautement qualifiés dans les domaines de la banque, de l'assurance, du commerce international, de la gestion industrielle, dans l'informatique et la gestion commerciale, dans la recherche publique et privée, dans les transports et les télécommunications. Là, il faut bien admettre que le niveau de Majunga est encore bas. Les deux indicateurs, qui confortent la faiblesse des emplois stratégiques, sont la quasi-inexistence des sièges sociaux et l'absence d'implantation de multinationales, tout comme la faible performance du phénomène de l'externalisation dans les entreprises.

Cependant, quelques espoirs existent, en particulier en ce qui concerne les services, dont la part s'apprécie de plus en plus. Dans ce cadre, on note le développement des services informatiques, en particulier high-tech. Madagascar dispose déjà aujourd'hui d'un tissu de services

TIC (Technologie de l'Information et de la Communication) qui emploie, selon une étude réalisée par la vice-primature, environ 3 200 personnes (2005), et génère près de sept millions de dollars de chiffre d'affaires (0,003 % du marché mondial)[115]. A Majunga, cette nouvelle branche du tertiaire se traduit par la prolifération des services de micro-édition et d'information (photocopie, saisie, Internet, etc.). Durant l'analyse du rapport GUIDE, nous avons constaté la place prépondérante des services informatiques dans les nouveaux investissements.

2 - Le poids des commerces et services informels (ou le secteur informel)

Notre objectif consiste à faire ressortir le poids de ce secteur de l'économie populaire au sein de la ville et à cerner sa spécifité. Comme pour les villes africaines (et malgaches), l'économie urbaine de Majunga est fortement affectée par ce secteur dit « souterrain ». Le secteur informel domine largement le marché du travail, orienté principalement vers le commerce et l'artisanat.

Les activités informelles représentent sans doute plus de la moitié du marché de l'emploi, au sein de la ville de Majunga (59,3 %) en 2000 (Tab. 25), soit une proportion un peu supérieure à la moyenne nationale, avec un taux de 56,1 %. Cette situation est due principalement à l'existence d'une forte arrivée de migrants, qui favorisent très vite la saturation du marché de l'emploi formel. Le secteur informel recouvre une réalité extrêmement diversifiée, et toutes les couches sociales l'utilisent peu pou prou. Il utilise une main-d'œuvre très nombreuse, qui se répartit en deux systèmes. Il y a d'abord « l'assistance », composée de la famille et des connaissances ; puis les « professionnels », regroupant des tâcherons, des ouvriers formés sur le tas, voire des techniciens qualifiés.

Tab. 25 – La répartition de l'emploi par secteur institutionnel (%)

Lieu	Administration publique	Entreprises publiques	Entreprises privées formelles	Secteur informel	Entreprises associatives
Mahajanga	9,8	3,6	25,6	59,3	1,7
Madagascar	9,0	3,4	29,9	56,1	1,6

Source : Enquête Emploi urbain 2000, Projet MADIO.

En ce qui concerne les caractéristiques des métiers informels, au sein de la ville de Majunga, celles-ci sont polymorphes. Les études effectuées par RABESALAMA A.P.A.F. (2007) retracent les parcours individuels des « petits métiers » au sein de la ville de Majunga. Une forte catégorisation ethnique des activités informelles a été constatée, en fonction du niveau de scolarisation, de l'origine géographique, de la vulnérabilité financière et de la marge de manœuvre relationnelle (familiale). Par exemple, les migrants des Hautes Terres centrales (*Merina* et *Betsileo*) et les *Betsirebaka* sont fortement affectés par les métiers précaires. Les *Merina* opèrent principalement dans les transports urbains (taxi et taxi-be), les commerces alimentaires, les gargotes et les *Mpanera*. Tandis que la quasi-totalité des tireurs de pousse-pousse sont des *Betsiberaka*. Les *Betsileo*, quant à eux, sont plus présents comme tâcherons et dans la menuiserie. Dans sa globalité, le secteur informel pourrait occuper 8 209 personnes en 2007. C'est une estimation sérieuse, mais qui n'est pas à l'abri d'une sous-évaluation car, si nous avons un total de population active qui s'établit à 53 800 (Projet MADIO, 2000) au sein de la ville de Majunga, nous obtiendrons donc environ 31 742 personnes travaillant dans le domaine de l'informel si nous retenons le taux de 59 % avancé pour celui-ci.

[115] *DMD* n° 895, 25 février 2005.

Actuellement, des mesures sont mises en œuvre pour la formalisation légale de ce secteur. Par exemple, au niveau du commerce, la mise en place d'équipements sur les marchés pour offrir davantage de place aux vendeurs illégaux, est à pied d'œuvre, tandis que, au niveau de l'artisanat, une création de groupements associatifs a été initiée. En outre, depuis 2000, l'IRCOD-Majunga soutient l'initiative des porteurs de projets de développement économiques pertinents, leur permettant d'assurer leur subsistance quotidienne, avant d'évoluer vers une activité pérenne. Un partenariat a été élaboré avec Entreprendre à Madagascar, dans l'objectif d'octroyer un micro-crédit aux travailleurs informels qui se regroupent en association de quartiers. Les domaines, touchés par ce prêt communautaire, sont les élevages à cycle court (poulets de chair, poules pondeuses, porcs), ainsi que la pêche artisanale.

C. La sphère du rayonnement culturel

La sphère culturelle de Mahajanga confirme aussi son niveau supérieur, en tant que métropole régionale. Aucune ville de la région ou de la province n'atteint le niveau de présence culturelle de Mahajanga. Elle possède des infrastructures étoffées, composées d'une maison de la culture, d'une maison des jeunes, de bibliothèques municipales (15), de bibliothèques privées (05), d'une salle de lecture publique et de salles privées (11), de salles de cinéma (500 places), de deux halls d'information, de trente-deux salles de vidéo, d'une salle de spectacle (800 places), de cinq salles d'œuvre.

Son rayonnement est assuré par la présence de l'alliance française et par un centre islamique. L'aire de diffusion de l'audiovisuel atteint une capacité d'écoute extra-locale. Les stations de radio contribuent à une aire d'influence large. De plus, il existe trois stations de télévision (chaînes CAVEM, MBS, M3TV, M3FM, RTA, RDB) qui apportent une certaine variété. Cependant, la presse écrite constitue un phénomène étonnant. Les journaux ont du mal à survivre à Mahajanga et surtout à s'implanter dans la province et même la région de Boina. Et ce sont les journaux de la capitale qui assurent l'information des Majungais, mais avec une journée de retard pour la diffusion. Un magazine, dénommé *Le journal de l'Ambiky*, créé par l'association *Tsingetsihetsy*, faisait une analyse politique et économique du contexte local, mais celui-ci a cessé d'exister en 2003. A l'opposé, Fianarantsoa, capitale des *Betsileo*, abrite un journal très dynamique (*Lakoan'i Madagasikara*) qui a une aire de diffusion nationale.

Le rôle religieux marque aussi le statut culturel de la ville. A Majunga, le catholicisme représente 37,40 % des pratiques religieuses (INSTAT, 2000). C'est la première des religions au plan local. Puis viennent les protestants, subdivisés en deux branches : l'église de Jésus-Christ à Madagascar (FJKM), qui attire 22 % des croyants, et les luthériens (FLM), qui en représentent 11,50 %. Mais Majunga est aussi le foyer islamique le plus important de Madagascar (7,60 % des croyants) après Antsiranana. La ville se distingue encore par la plus forte proportion, parmi les grandes villes, d'adeptes de la religion traditionnelle (8,4 % des pratiquants). C'est le groupe ethnique autochtone (Sakalava) qui alimente cette religion traditionnelle.

Au niveau de l'influence spatiale de la religion, l'exemple du diocèse de Mahajanga, qui a une organisation très structurée est intéressant. L'église catholique met en œuvre des divisions ecclésiastiques composées de missions, de districts missionnaires et de secteurs. Neuf districts forment le diocèse de Mahajanga, ceux de Mahajanga ville, Mahajanga II, Marovoay, Mitsinjo, Ambato-boeni, Besalampy, Kandreho, Maevatanàna et Tsaratànana. A côté, les églises protestantes (FJKM et FLM) ont à Mahajanga une organisation mère qui dirige un ensemble spatial (*synodam-paritany*») ne correspondant pas tout à fait à la province administrative. Elle se subdivise en plusieurs districts. Pour les luthériens (FLM), par exemple

le *Synodam-paritany Boeny Mahajanga (SPBM)*, qui a son siège à Antanimalandy, touche spatialement les *fivondronana* de Mahajanga I et Mahajanga II, Marovoay, Mitsinjo, Antsohihy, Tsaratanana, Ambato-boeny et Port-Bergé.

Enfin, Majunga est un centre pour la culture traditionnelle. Le *Fanompoambe* fait de Mahajanga la capitale culturelle des *Sakalava*. C'est une cérémonie officielle, par laquelle les Sakalava du Boeny célèbrent la fête du bain des reliques, chaque année. Le même rite, connu sous le nom de *Fitampoha*, s'observe aussi chez les Sakalava du Menabe. Le *Fanompoambe* est une tradition qui remonte à *Andriamisara*, l'ancêtre des Sakalava. Elle a pour fondement l'obligation pour tous les prétendants au trône et pour tous ses sujets, lorsque le roi meurt, de conserver ses reliques (ou *Dady*). Le bain des reliques, qui consiste en une immersion des *Dady* dans une eau ramenée de haute mer, constitue le fondement de cette fête annuelle. Durant le *Fanompoambe*, qui se déroule au mois de juillet à Majunga (Tsararano Ambony), pendant une semaine, sauf le mardi qui est un jour tabou, la capitale du Boeny connaît un afflux exceptionnel. Des nationaux, venus des quatre coins de la Grande île et les touristes viennent suivre le déroulement de la cérémonie.

Sur la presqu'île de Katsepy, située à 12 km de Mahajanga à vol d'oiseau et à 45 minutes par le bac, a lieu un autre événement qui porte haut le flambeau de la région du Boina. Il s'agit du Festival *Sobahya*[116], une fête traditionnelle du peuple *sakalava-antalaotra*. Chaque année, le lieu est envahi par des participants venus de partout, en présence des représentants des hautes instances de la République et des autorités locales. Des touristes, malgaches et étrangers, rencontrent ainsi la population locale de Katsepy. Diverses manifestations sont programmées : *vako-drazana*[117], compétitions de *moraingy*[118] et courses de pirogues.

Le poids culturel de Mahajanga constitue donc un facteur de métropolisation comme la démographie, le port, l'industrie, le tertiaire. Mais parmi ces fonctions métropolitaines identifiées, il y a des secteurs qui se détachent nettement, aujourd'hui, pour redynamiser le pouvoir métropolitain de Majunga.

II. L'ÉMERGENCE DE « NOUVEAUX SECTEURS »

A. Une ébauche de valorisation touristique

Selon le PRD (2005), en termes d'emplois, le secteur du tourisme occupe près d'un millier d'emplois permanents ou saisonniers (857 emplois). C'est une activité qui génère des richesses pour la ville et qui fait la promotion de Madagascar. En 2003, Mahajanga ville a reçu 16 373 touristes dont 26,84 % de touristes régionaux, 60,62 % de touristes nationaux et 12,52 % de touristes étrangers. Les grandes catégories de touristes peuvent être classées globalement en touristes d'affaires, touristes de « masse », qui arrivent par voie terrestre ou par voie aérienne pendant les périodes de vacances, touristes « haut de gamme » estimés à 5 % et touristes « écologiques » qui s'intéressent particulièrement à la faune et à la flore. Les nuitées passées, en moyenne, sont comprises entre 1,6 et 2,8, selon les types de clientèle, ce

[116] Le *sobahya* est un *lamba (toge)* de grande qualité apporté par les commerçants arabes qui ont débarqué sur la côte ouest malgache vers le 14e siècle. De par son coût, seuls les rois et les membres de la caste noble de l'époque pouvaient l'acquérir. Le tissu a été très utilisé lors des cérémonies rituelles, ou lors de grands évènements, qu'ils soient funéraires ou festifs. C'est cette tradition du *lamba* sacré que le Festival Sobahya veut perpétuer. D'ailleurs, chez les Sakalava-Antalaotra, sobahya se traduit tout simplement par *lambaoany*. Actuellement, il peut exister plusieurs types de *sobahya*, mais leur point commun est la présence du rouge, la couleur royale.

[117] Danse folklorique.

[118] *Moraingy* : sport traditionnel.

qui est peu. Par contre, les taux de remplissage des établissements d'hébergement sont assez bons. Pendant la basse saison, le taux est de 40 %, tandis qu'il monte à 80 % durant la haute saison (juin-novembre) et ceci pour tous les types d'établissements.

Depuis ces dix dernières années, le secteur touristique a connu une expansion sans précédent dans toute la région. En effet, de par sa situation géographique et son « éternel été», la région du Boeny fait partie des destinations les plus prisées par les touristes nationaux. Si le tourisme balnéaire figure sur la liste des produits reconnus, la région dispose également de sites naturels riches en faune et en flore endémiques, ainsi que de sites culturels très renommés. Au total, la palette des produits touristiques est diversifiée : tourisme d'affaires, tourisme culturel, tourisme balnéaire, écotourisme et même tourisme cynégétique.

Pour le tourisme, la région dispose ainsi :

- de trois parcs nationaux : le Tsingy de Namoroka, à Soalala, sur une aire protégée de 22 227 ha, la réserve d'Ankarafantsika (à Marovoay et à Ambato-Boeni) sur une superficie de 130 026 ha, la baie de Baly, avec une superficie de 57 142 ha. Sans compter le site du lac Kinkony, propice à l'ornithologie et avec différentes espèces endémiques ;
- de sites naturels et culturels reconnus : les grottes d'Anjohibe et de Belobaka, les chutes de Mahafanina et de Mariarano, le cirque rouge, le site des fossiles de dinosaures à Berivotra ou les vestiges d'Ambohitrombikely, d'Antsoheribory et les villages de la région d'Antalaotsy, les ouvrages construits par Eiffel, les lacs sacrés et le musée Akiba ;
- de plages. Leur fréquentation est encore modeste et de nouvelles plages sont actuellement en pleine expansion, mais dans la partie nord de la région. Elles complètent les plages d'Amborovy et du Grand pavois, à Majunga. Il s'agit des plages d'Ampazony et d'Antsahanitia, encore vierges de construction, mais où une réserve foncière touristique a été créée. Pour la partie sud, la baie de Baly à Soalala et la baie de Boeny peuvent offrir des plages de sable fin et des récifs coralliens très intéressants pour les plongées sous-marines.
- Des produits d'un artisanat local, comme les sables embouteillés, les vanneries en raphia et en *satrana*, les maquettes de bateaux en palissandre, les peintures, les fossiles et les pierres ornementales qui constituent un artisanat « typiquement Boeny ».

Concernant les infrastructures d'accueil, avec 43 établissements hôteliers, 77 bungalows et 40 aires de camping, la capacité totale d'accueil de la région est encore très modeste avec 1 473 lits en 2005 (Tab. 26). Et, par rapport au niveau national, Mahajanga occupe une place modeste, confirmée par le fait que le nombre de personnes ayant visité la région durant l'année 2003 est faible : 139 000[119]. Malgré ses atouts, Mahajanga n'arrive donc pas encore à concurrencer les autres destinations, en particulier le sud malgache qui accueille une part majeure du tourisme national. Elle souffre de maints handicaps et en particulier de l'insuffisance en infrastructures de base. On manque d'infrastructures hôtelières susceptibles d'attirer du tourisme international, tout comme de tours-opérateurs et de moyens de transport. Les plages locales sont à réhabiliter et à urbaniser. Les atouts touristiques régionaux sont difficiles d'accès et mal mis en valeur. Toute l'offre touristique est à structurer. Il est vrai que la part des investissements touristiques est croissante. Ils sont orientés vers la restauration et l'établissement hôtelier qui arrivent en deuxième position derrière les services (19 %). Mais le tourisme manque encore d'initiatives et d'une vision globale de son développement.

Tab. 26 – Les infrastructures d'accueil en 2005

[119] Statistiques disponibles sur : http://perspective.usherbrooke.ca.

Type d'hôtel	Etoilés	*Ravinala* et NC	Périphéries	Parcs nationaux	Total
Nombre d'établissements	27	16	-	-	**43**
Bungalow	63	8	6	-	**77**
Chambres	361	212	5	10	**588**
Aire de Camping	-	-	-	40	**40**
Nombre de lits	989	412	22	50	**1 473**

Source : Direction régionale du Tourisme, ANGAP, juin 2005.

A côté du secteur touristique qui pourrait avoir un avenir prometteur à Majunga, les activités de la pêche (pourtant traditionnelle) constituent aussi un secteur « émergent » pour le développement de la ville, notamment en ce qui concerne la création d'emplois.

B. La relance de la pêche

La production et l'exportation des produits halieutiques (au sens large) font la réputation de la région nord-ouest de Madagascar. Avec 630 km de côtes, 9 000 ha de mangroves aménageables et plus d'une cinquantaine de lacs, la pêche et l'aquaculture constituent l'un des poumons de l'économie régionale. Mais il faut faire une distinction entre la pêche traditionnelle, qui se cantonne à la survie d'une population vulnérable, et la pêche « industrielle » (ou en cours d'industrialisation), véritable moteur du développement économique pour la ville de Majunga.

Pour la pêche maritime traditionnelle, Boanamary et Andranoboka sont les communes qui abritent le plus de villages de pêcheurs, suivis par Mariarano, Mahajanga I (Aranta, Ambalamanga, Antanimasaja et Amborovy), Katsepy et Matsakabanja. Malgré les méthodes ancestrales, la production de cette catégorie de pêche tient une place importante dans le tissu économique de la ville et de la région, même si les producteurs continuent à vivre dans des conditions très précaires. Selon une étude faite en 2007 (sur les activités informelles où cette pêche est classée), il existe 610 pêcheurs « traditionnels » recensés à Majunga (RABESALAMA A.P.A.F., 2007)[120]. Les produits pêchés sont les crevettes, ainsi que différentes espèces de poissons et les crabes. Des infrastructures et des services d'appui existent au profit de ces activités de pêche ou de collecte (entrepôts frigorifiques et magasins de stockage de poissons séchés).

En ce qui concerne l'amélioration de la productivité, on note que les moyens de productions sont rudimentaires et insuffisants, souvent limités à des filets de faible capacité et, dans certains cas, ne respectant pas les réglementations en vigueur. Des pirogues à voile, rarement motorisées, servent d'embarcation, dotées de quelques accessoires comme des glacières de fabrication artisanale. L'analphabétisme et la faible structuration des pêcheurs traditionnels interdisent souvent l'utilisation du micro-financement et, par ricochet, limitent toute progression de la productivité. En terme de valorisation du produit, le faible accès à des systèmes de conservation adéquats (dont la principale cause est l'absence de source d'énergie), contraint les pêcheurs à recourir aux techniques du fumage et du séchage. Cela réduit de moitié la valeur commerciale des produits, tout en détruisant l'environnement par l'utilisation du bois.

En terme de gouvernance, la méconnaissance des réglementations engendre souvent des frustrations et des mécontentements chez les pêcheurs traditionnels, surtout s'ils font l'objet de sanctions, avec retrait des matériels de pêche. Une situation ultime qui favorise

[120] *Op. cit.*, p.32.

alors l'illégalité et la corruption. Au-delà, la faible harmonisation des textes sur la fiscalité jette un trouble pour l'attribution des permis de pêche. En ce qui concerne les débouchés, ils sont faibles, en dehors de cinq poissonneries privées, de quelques étalages informels dans certains quartiers de la ville et d'une allée spécialisée au marché de Mahabibo à Mahajanga ville. Le conflit, interminable, qui oppose pêche artisanale et pêche traditionnelle dans la zone côtière des deux miles nautiques, occasionne un manque à gagner pour la pêche traditionnelle. La formation et l'information sont encore modestes. Au mois d'avril 2006, les pêcheurs traditionnels ont suivi une formation sur le montage de glacières, ceci, dans le cadre d'une collaboration avec la JICA[121], avec un financement de 10 000 000 d'Ariary. Onze associations de pêcheurs, issues de Mahajanga Ville, Mahajanga II et d'une partie de Mitsinjo, ont été touchées par cette formation.

Contrairement aux activités traditionnelles, la pêche industrielle bénéficie d'un marché plus large, de dimension internationale, et contribue fortement au développement économique de la ville de Majunga. La pêche dite « industrielle », qui fait la réputation de Majunga, est largement fondée sur la pêche crevettière (et surtout l'aquaculture désormais) avec une part modeste de la pêche maritime. Depuis 1993, date de l'implantation de la première ferme d'envergure, l'Aqualma, dans la baie de la Mahajamba, Madagascar a commencé l'élevage des crevettes. L'aquaculture est déjà une activité économique très porteuse pour le pays, avec des effets induits non négligeables, à la fois du point de vue économique et social. Pourvoyeuse de devises, elle crée également des emplois, permet le transfert de technologies, et génère d'autres revenus à travers différentes activités tant en amont qu'en aval.

Pour le cas de la région de Boeny, l'aquaculture des crevettes est une activité en pleine expansion. Malgré les contraintes d'enclavement et le manque d'énergie, elle compte actuellement quatre grandes exploitations, créant environ 1 500 emplois (année 2005). Les sites d'aquaculture sur la mangrove sont implantés à Mahajamba, avec l'Aqualma[122] sur 688 ha, à Boanamary avec la Somaqua sur 250 ha, Matsakabanja : avec Aquabio sur 250 ha et à Soalala où la société Aquamas exploite 250 ha. Notons que les potentialités offertes par l'écosystème de la mangrove sont énormes. Rien que pour Majunga, deux aires, situées dans la baie de Bombetoka et à Mahajanga même, offrent respectivement 46 000 ha et 47 500 ha de zones potentielles d'exploitation (RAKOTONAVALONA D. H., 2005). Avec ses surfaces aménageables, mais non-exploitées, la côte ouest de Madagascar dispose encore d'un potentiel exceptionnel pour le développement de l'aquaculture. Il s'agit donc d'un secteur d'avenir très porteur, non seulement pour la région, mais à l'échelle du pays. A côté de l'élevage direct dans un complexe « industrialisé », diverses activités sont rattachées, telles que les fermes de géniteurs, les écloseries et les unités de traitement. Et l'exploitation crevettière est actuellement surnommée « *l'or rose* » puisque, si les 50 000 ha de bassins de toute l'île sont correctement exploités, ils doivent générer 400 millions de dollars de recettes, en devises, pour Madagascar[123].

Les sociétés crevettières malgaches exportent essentiellement vers l'Europe (France et Espagne), l'Asie (Japon, Thaïlande, Chine et Hong Kong), l'Afrique (Egypte et Comores) et les îles de l'océan Indien (Maurice et La Réunion). Et les exportations de crevettes malgaches ne cessent de s'accroître. On a exporté 6 920 tonnes de crevettes de pêche en 1993, et 9 900 tonnes en 2004. Quant aux crevettes d'élevage exportées, on passe de 280 tonnes en

[121] JICA : organisme de coopération japonaise.
[122] AQUALMA : Aquaculture de la Mahajamba ; SOMAQUA : Société Malgache d'Aquaculture à Boanamary ; AQUAMAS : Aquaculture des Mascareignes à Soalala.
[123] *DMD* n° 489, 29/08/96.

1993 à 10 000 tonnes en 2004. L'ensemble de ces deux types d'exportations a fait rentrer un million de FMG pour l'année 2004 (RAKOTONAVALONA D. H., 2005)[124].

La taille est une caractéristique générale des sociétés de pêche à Majunga (Tab. 27). Elles sont peu nombreuses, et la moitié relève en fait de l'artisanat (avec peu de petits bateaux modernes de surcroît). Cependant, quatre grosses unités existent, dont deux de taille véritablement industrielle, mais par l'emploi plus que par le matériel. Les produits exploités sont composés principalement de crevettes (crevettes vivantes, crevettes entières congelées, entières cuites, crevettes étêtées congelées ou cuites et crevettes décortiquées), crabes vivants et entiers frais, langoustes, trépangs, ailerons de requin, vessies d'anguille, requins séchés et poissons entiers frais.

Tab. 27– La pêche « industrielle » à Majunga

Catégories	Sociétés	Type de matériel	Nombre de bateaux	Nombre d'emplois
Pêche artisanale	SOGEDIPROMA	Bateaux inférieurs à 50 chevaux	06	-
	PECHE EXPORT		04	-
	LEMONS		01	-
Pêche industrielle	SOMAPÊCHE	Bateaux supérieurs à 50 chevaux	28	1 200
	PËCHEXPORT		06	-
	REFRIGEPÊCHE		05	543
	CRUSTAPÊCHE		02	-

Source : Profil de Mahajanga, CITIES ALLIANCE, 2001.

Cette activité requiert des investissements humains, matériels et financiers plutôt lourds. Les contraintes se trouvent, en premier lieu, dans l'absence de disponibilité régulière en ressources humaines (marins), ayant les capacités techniques nécessaires, dans les ports de pêche. Ensuite, viennent les problèmes habituels à Madagascar, c'est-à-dire le manque de produits énergétiques (mazout), l'insuffisance des moyens de communication pour évacuer les produits, le coût peu compétitif du port de Mahajanga, sans oublier l'insécurité en mer.

Différents projets sont en cours dans la région, mais essentiellement à Mahajanga Ville, dans le cadre de la promotion de la pêcherie en général. Le PNRC (Programme National de la Recherche Crevettière) est chargé d'apporter des éclairages scientifiques aux décideurs et opérateurs, dans le cadre de la gestion durable et de l'aménagement rationnel de l'exploitation crevettière. Il y a également le Projet d'Appui Technique à la Valorisation de Produits halieutiques (ATVHPA), ayant comme but d'augmenter la disponibilité en poissons sur les marchés locaux et le MAEP/OFCF, un projet d'expérimentation de pêche en eaux profondes. Avec le même objectif d'un développement général, le Centre de Distribution des Produits Halieutiques de Mahajanga (CDPHM) est chargé d'améliorer l'accès de la pêche traditionnelle (et artisanale) aux moyens de stockage et de distribution des produits destinés au marché intérieur.

La région abrite également des centres de formation, dont l'ENEM qui forme des cadres navigants pour la pêche et l'EASTA (Ecole d'Application des Sciences et des Techniques Agricoles). L'Université de Mahajanga dispense une formation de Techniciens supérieurs en crevetticulture, l'UFP et le CDCC offrent des formations en aquaculture artisanale. Malgré cette offre solide en formation, et ces différents projets de développement et de

[124] *Op. cit.* , p. 141.

recherche, l'investissement du secteur privé demeure très faible. Il est souvent limité à la collecte et à la distribution des produits halieutiques délaissant la valorisation. En tous cas, la présence des centres de formation fait de Majunga une métropole régionale bien équipée et un centre de recherches rare à Madagascar.

A côté, le rôle de la coopération japonaise est également primordial (JICA) pour l'installation de centres de recherche et de formations en aquaculture.

En conclusion, nous avons abordé les fonctions qui peuvent confirmer la ville de Majunga dans un rang métropolitain. Il ne s'agit pas d'un inventaire exhaustif de toutes les activités, mais d'une analyse sélective. Maintenant, nous allons tenter de procéder à une approche comparative avec Clermont-Ferrand. Il s'agit de tirer quelques enseignements de la puissance de Clermont-Ferrand en tant que métropole régionale dans le but d'aider à l'émergence de Majunga, en tant que ville d'un pays en développement.

III. L'ENSEIGNEMENT DE L'ÉTUDE DE CLERMONT-FERRAND

Majunga et Clermont-Ferrand partagent le même rang au niveau hiérarchique. Ce sont deux métropoles régionales. Peut-on alors mettre en exergue des traits communs aux métropoles régionales, dans un contexte universel, que ce soit dans les pays développés ou ceux du Sud ? En revanche, quelles différences structurelles persistent ? Et, dans ce cadre, en quoi Clermont-Ferrand peut-elle servir de modèle applicable à Madagascar, en ce qui concerne le développement des fonctions métropolitaines ?

A. Un statut de capitale régionale

Comme Majunga, Clermont-Ferrand a un statut de capitale régionale administrative (de l'Auvergne) grâce à ses différentes fonctions urbaines de niveau supérieur. La présence d'équipements et de services de haut niveau, de structures d'enseignement supérieur et d'unités de recherche assoient ce statut. Les services privés (banque, assurance, presse, etc.) et équipements rares de type métropolitain, font également de Clermont-Ferrand une métropole régionale, offrant des prestations et des services supérieurs à sa région, voire à un territoire plus large que l'Auvergne. Le rayonnement de la capitale régionale dans un territoire vaste est alors remarquable. La variété et la qualité de son offre ont ainsi des répercussions spatiales importantes qui assurent son statut de capitale régionale.

La présence de services liés à un statut de capitale régionale se présente sous diverses formes. D'abord, les services administratifs régionaux s'y retrouvent[125]. De plus, de nombreuses directions et délégations des services étatiques déconcentrés, à la fois à l'échelle départementale et régionale, y sont en effet présentes[126] : développement, tourisme, mais aussi autres domaines. Il existe ainsi au sein du Grand Clermont une forte concentration d'équipements administratifs majeurs et structurants. Des similarités apparaissent donc avec Majunga. Ceci est en partie dû à la colonisation, et parce que Madagascar a gardé l'articulation administrative des villes mise en place durant la période coloniale, puis conservé une structure étroitement apparentée au

[125] Il s'agit, par exemple, de la DRE, pour les infrastructures et équipements, la DRIRE, la DIREN, l'ADEME et la DRAF-DDAF pour l'environnement, la gestion des espaces et de l'énergie, la DRAC dans le domaine de la culture, la DRDJS pour le sport et la jeunesse, la DDASS dans le domaine de l'action sociale, la DRCE en matière de commerce. Le commissariat à l'industrialisation (ADIMAC) en matière d'aménagement du territoire et les chambres consulaires (commerce, industrie, agriculture …) sont ici.

[126] Les références et les chiffrés cités dans cette sous-partie traitant des fonctions de la métropole de Clermont-Ferrand sont tirés du SCOT du Grand Clermont (2007), et de l'Agence d'urbanisme et de développement.

système français. Les métropoles régionales tirent donc leur puissance essentiellement de la présence de fonctions administratives.

A côté des services administratifs, Clermont est, au regard des institutions, le centre judiciaire le plus important de la région[127]. Ensuite, Clermont-Ferrand est, de loin, le pôle de santé le plus complet d'Auvergne. Aux services hospitaliers connus par les villes moyennes de la région, s'ajoutent de nombreux services, relevant de techniques complexes et spécialisées et dont la mise en œuvre requiert des compétences, des moyens, de la recherche clinique et de l'innovation. Son importance prend en compte, non seulement le niveau d'activités réellement réalisées par l'établissement, mais aussi la qualité du service, les moyens déployés, le degré de spécialisation et la population drainée. Il y a des services rares, reconnus au niveau national, en cardiologie, neurologie et chirurgie de la main, par exemple. A cela s'ajoute des services pointus de niveau supérieur : chirurgie viscérale ou traumatologique, une maternité de niveau III et la télémédecine. La pluralité des structures hospitalières caractérise aussi le niveau métropolitain de Clermont-Ferrand avec un CHRU[128], un centre hospitalier complet à Riom (niveau ville moyenne), un pôle santé privé (République), une grosse clinique et maternité (La Châtaigneraie). Le CHRU dispose d'un centre cancérologique (Jean-Perrin) et réalise un hôpital mère et enfant (Estaing, 5^{e} plus grand projet en France).

La « notoriété » du CHRU de Clermont-Ferrand va au-delà de l'Auvergne. Elle peut d'ailleurs servir à mesurer l'emprise spatiale de la ville pour ses autres fonctions (par exemple, l'université, la presse, le commerce de gros, etc.). Ainsi, les habitants de départements comme le Cher, la Nièvre, la Creuse et la Corrèze voient leur population fréquenter les établissements de santé du Grand Clermont. Un classement des hôpitaux réalisé en 2006 par l'hebdomadaire *Le Point* place même le CHRU de Clermont-Ferrand au septième rang national. La clinique de **«** La Châtaigneraie **»** contribue, elle aussi, à l'excellence du rayonnement sur l'espace. En matière de chirurgie de la main, elle figurait en 2005 parmi les dix meilleures de France. C'est un centre permanent « de veille de la main », c'est-à-dire que, à tout moment, on peut y amener des blessés aux mains coupées, une équipe de spécialistes peut les greffer.

Comparée à ceci, Majunga se trouve encore au stade d'une métropole incomplète, malgré l'existence du CHU Androva ; l'IOSTM marquant l'ébauche d'une spécialisation de dimension régionale et internationale, sans oublier le rôle assumé par la Faculté de Médecine en matière de recherche et formation.

A côté de l'hospitalier, le pôle universitaire constitue un marqueur intéressant pour situer le niveau de la ville de Clermont-Ferrand. Elle comptait 25 149 étudiants en 1998 (COMAC, 1999) et 35 000 en 2007, avec cinq grandes écoles. L'enseignement supérieur et la recherche sont liés à un grand nombre de laboratoires de recherche, appartenant à des réseaux efficaces, d'universités, de centres de recherche et d'entreprises (cf. Annexe 4).

Vue sous cet angle, Clermont-Ferrand reflète donc l'image d'une métropole régionale de pays économiquement développé. La ville présente des signes évidents de supériorité, concernant le niveau qualitatif de ses emplois tertiaires, un paramètre déterminant pour obtenir le niveau métropolitain, mais à échelle limitée.

B. Le poids prépondérant des fonctions tertiaires supérieures

La place des emplois stratégiques caractérise la fonction métropolitaine (voire méthodologie). Ces emplois stratégiques se caractérisent par une forte évolution et sont situés

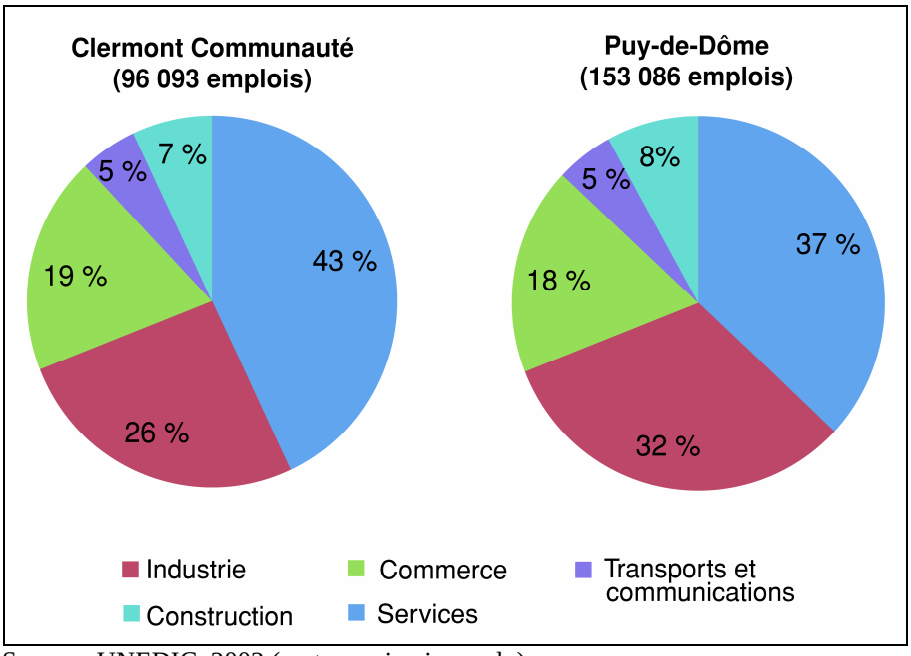
[127] Les autres fonctions urbaines de Clermont-Ferrand sont citées en ANNEXE 6.
[128] CHRU : Centre Hospitalier Régional Universitaire.

dans les services aux personnes et aux entreprises et dans la recherche, la gestion, la communication, les finances, etc.

Les emplois métropolitains supérieurs de l'aire urbaine de Clermont-Ferrand ont augmenté de 2 050 postes de travail (soit + 20 %) entre 1990-1999 ; tandis que l'emploi global croissait de 5 520. En conséquence, près de un emploi sur deux créés durant la décennie 1990 est ainsi un emploi métropolitain supérieur. Parmi les branches les plus dynamiques, on note une augmentation importante des services aux entreprises (+ 620 emplois) et de la Recherche (+ 280), avec les télécommunications et, dans une moindre mesure, l'informatique. Et pourtant, ces indicateurs sont assez modestes, en France. Clermont-Ferrand accusant un retard relatif, par rapport à d'autres métropoles régionales, comme Montpellier, Rennes, Tours et Grenoble qui sont de même taille, mais plus dynamiques en matière de modernité.

La différence structurelle entre nos deux métropoles se situe aussi au niveau de la composition de l'emploi. Par exemple, il n'y a pratiquement plus d'emplois agricoles dans la ville de Clermont-Ferrand (Fig. 19), alors que ceux-ci ont encore une place importante à Majunga, avec 12 % des emplois en 2003.

Fig. 19 – Répartition des emplois par branche d'activités en 2002 (Clermont-Ferrand)



Source : UNEDIC, 2002 (secteur primaire exclu).

Mais la différence la plus remarquable est représentée par la part écrasante du secteur tertiaire qui atteint environ 78 % de la population active à Clermont, en 2002, tandis qu'il n'occupe que les deux tiers à peine de la population majungaise (61,20 % en 2003). Et le secteur industriel accuse toutes les différences entre développement et retard économique. Les unités industrielles de Clermont travaillent essentiellement les biens de consommation, les biens intermédiaires pour l'industrie automobile, la pharmacie, la chimie, etc. Au niveau de la taille des établissements industriels, le modèle clermontois dénote un profil classique du monde développé. 62 % des unités emploient 1 à 4 salariés ; 19 % emploient entre 5 à 9 salariés et toutes deux relèvent, en fait, de l'artisanat. A côté, il existe un réseau solide de PME de 50 à 500 emplois et de grands établissements dont Michelin. Ce leader mondial du

penumatique emploie encore 14 340 personnes en 2003 ; dont 8 000 relèvent du « tertiaire d'entreprise », à savoir la gestion et la recherche.

Quelques enseignements peuvent être dégagés de l'approche comparative entre Clermont-Ferrand et Majunga. Cette dernière aura des efforts à faire afin d'étoffer la qualité de ses fonctions tertiaires, en particulier développer son pôle sanitaire (CHU) et ses fonctions universitaires. Mais le niveau métropolitain supérieur est surtout obtenu avec la qualité des emplois proposés. Pour que Majunga décroche un statut de métropole régionale de haut niveau, comme Clermont-Ferrand, une mutation au profit du secteur tertiaire devra s'opérer. La compression du secteur agricole, en termes d'économie urbaine va de soi. Il en est de même pour le rôle du secteur informel.

*
* * *

En conclusion, l'objectif de ce chapitre s'inscrivait dans un cadre économique ciblé sur les facteurs de métropolisation à Majunga. Durant cette étude, des paramètres et des critères ont été mis en exergue pour évaluer le poids métropolitain de Majunga. Cependant, l'insuffisance statistique nous pose un problème aigu, pour cristalliser, d'une manière très nette, des résultats pour les différentes fonctions. En outre, la défaillance qualitative de certaines données limite la portée de notre analyse, en particulier sur la nature des emplois de chaque secteur d'activité. Et, par prudence, nous avons retenu les chiffres officiels issus des recensements (1975, 1993). Parallèlement, toutes les fonctions urbaines n'ont pas été étudiées de manière détaillée. Il s'agissait de cerner les paramètres les plus dynamiques et susceptibles de bien mettre en exergue les facteurs de métropolisation pour la ville de Majunga.

Au plan démographique, nous n'avons pas trouvé d'indicateurs démographiques assez précis, en ce qui concerne le solde migratoire, la fécondité, la natalité et la mortalité. Nous avons privilégié la piste migratoire, faute de bien cerner les mouvements naturels de population.

En terme de critères de métropolisation économique, nous avons, avec Majunga, une situation originale. Elle est une métropole portuaire, relativement dynamique. Elle est surtout une métropole malgache « industrialisée », fruit de la combinaison des efforts du régime colonial, ainsi que du régime socialiste post-colonial (et malgré ses échecs). Alors, comme dans les pays d'Europe de l'Est, la mutation économique se heurte à la relance difficile en économie libérale.

En ce qui concerne les fonctions tertiaires, Majunga véhicule bien l'image d'une métropole régionale. Elle abrite un pôle de compétence régional, qui se compose de différents éléments (l'administratif, le judiciaire, l'économique, le sanitaire, le culturel, etc.), mais pas pour la totalité de la gamme potentielle. Pourtant, Majunga, par rapport aux autres métropoles de Madagascar, est souvent mieux placée que Clermont qui nous a servi de référence. Elle décroche souvent un deuxième rang derrière la capitale. Ensuite, par rapport à sa région, au sens large, c'est un lieu de recours obligatoire pour tous les cas. Donc Majunga est une métropole régionale bien réelle. Et, grâce à son port, elle a surement de l'avenir. Mais ceci revient à poser la question d'une véritable régionalisation à Madagascar et suppose le développement du secteur privé. Là, sont les manques de la métropole régionale des pays en voie de développement mais c'est aussi un avenir à assurer.

Chapitre 5

LA POUSSÉE SPATIALE VERS L'EST

La structuration spatiale de l'espace urbain constitue également un élément d'importance pour la constitution d'une métropole régionale. La réalité de l'urbanisme majungais sera donc la base de cette thématique.

En premier lieu, Majunga a hérité d'une richesse historique très marquée. Les étapes de l'évolution spatiale de l'ancienne cité comptoir impliquent une organisation territoriale intéressante, mais contraignante. Elle a été une place urbaine bien individualisée, matérialisée sur un site originel fermé. Aujourd'hui, les étapes du processus d'étalement de la ville conditionnent l'inscription du développement métropolitain, démographique et économique. Comment se manifeste le remodelage urbain et la recomposition territoriale dans la ville de Majunga ?

Il sera plus commode de cerner d'abord l'individualité du secteur Ouest, qui véhicule l'image d'un centre structuré et moderne. Cette zone historique représente le cœur économique de l'espace urbain métropolitain : par son style architectural et ses modes d'occupations. L'autre facette de l'espace urbain majungais nous révélera l'ampleur et le poids des problèmes de l'occupation spatiale récente. C'est à la fin de notre démarche que nous pourrons retracer le sens de l'orientation générale de l'extension urbaine de la ville et tenter de prévoir la situation dans un futur proche.

I. L'ORGANISATION SPATIALE DU CENTRE

A. Les prémices urbaines

Notre analyse spatiale de Majunga se déroulera principalement à l'échelle des quartiers, qui correspondent parfois aux *fokontany*. « *Le quartier, c'est la plus petite unité spatiale de vie à l'intérieur de la ville. C'est une unité élémentaire de la vie quotidienne, d'usage et de relation* » (P.H. CHOMBART de LAWE, cité *in* RANJARIVELO V., 1996)[129]. Nous les délimiterons non pas par des critères administratifs ou politiques, mais par les relations et les besoins sociaux. Le quartier se caractérise avant tout par l'habitat, ainsi que par les différents services et équipements présents.

Pour plus de précision, nous rapportons la définition tirée du *Dictionnaire de la Géographie* (WACKERMANN G., 2005)[130]. Le quartier y est considéré comme un « *terme flou, mais communément utilisé pour désigner différents types d'espaces intra-urbains*». Il

[129] *Op. cit.*, p. 25.
[130] *Op. cit.*, p. 323.

sous-entend un ensemble homogène de petite taille au sein de la ville. La définition recouvre nombre de situations et s'ajuste aux besoins de chacun, sans véritable précision quant à sa taille démographique, sa superficie ou ses limites. C'est un espace à « échelle humaine », celle du cadre de vie, de l'appréciation des politiques publiques menées et de la participation possible pour le plus grand nombre. Tandis que, le *Dictionnaire critique* de Roger Brunet (BRUNET R., 1993)[131] qualifie le quartier comme une portion de l'espace vécu et approprié, nettement identifiable. « *Les quartiers désignent en vérité une catégorie particulière d'être géographique, qui relève de l'espace vécu, d'une certaine communauté d'appartenance* ».

Le *fokontany* est, lui, une structure administrative traditionnelle de base, à Madagascar. La définition donnée par le Ministère est plus explicite encore sur la vocation administrative du Fokontany. « *Le Fokontany est une subdivision administrative de base au niveau de la Commune. Le Fokontany, selon l'importance des agglomérations, comprend des hameaux, villages, secteurs ou quartiers. Les habitants du Fokontany constituent le « Fokonolona » »*[132].

Compte tenu des idées spécifiques véhiculées par les deux notions, nous retiendrons, en priorité, le concept de « quartier », plus commode pour l'analyse de la problématique spatiale d'une ville. Tandis que la notion de *fokontany* sera utilisée essentiellement pour l'analyse du dynamisme des acteurs locaux.

Ceci étant posé, cinq étapes se dessinent distinctement à Majunga : un noyau urbain initial, une forte empreinte de la période coloniale, une période post-coloniale, marquée par l'ébauche d'une urbanisation de masse, une extension spatiale rapide et étendue dans les années 1980 et, enfin la formation d'une zone périphérique, actuelle, diluée (Fig. 20).

La création officielle de la place commerciale de Majunga a eu lieu en 1745 marquant « le noyau urbain primitif » de la ville. Il en reste surtout un site originel marqué par le port, au temps du royaume Sakalava.

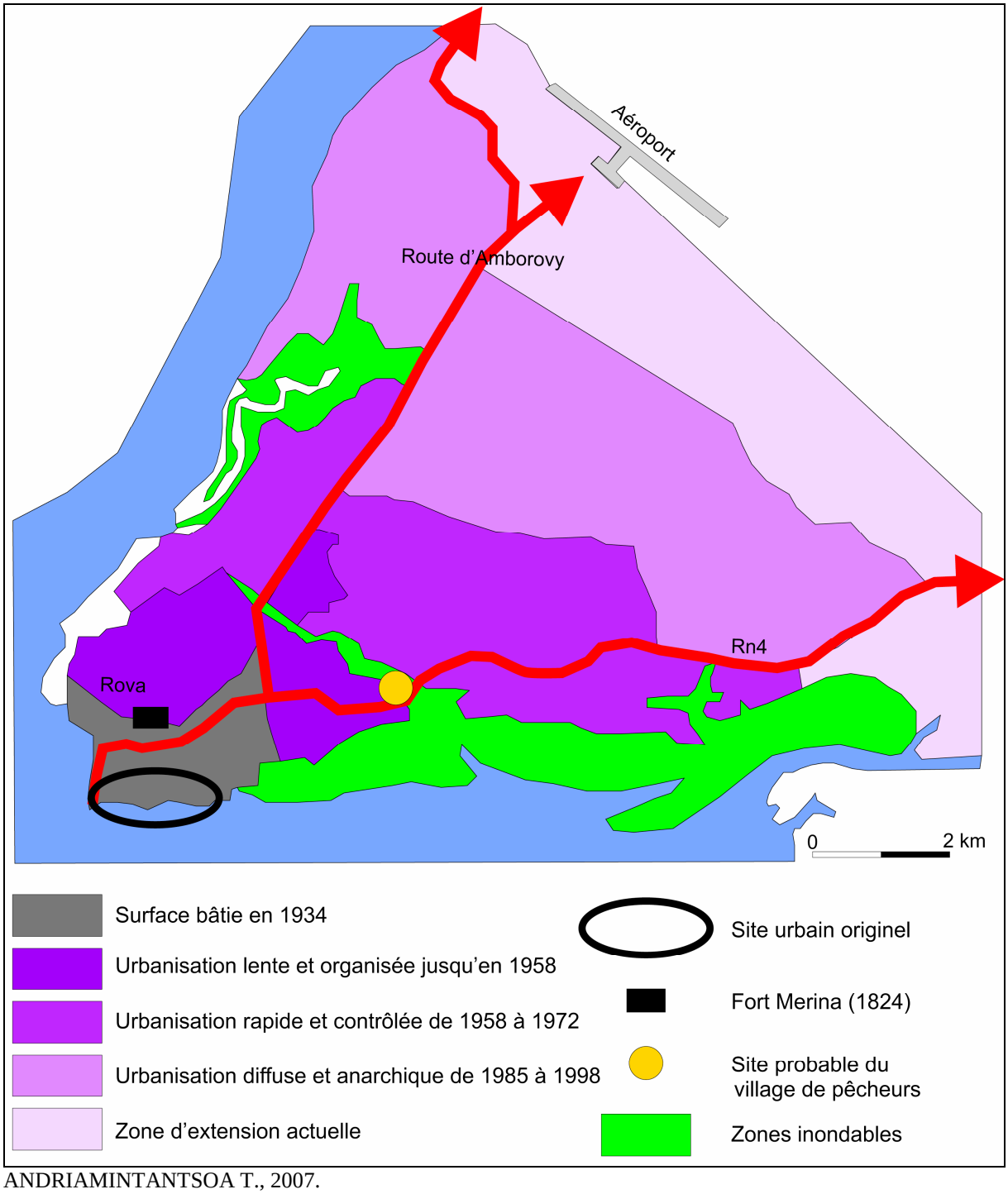
Ensuite, vient l'installation du pouvoir merina à Majunga (1824). Cette période a laissé peu de traces. Les Merina ont construit un fort en site défensif sur la partie sommitale du plateau pour mieux contrôler les activités portuaires. C'est cette forteresse merina (ou « *rova* ») qui servait de base à l'organisation urbaine (Fig. 20). A cette époque, Majunga comporte en réalité deux secteurs distincts. Il y avait la ville commerçante installée sur le port. En 1845, elle abrite tout au plus une centaine de maisons construites en pierre. Elles sont de style mauresque. Environ 400 cases construites en feuilles de *ravinala*[133] sont occupées par les *Sakalava* soumis (RASOAMIARAMANANA M., 1983)[134]. A l'intérieur du fort, on trouve l'administration merina. Ses ruines sont la seule trace de cette époque.

B. La ville coloniale

Cependant, « *les paysages actuels de Majunga sont tout récents, car façonnés en totalité depuis le début de XXe siècle seulement* » (RABEARIMANANA G., 1978)[135]. Et c'est la période coloniale qui marque le véritable processus d'urbanisation. L'évolution de l'extension de la ville se subdivise alors en trois sous-périodes.

[131] *Op. cit.*, p.411.
[132] Décret n° 2004 – 299, fixant l'organisation, le fonctionnement et les attributions du *fokontany*. Article 2. En réalité, le *fokontany* se rapproche des communes en France et, à l'intérieur d'un *fokontany*, il pouvait y avoir plusieurs quartiers en milieu urbain.
[133] Une plante tropicale « *ravinala madagascariensis* » appelée aussi « arbre de voyageur », famille des musacées.
[134] *Op. cit.*, p. 106.
[135] *Op. cit.*, p. 138.

Fig. 20 – Les étapes de la croissance spatiale de Majunga



ANDRIAMINTANTSOA T., 2007.

D'abord, le début de l'époque coloniale, dans les premières années de l'occupation française (1896-1905) voit se développer le quartier du port et celui du bord de mer. On assiste à la mise en place de l'architecture de style colonial, symbolisée par la résidence du chef de la province, bâtie en 1901. La caserne et l'hôpital militaire ont été aussi construits durant cette période. A partir d'un simple poste administratif et militaire, Majunga est devenue une agglomération urbaine symbolisée par un urbanisme moderne.

Puis, durant la période 1905-1934, l'apport des immigrants *karana* se manifeste sur le paysage urbain. Leur installation se traduit par le développement de la zone du port et la création d'un quartier original marqué par l'architecture « indienne ». Ils sont alors des acteurs urbains très dynamiques, intervenant dans plusieurs domaines : le fonctionnel, social, et l'urbanistique. Mais il y a surtout la planification coloniale qui donne un plan régulier au centre. Ensuite se font les extensions spatiales, par le remblaiement et la construction de quartiers comme Mahabibo et Mahabibokely. Des rues perpendiculaires y furent tracées, donnant ainsi un plan en damier, mais avec des mailles plus serrées, des carrés de plus faible dimension que précédemment (30 mètres de côté). Chaque carré fut loti en parcelles de 15 mètres sur 15, destinées en principe à la construction d'une seule maison d'habitation. Pendant cette même période, l'élaboration d'un tissu urbain continu a été lancée. Elle s'est traduite par le remplissage des vides urbains, à travers la construction de belles villas pour les Européens et assimilés (ex. à Mangarivotra), et par l'extension des constructions d'habitations populaires dans les zones de Manga, Ambovoalanana et Tsaramandroso.

La dernière phase de la période coloniale, typique des années 1950, a vu la naissance d'une ville de type occidental contemporain. Majunga a connu à la fois une densification du tissu urbain et une extension avec l'initiative du lotissement de nouveaux quartiers populaires qui ont respecté le plan en damier (ex. quartiers Abattoir, Ambovoalanana et Manga.) Le moindre espace libre a été utilisé, l'espace urbain s'est étendu.

Dans le cas de Majunga, des financements importants à travers la CCFOM[136] et le FIDES[137] ont permis de mener les grands travaux d'aménagement et d'équipement urbains, du centre et dans les extensions de la ville. On a ainsi pu construire l'hôtel de ville (1951), assurer le tracé de larges avenues, l'aménagement des quartiers européens et le lotissement des quartiers populaires en damier. Ainsi, la période coloniale a vu une transformation totale du paysage urbain. Elle a favorisé une rupture avec l'ancien site du fort merina. Mais la poussée urbaine coloniale a aussi institutionnalisé des contrastes morphologiques, avec des quartiers européens, des quartiers indo-pakistanais, puis ceux des « indigènes ». Une politique urbaine ségrégative, via le lotissement des quartiers indigènes, caractérise la ville coloniale.

Toutes les métropoles régionales et les grands centres urbains de Madagascar ont connu, peu ou prou, une évolution identique. Le dénominateur commun à toutes les villes africaines et malgaches est même constitué par l'existence de deux espaces contradictoires, structurellement et spatialement, au cœur de la ville, devenu le centre-ville. Les concepts de l'urbanisme moderne véhiculé par la période coloniale, marquent encore fortement la structuration de la ville actuelle.

C. La ville structurée des années 1960

Dans la première période de l'indépendance (1958-1970), l'éclatement urbain au-delà de la zone de planification coloniale et la formation des quartiers sous-intégrés marquent l'évolution de Majunga. L'extension franchit la barrière naturelle du vallon de Metzinger. C'est une période marquée par l'accroissement rapide de la population, et la ville s'étale. De vastes quartiers populaires se mettent en place, comme Fiofio et Ambalavola (déjà lancé depuis 1950). Quant au quartier de Tsararano, l'initiative « spontanée » d'occuper cette zone de marée est prise dès 1958. Mais l'occupation est effective après la construction du barrage « pont FITIM », en 1960. En 1963, un grave incendie ravage les secteurs de Morafeno et de Mahabibo kely, qui abritent principalement des éleveurs de chèvres. Les habitants de ces zones sinistrées sont déplacés, par les autorités, vers le quartier de Tsararano asséché. Plus

[136] Caisse Centrale de la France d'Outre-mer.
[137] Fonds d'Investissements et de Développement Economique et Social.

tard, en 1976, le vaste quartier de Tsararano s'est scindé en trois fokontany : Tsararano Ambony, Tsararano Ambany et Tsararano Anosikely.

Cette période voit donc le début de l'occupation au-delà du vallon de Metzinger. Elle prend une forme complexe et non maîtrisée. Mais, la plus remarquable est la formation de quartiers ouvriers (Antanambao SOTEMA, Ambohimandamina et Antanimasaja) qui ont suivi l'implantation de l'usine SOTEMA, en 1967. En 1969, à cause de l'extension de l'usine, il a fallu déménager les populations installées sur l'emplacement. Les autorités ont déplacé les gens sur un terrain innocupé d'Ambohimandamina, en leur distribuant une parcelle gratuite (ANDRIAMITANTSOA T. H., 2001). Cette opération de « réhabilitation-régularisation » a connu un autre cas, en 1985, lors de l'extension de l'usine FAMAMA. Par ailleurs, la politique des responsables de la SOTEMA a été de favoriser la formation de véritables quartiers ouvriers. *« La SOTEMA a doté ses premiers travailleurs de parcelles de son domaine pour qu'ils puissent y construire leur propre maison » (RANJARIVELO V., 1996)* [138]. Ces installations et la présence de la zone industrielle sont à l'origine de la poussée urbaine le long de la RN4.

Mais, dès 1970, l'espace commence encore à manquer pour la croissance de Majunga. Il existe plusieurs raisons pour justifier un nouveau mouvement centrifuge de l'extension urbaine. On note alors la saturation des parcelles, l'épuisement de la réserve foncière communale, la pénurie en logements et la cherté des loyers dans les vieux quartiers populaires ; ainsi que la volonté de devenir propriétaire d'une maison. Poussée par ces facteurs puissants, la spéculation locative est très développée, même dans les secteurs récents. En conséquence, certains ménages aux revenus modestes, se trouvant dans l'incapacité de suivre les circuits formels de la production foncière et mobilière, profitent du laisser-aller de l'Etat pour construire dans les espaces vides. Cette évolution caractérise la pratique urbaine populaire dans toutes les villes de pays en développement.

D. Les extensions liées a l'explosion démographique post-70

Depuis trente ans, l'extension de la ville prend deux directions majeures. La première part vers le nord-est, suivant l'axe menant à Ambondrona vers l'Université, et vers l'aéroport d'Amborovy. La seconde s'établit le long de la RN4, à l'est. La zone d'expansion déborde alors les limites de la commune urbaine de Majunga et s'étale sur les zones rurales environnantes. Trois pôles principaux sont actuellement concernés. Le premier est dual : habitation et industrie, de direction linéaire, il est canalisé le long de la RN4. Il débouche sur la commune rurale de Belobaka plus à l'est. Le second s'organise autour de l'Université d'Ambondrona, puis déborde le champ de tir (terrains militaires). Enfin, le pôle le plus important est constitué par le littoral touristique, avec un habitat de moyen standing et quelques infrastructures d'accueil. C'est aussi le pôle touristique balnéaire de la plage du Grand Pavois qui rejoint, plus loin, la zone touristique d'Antsanitia.

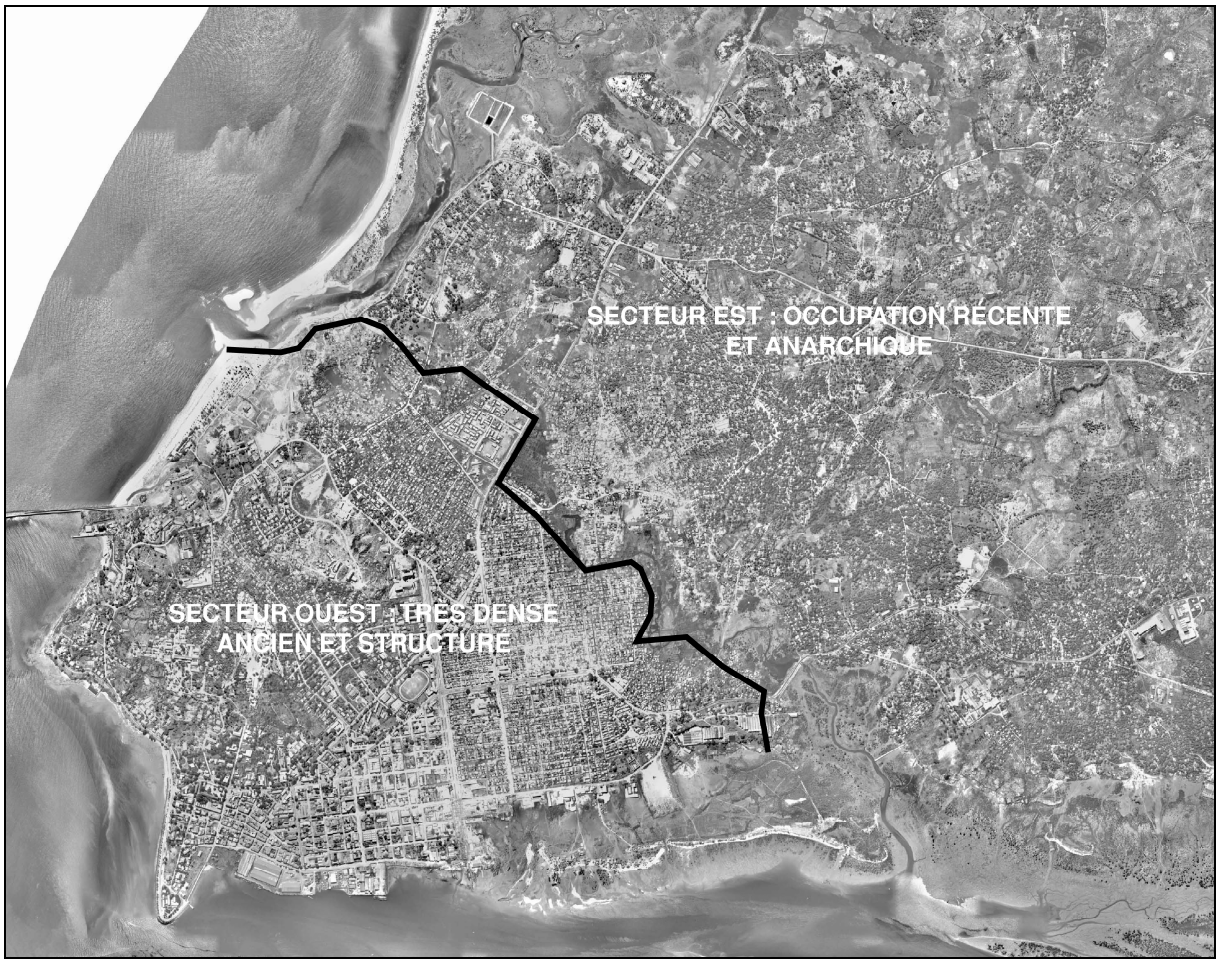
En guise de synthèse spatiale, et en tenant compte de ces différentes étapes, trois couronnes urbaines se dégagent. La première couronne est constituée par le secteur ancien et structuré qui a connu une planification essentiellement durant la période coloniale. A l'opposé, la deuxième couronne, qui occupe un vaste secteur et concerne la majorité des citadins majungais, est formée par les quartiers récents et sous-intégrés. Elle forme la partie centrale de la ville. Tandis que la troisième couronne remet sur le tapis les enjeux spatiaux de la perspective d'extension de la ville de Majunga. Elle est composée par des secteurs plus résidentiels qui mordent sur l'espace rural. La spécificité spatiale de la ville de Majunga montre donc une structure présentant une dualité spatiale très expressive par rapport aux autres villes : le secteur ouest très dense, ancien et structuré s'oppose au secteur est, d'une occupation récente et souvent anarchique (Fig. 21). En fait, Majunga synthétise un tracé

[138] *Op. cit.*, p.37.

urbain classique, où nous observons une dialectique intérieur / extérieur. Les dispositifs qui distinguent cette dualité spatiale sont renforcés par les conditions physiques, fortement marquées par la présence de deux chenaux de marée : Antsahanibingo au Nord et le vallon de Metzinger au Sud. Le vallon de Metzinger (ou canal de Metzinger[139]), situé dans le secteur central, tient un rôle majeur, car il coupe la ville en deux, sur une longueur de 5 km. Il matérialise la ligne de démarcation entre les deux Majunga.

Partant de ce dualisme, nous allons analyser le centre-ville qui traduit le pouvoir métropolitain de Majunga et, à l'intérieur de celui-ci, le quartier de Majunga be qui représente le poumon de la ville de Majunga.

Fig. 21 – Vue aérienne de la dualité spatiale de la ville



Source : Photographie aérienne, IRCOD-Majunga, 2001.

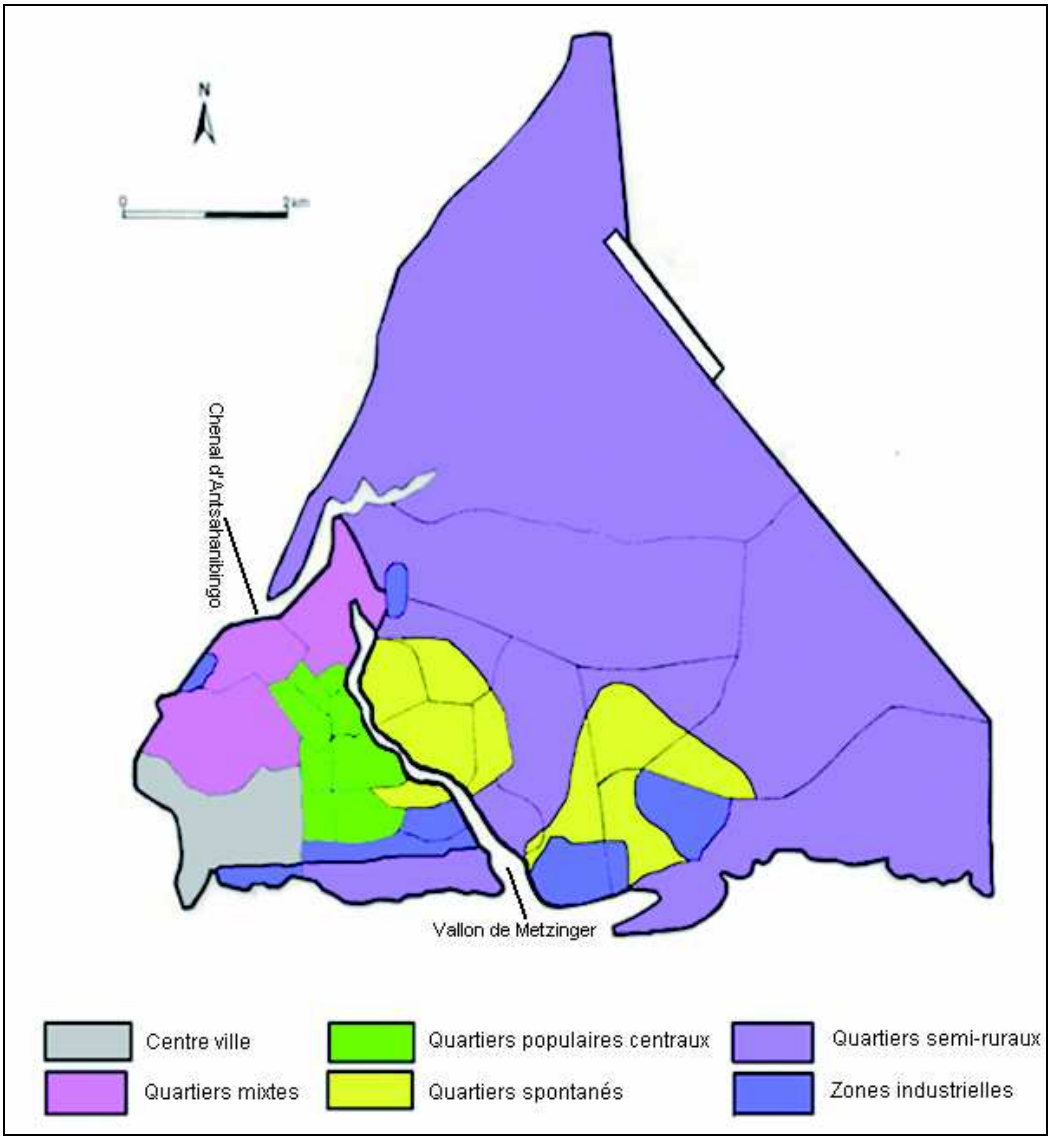
II. UN CENTRE-VILLE ANCIEN ET STRUCTURÉ

Plusieurs critères seront utilisés, au fur et à mesure de notre étude de chaque catégorie des quartiers, afin de faire ressortir une typologie (Fig. 22). Cette typologie sera forgée à partir de la convergence des critères historiques, urbanistiques, d'habitat, humains, fonciers, etc. Cinq catégories de quartiers existent alors dans le cas de Majunga : le centre-ville, les

[139] Actuellement, un grand canal collecteur de 3,5 km. Nommé en mémoire du général Metzinger, commandant le corps expéditionnaire français, débarqué en 1896 et qui eut quelques difficultés à franchir le chenal pour reprendre la route de Tananarive.

quartiers populaires centraux qui se situent encore dans le secteur à plan en damier, les quartiers mixtes et les quartiers semi-ruraux (SCHMITT F., 1994)[140]. Le centre ville ancien et structuré représente indiscutablement le niveau métropolitain de Majunga.

Fig. 22 – Typologie des quartiers



Source : F. SCHMITT (fond de carte), 1994 (ANDRIAMITANTSOA T., 2006).

A. Majunga be et Mangarivotra

1. Des quartiers anciens d'habitation et des zones résidentielles

La richesse de l'histoire a pesé lourd pour forger les caractéristiques du centre ancien, dont les quartiers de Majunga be et Mangarivotra. Au-delà des aménagements passés et actuels, ce sont aussi des quartiers modernes, occupant la façade occidentale de la ville. Leur ancienneté est révélée par quelques vestiges dont la présence signifie l'enracinement spatial et même le berceau de la ville : le port, le baobab millénaire et quelques traces des civilisations

[140] *Op. cit.*, p.18.

anciennes (par exemple arabo-indienne) à travers l'originalité de l'habitat. En même temps, ces centres anciens traduisent aussi la modernité, par rupture avec les constructions anciennes (et l'habitat précaire bien sûr).

Ainsi, à part les vestiges de constructions en dur, de style arabo-persique, la formation de ces quartiers, essentiellement de type résidentiel doit beaucoup au style européen de la période coloniale. Et des logements récents, de haut standing, s'y rencontrent fréquemment. Dans ce cadre, la quasi-totalité des types d'habitat sont en dur et structurés. Ces quartiers sont pourvus de plan de masse et relèvent d'une planification. Ici, on trouve les grands boulevards, les avenues et des espaces urbains particuliers très fréquentés pour leurs activités.

Il faut cependant faire mention d'une spécificité. Certains quartiers résidentiels du centre, formés après l'installation massive des Indo-pakistanais, marquent beaucoup le paysage urbain, avec un style architectural reconnaissable. « *Ces types d'habitat karana sont divisés en une maison indienne de première et deuxième génération* » (ROBSON S. F., 2005)[141]. Le secteur de Majunga be est ainsi communément dénommé le « *quartier karana* ».

2. Des populations homogènes

C'est aussi au niveau de la dimension humaine de l'analyse que l'individualité de ce secteur ancien se détache nettement des autres quartiers de la ville de Majunga.

Les deux quartiers anciens de Majunga be et Mangarivotra, présentent une structure homogène en terme de population, tant pour la composition ethnique que pour la densité. Ces deux paramètres apportant des valeurs humaines communes qui définissent une identité. D'abord, concernant le fondement ethnique, la quasi-totalité des habitants du quartier de Majunga be est composée de *karana*. Mangarivotra est le quartier merina, mais à un degré moindre à cause de la présence d'autres groupes ethniques nationaux. Toutefois, l'homogénéité relative est perceptible, puisque les merina y représentent 32 % de la population et imposent leur rythme (religieux, social, etc.) (ZAMANY L.A., 2004)[142].

Ensuite, la densité, dans les deux quartiers, présente les mêmes taux, faibles par rapport aux autres quartiers. De plus, ils portent aussi l'image d'une croissance assez faible. Nous avons représenté, sur les figures 23 et 24, la densité de la population à Majunga sur quatre périodes. Les deux quartiers reflètent une image de stabilité et de faiblesse relative. Pour Majunga be, par exemple, la densité moyenne de la population s'établit à 32 hab./ha au recensement officiel de 1993. A titre de référence, le secteur le plus densément peuplé au sein de la ville de Majunga atteint 546 hab. /ha en 2003, il se trouve dans les quartiers populaires centraux (Marovato et Abattoir).

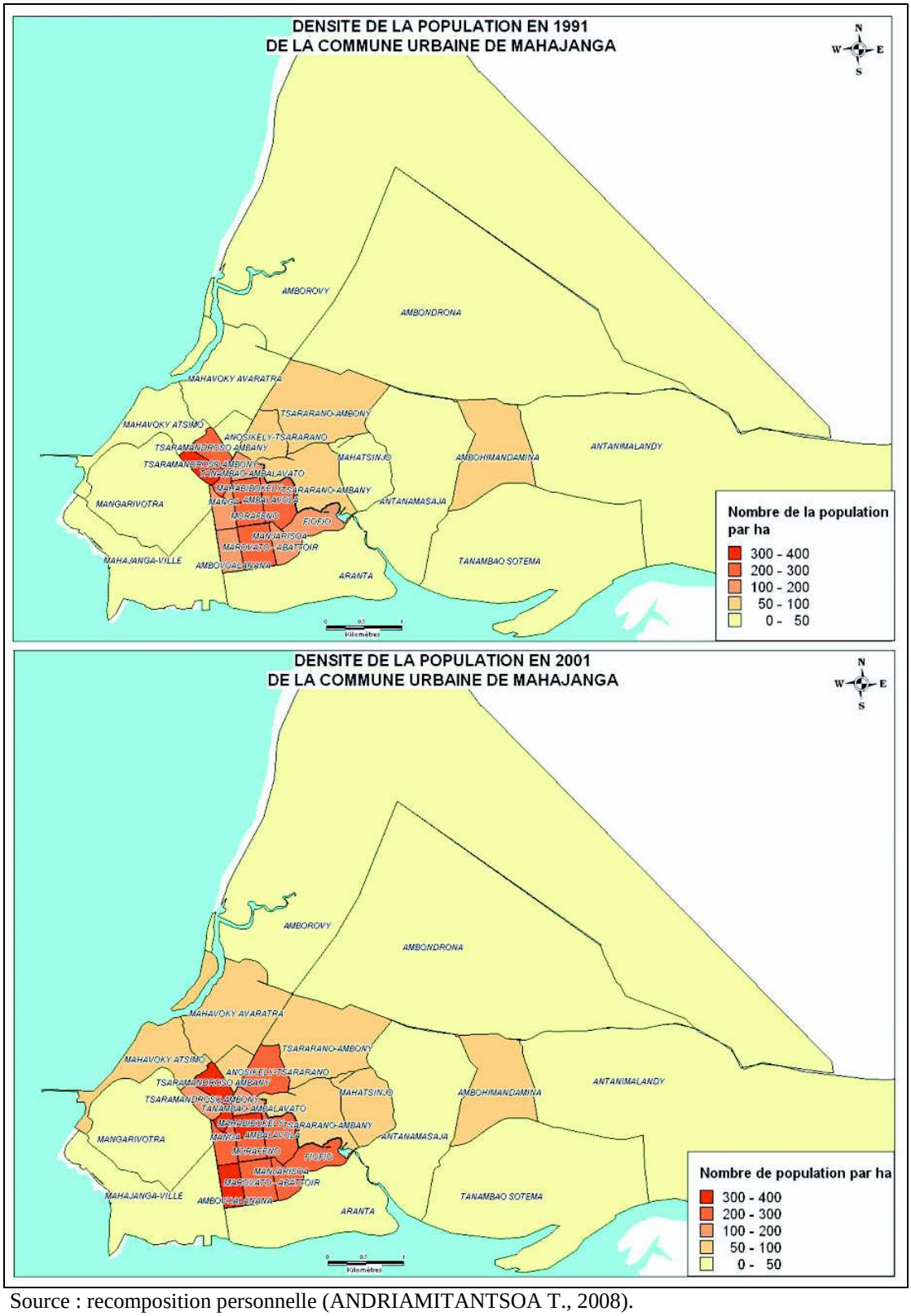
La composition sociale constitue également un trait commun pour les deux quartiers. Malheureusement, nous ne possédons pas de données sur les revenus des ménages pour conforter cette analyse. On peut cependant se baser sur le prix des loyers, maximum au centre. Quoi qu'il en soit, c'est au niveau du revenu des ménages, et de la catégorie socio-professionnelle des chefs de ménage, que l'homogénéité est la plus expressive. La plupart des ménages de ce secteur ouest jouissent d'un niveau de vie aisé, avec des revenus élevés. Il n'y a rien d'étonnant, car la majorité des habitants, dans les deux quartiers, sont des commerçants (*karana*), des hommes d'affaires, des entrepreneurs ; mais aussi des fonctionnaires, militaires, des cadres d'entreprises privées, ou encore des cadres administratifs de niveau supérieur.

Mais cette situation n'est pas exclusive, en particulier dans le quartier de Mangarivotra. La réalité des villes des pays en voie de développement présente toujours une structure complexe. Des habitats précaires et des constructions spontanées phagocytent ainsi Mangarivotra (ils sont plus rares

[141] *Op. cit.*, p.25.
[142] *Op. cit.*, p.34.

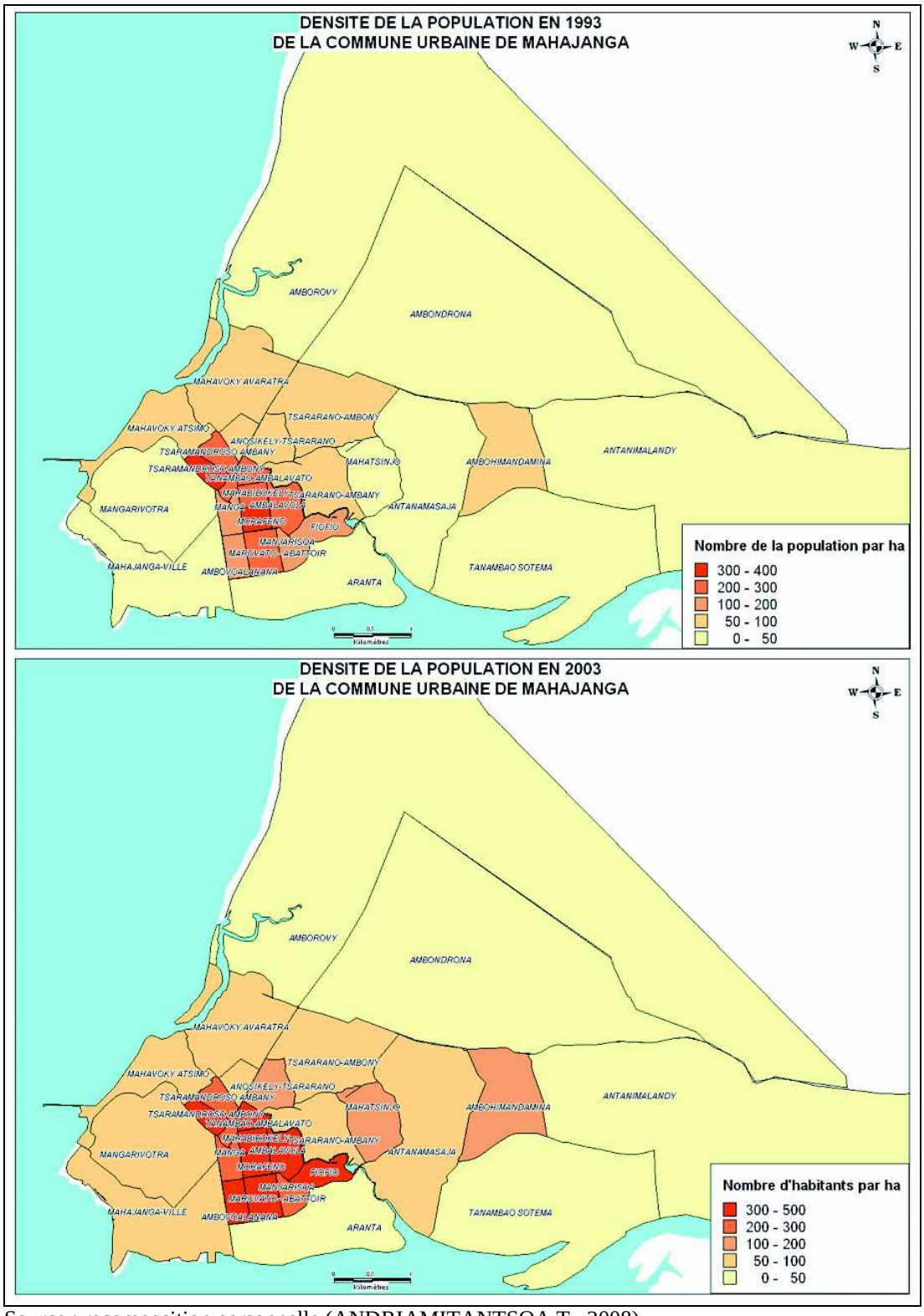
à Majunga be). Il n'est donc pas étonnant d'y trouver aussi une population très pauvre qui exerce essentiellement des métiers dans les activités informelles.

Fig. 23 – Les densités de population en 1991 et 2001



Source : recomposition personnelle (ANDRIAMITANTSOA T., 2008).

Fig. 24 – Les densités de population en 1993 et 2003



Source : recomposition personnelle (ANDRIAMITANTSOA T., 2008).

B. La concentration des fonctions urbaines dans un centre étriqué

Dans le cadre de l'économie urbaine, le secteur ouest abrite des fonctions complexes : commerces et services y coexistent, en un pittoresque mélange. Un bon exemple est donné par le quartier de Majunga be, dans lequel les activités portuaires et les services divers jouent un rôle primordial.

Dans la zone d'emprise du port, à Mahajanga be, on trouve les services qui sont rattachés directement aux activités portuaires, comme les compagnies de manutention (SEMS, COMAMA et SMOI), les services administratifs publics (douanes, magasins de stockage, ateliers de conditionnement et sociétés d'expertises diverses). Mais d'autres activités se développent progressivement. Les secteurs attenants au port abritent de nombreux services, pour le transit et le transport maritime (et aérien également). On note encore l'implantation importante de services de restauration et d'hébergement (restaurants, bars, snacks et hôtels). Ce sont des services de proximité, liés au port, qui permettent aux opérateurs économiques de séjourner durant les opérations maritimes qu'ils effectuent à Majunga. Ainsi, ces services sont-ils tributaires de l'évolution des activités portuaires, notamment les exportations et les importations, tout comme les transports automobiles nécessaires pour l'acheminement des produits, en direction du port, ou pour leur évacuation depuis celui-ci.

Les centres anciens de Majunga be et de Mangarivotra constituent surtout une zone de centralité, avec l'accueil des quartiers administratifs, la concentration de services divers et les institutions financières. Les infrastructures hôtelières, en général, et les zones commerciales sont très denses dans ce secteur. Nous pouvons donc dire qu'il y a une concentration des fonctions régionales dans un centre étriqué qui se trouve principalement dans le quartier de Majunga be. D'autres infrastructures métropolitaines s'éparpillent dans quelques secteurs du quartier de Mangarivotra comme à Androva où l'on trouve le CHU et le camp militaire. Un pôle administratif important existe surtout sur la partie centre-est du quartier de Mangarivotra autour de l'hôtel de ville (délégations régionales de ministères, préfecture, terrain Rabemananjara, complexe du lycée Philibert Tsiranana et poste). En fait, globalement, les équipements industriels, administratifs, scolaires, marchands et hôteliers, confortent cette concentration des fonctions urbaines dans un espace restreint.

A côté, coexistent des activités banales, relevant du secteur sous-intégré. Le dualisme des commerces modernes et des petits métiers apparaît alors clairement. Dans certains secteurs, les magasins de type occidental voisinent avec la prolifération des étals en plein air, les marchés permanents. Les petits métiers (vendeurs à l'inventaire portatif) se développent en parallèle avec les formes modernes de services et commerces. L'ingéniosité des pauvres est extraordinaire dans ce domaine. Par exemple, sur la rue commerçante de l'avenue de France, où la densité des établissements commerciaux *karana* est très élevée, les petits métiers côtoient leurs modernes commerces. Les vendeuses (*antandroy*) de pistaches cuites et de patates douces grillées n'hésitent pas à étaler des cartons et à fabriquer des étals improvisés pour présenter leur marchandise, à côté de ces commerces occidentaux. Souvent, leur mari assure le gardiennage de ces locaux pendant la nuit. Pareillement, dans certains secteurs de Majunga be, les « gargotières » et les vendeurs ambulants de café, opèrent tout près des grands hôtels de luxe et des restaurants à clientèle aisée.

Pour mieux cerner le rôle essentiel que joue le quartier de Majunga be, dans le domaine tertiaire, nous allons analyser plus en détail la structure de certains secteurs, qui véhiculent l'image d'un centre-ville occidental dans un pays en développement.

a. Majunga be : la tertiairisation du centre

Majunga be représente donc le prototype de quartier où presque toutes les fonctions urbaines rares des pays en voie de développement sont présentes. Il est vrai que la formation d'un centre tertiaire structuré est un phénomène général dans les autres grands centres urbains de Madagascar, comme le quartier d'Antaninarenina à Antananarivo, celui d'Ampasambazaha à Fianarantsoa et Antsenakely à Antsirabe. Alors, quels sont les traits spécifiques du quartier de Majunga be dans ce contexte ?

Majunga be reflète un modèle embryonnaire de formation d'un « CBD » dans l'enceinte du noyau central, ce qui est montré par la présence de plusieurs indicateurs : la rente foncière qui atteint des prix records ; le poids de la structure linéaire des établissements, la présence des opérateurs de service, la concentration très forte sur un espace bien défini et d'origine ancienne. Toutefois, Majunga be est encore loin de reproduire parfaitement l'indice d'un CBD de pays développé. D'abord, le niveau de rareté de services offerts n'atteint pas encore le seuil requis en la matière ; mais aussi l'internationalisation de la fonction commerciale, comme de service, est encore quasi-nulle. Par ailleurs, Majunga ne présente pas la structure verticale et le gigantisme qui caractérisent l'image des CBD des grandes métropoles internationales.

Toutefois, Majunga be représente bel et bien un hypercentre commercial, avec des rues commerçantes bien achalandées. Et la structure commerciale est de plus en plus étoffée : au tertiaire commercial spécialisé (commerces de gros, intermédiaires du commerce, hôtels restaurants, etc.) vient s'ajouter un commerce de type anomal (de grande qualité et vendant des marques), voué aux bijouteries, commerces de luxe, commerces d'équipement de la personne, commerces d'équipement de la maison (cadeaux-souvenirs, porcelaines, tapisserie, galerie d'art, etc.). Il est complété par des services (haute coiffure, parfumeries et instituts de beauté). Pour conforter notre analyse, les tissus commerciaux, leur localisation, leur composition et leur degré de rareté ont été passés en revue dans trois secteurs de Majunga be.

Nous avons retenu ces trois secteurs après avoir procédé à la levée de terrain de tous les commerces, mais aussi des services, de l'administration, ainsi que de tous les indicateurs susceptibles de confirmer l'existence d'un pouvoir tertiaire à Majunga be. L'opération a été effectuée au mois de mars 2007 (Fig. 25). Devant l'impossibilité de relever entièrement tous les secteurs de Majunga be, nous pensons que ces trois secteurs représentatifs suffisent largement à traduire les fonctions tertiaires du centre-ville et à révéler aisément que la ville de Majunga constitue un pôle métropolitain. La localisation de nos trois secteurs d'étude est délimitée, au nord, par les axes principaux qui traversent le centre, de l'hôtel de ville jusqu'au bord de la mer (dont l'avenue de France et l'avenue Gallieni). A l'ouest, la zone est bordée par l'axe transversal constitué par la rue Maréchal Joffre, qui se prolonge par la montée du Rova, à partir de l'emplacement de la banque BFV. Puis à l'est, elle est séparée des autres secteurs par la rue du colonel Barré. Au sud, les emprises du port sont la dernière limite : quais Orsini pour le secteur 1, Vuilemin pour le secteur 2 et Moriceau pour le 3. De plus, l'existence d'un marché, de type bazar, nous incite à donner priorité à cette zone.

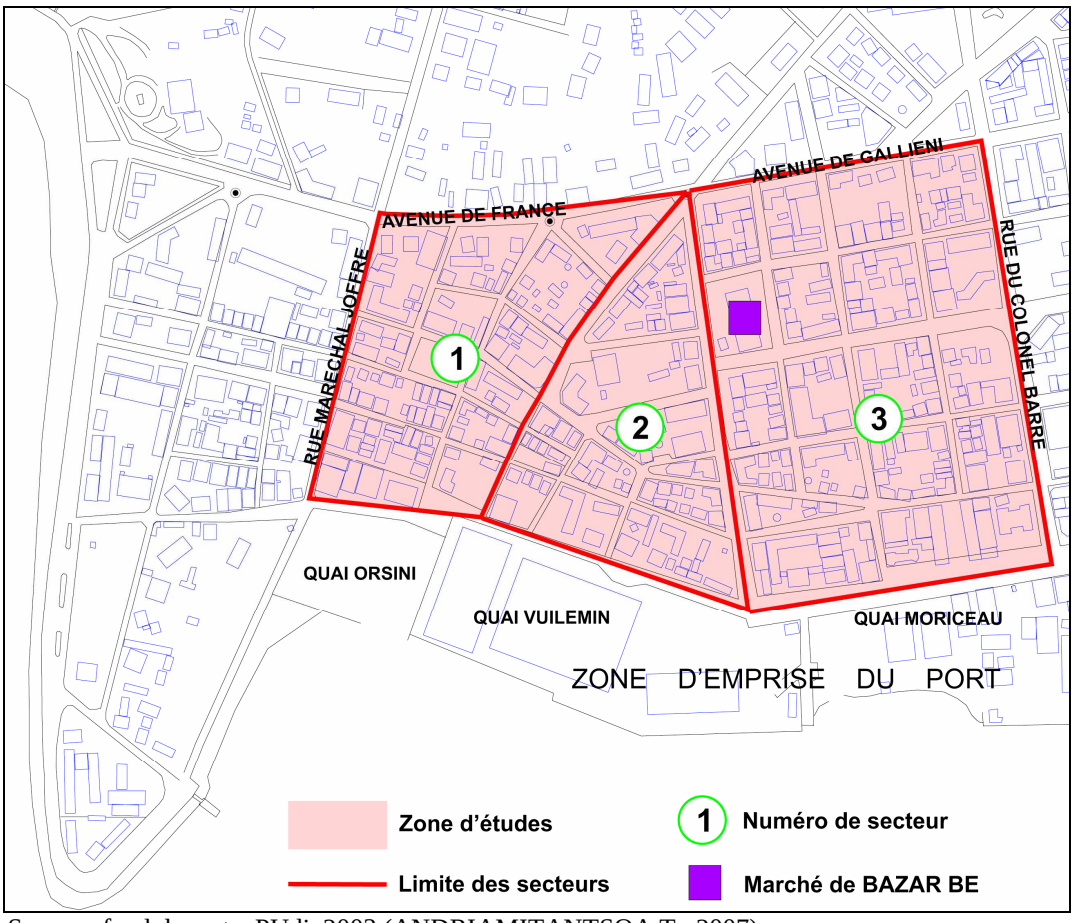
Les résultats de la levée de terrain nous permettent de souligner quelques idées fortes. D'abord, l'existence d'une structure linéaire commerciale forte est confirmée, dans certains secteurs. Mais, l'interpénétration des commerces, des services divers et des éléments administratifs en diminue l'impact visuel. Dans la plupart des cas, ces activités se côtoient sur une même parcelle ou dans une même portion de rue. Seuls les secteurs attenants au port montrent une nette homogénéité, celle des activités liées à celui-ci. Dans une autre mesure, le dépouillement des résultats nous a permis également de relever une structure, très diversifiée et complexe, des commerces. Cependant, tout l'éventail des établissements confirmant la con-

centration des activités tertiaires a été relevé, à côté. Il porte sur le tertiaire de service, le tertiaire administratif, le scolaire et d'autres établissements encore.

Au niveau du commerce, nous en avons trouvé au moins trois types : le commerce banal (commerce de détail qui regroupe les distributeurs de proximité, pour des produits courants destinés à satisfaire des besoins immédiats), dont le commerce alimentaire ; le commerce anomal et de luxe (où l'on trouve essentiellement les biens d'équipement de la personne) et le commerce de gros. Dans ces regroupements, les détails suivants ont été relevés :

- pour le commerce banal : les épiceries et commerces alimentaires de proximité (alimentation générale, fruits et légumes, viandes, poissons, produits laitiers, vins,…). Certains sont pluralistes, d'autres sont spécialisés ;
- pour le commerce anomal : les commerces de détail non alimentaire (habillement, meubles, quincaillerie, électroménager, pièces autos, peinture, tissus, pharmacie, droguerie, fournitures de bureau, horlogerie, fleurs, tabac et magasins de sport) ; la vente informatique et la téléphonie mobile (vente de matériels et consommables informatiques et vente d'appareils téléphoniques) ; le commerce anomal et de luxe (biens d'équipement de la personne, dont bijouterie, chaussures, vêtements de luxe) ; les autres commerces de détail spécialisés (photo et optique) ;
- pour le commerce de gros et les succursales : grossistes indo-pakistanais dans les marchandises générales, boutique COTONA, siège SOCTAM et siège de PROMODIM (vente en gros de cigarettes).

Fig. 25 – Localisation des secteurs étudiés à Majunga be



Source : fond de carte, PUdi, 2003 (ANDRIAMITANTSOA T., 2007).

Fig. 26 – Les fonctions tertiaires de Majunga be : secteur 1

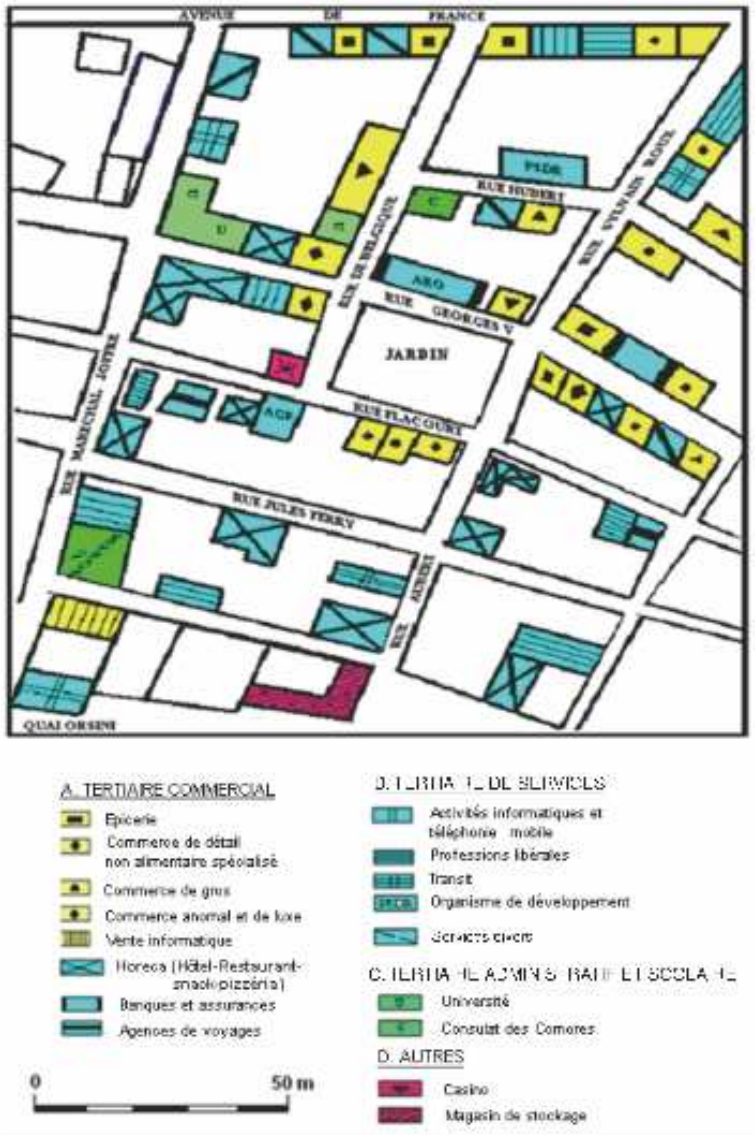
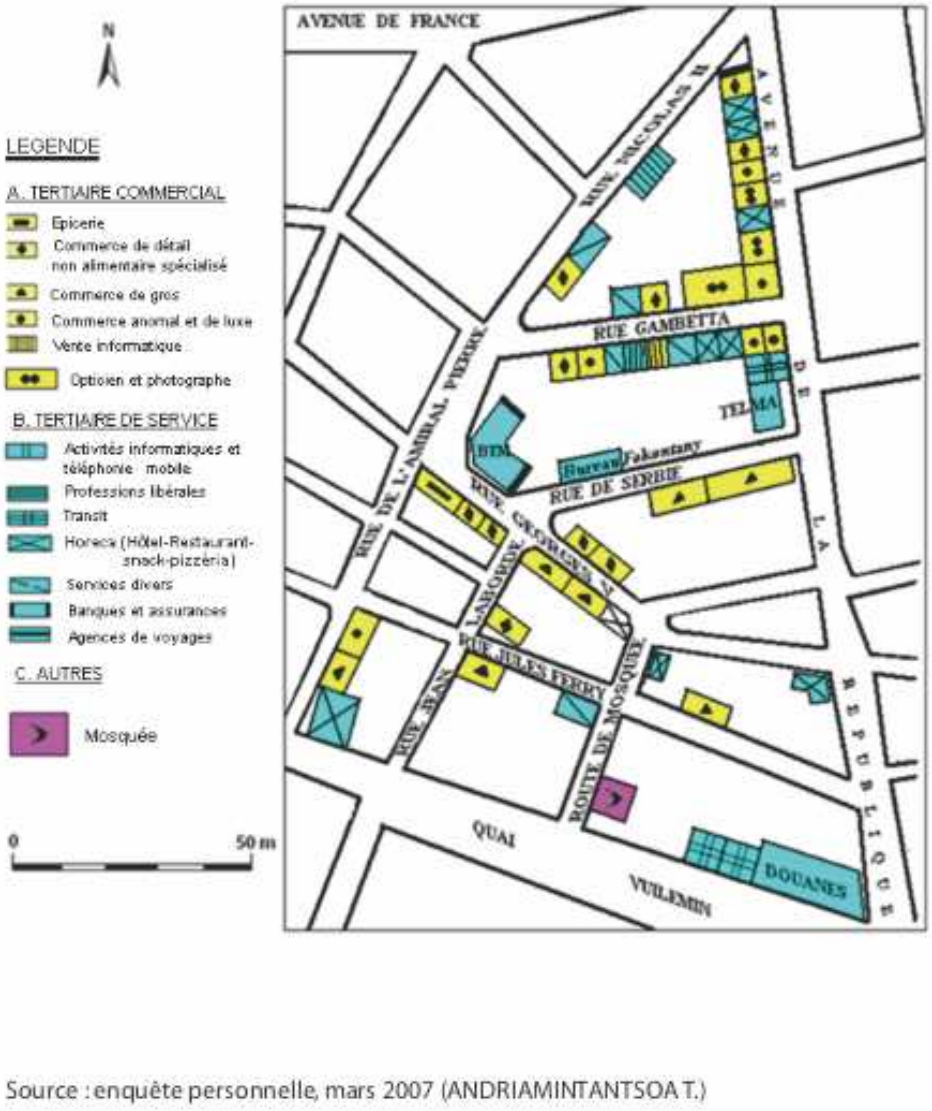


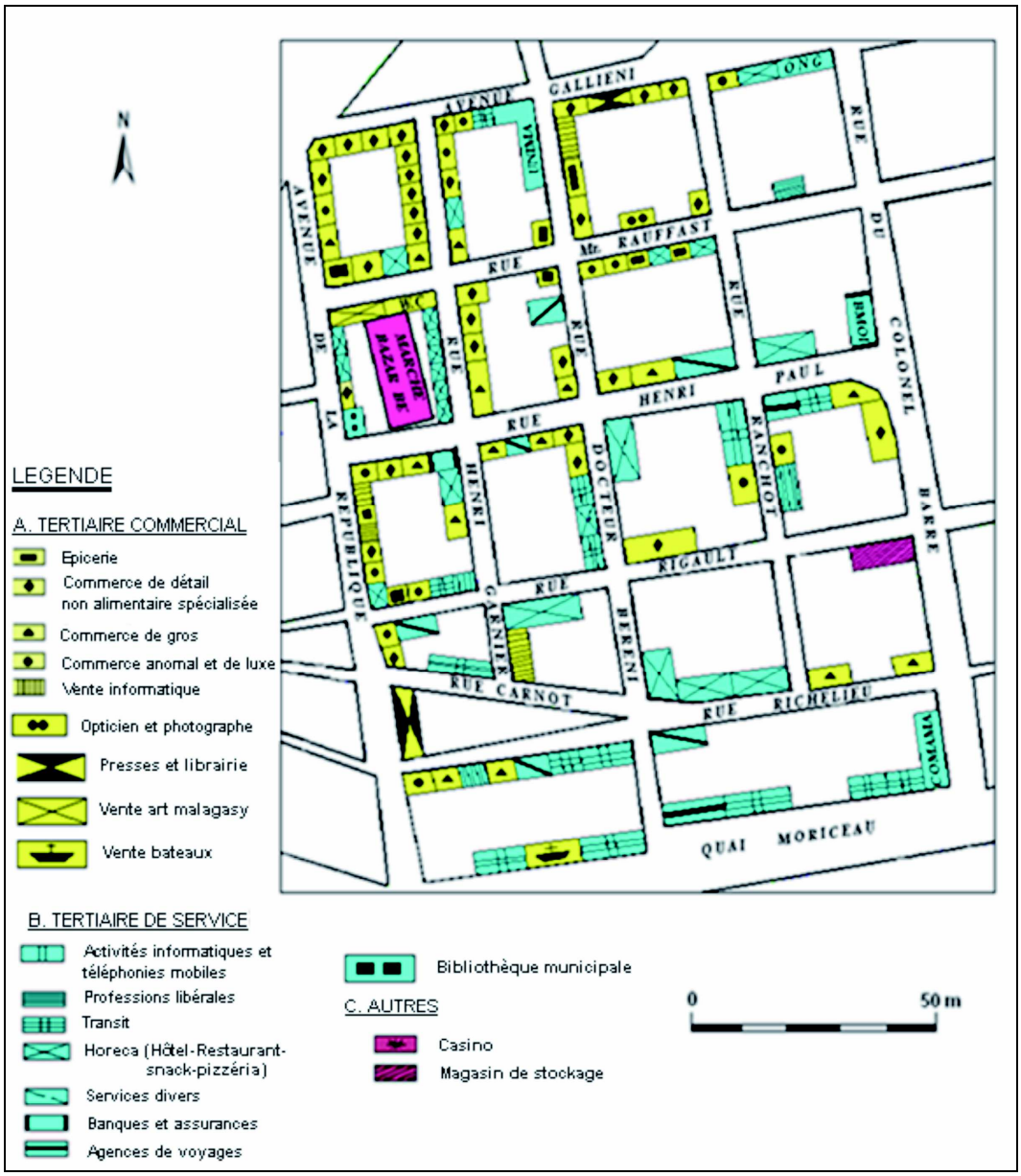
Fig. 27 – Les fonctions tertiaires de Majunga be : secteur 2



Source : enquête personnelle, mars 2007 (ANDRIAMINTANTSOA T.)

Fig. 28 – Les fonctions tertiaires de Majunga be :

Secteur 3



Source : enquête personnelle, mars 2007 (ANDRIAMITANTSOA T.).

Les activités de services présentent également, de leur côté, des éléments de complexité. Dans leur ensemble, on peut les classer ainsi :

• Les activités touristiques et l'hôtellerie : le secteur HORECA (hôtels, bars, restaurants, snacks, salons de thé, pizzérias, pâtisseries) et gargotes malgaches diverses. Sans compter le Casino.

• Les services commerciaux : agences de voyage, agences immobilières et institutions financières (banques, assurances et caisses d'épargne).

• Les services à la personne : coiffure, cordonnerie, tailleur, imprimerie, librairie et réparations diverses (réparations de réfrigérateurs, de radios et télévisions).
• Les activités informatiques et la téléphonie mobile : micro-édition (photocopie, saisie et service informatique), internet, cyber-cafés, et services de téléphonie mobile (boutiques CELTEL, ORANGE, TELMA, etc.).
• Les professions libérales : cabinets médicaux et avocat.
• Les services auxiliaires du port et les sociétés de transit : AUXIMAD, DELMAS, SMTM, douanes, COMAMA et agences maritimes.

Les autres établissements tertiaires, qui sont moins nombreux, forcément, relèvent du tertiaire administratif et scolaire. Ajoutons encore des institutions universitaires (présidence, scolarité de la Faculté de Médecine, et le siège de l'IOSTM), le consulat des Comores, des organismes de développement (PSDR). Ce classement nous a posé un gros problème, du fait de la complexité des structures dans chaque métier. Par exemple, le domaine de la coiffure, à Majunga be, relève d'au moins deux niveaux, avec la coiffure populaire près du « Bazar be », et la coiffure de luxe qui vise une clientèle aisée.

A l'opposé, des tendances nettes se dessinent au niveau des trois secteurs (Fig. 26, 27, 28) en matière spatiale. Par exemple, le secteur le plus dense est représenté par les parcelles situées aux alentours immédiats du « Bazar be », où la densité en commerces et services est très élevée (cf. Fig. 28). Une structure de distribution linéaire ressort nettement, en particulier le long de l'avenue de France (secteur 1) ou le long de l'avenue Gallieni qui la prolonge (axe principal du secteur 3) et enfin l'axe transversal de l'avenue de la République (même secteur). Avec l'existence du marché de Bazar be et sa densité commerciale, ces secteurs constituent donc le pôle marchand et de service remarquable de Majunga. En affinant, on note que les commerces ont tendance à se regrouper le long de l'axe principal du quartier (France et Gallieni) ; tandis que les services sont légèrement décalés et concentrés dans le secteur sud, près de la zone d'emprise du port.

En tout cas, la tertiairisation du centre est acquise à travers le quartier de Majunga be, qui regroupe toutes les fonctions urbaines et est considéré comme le poumon de la ville. Par ailleurs, dans les trois secteurs étudiés, le poids du commerce anomal est prépondérant par rapport au banal. Ce trait particulier confirme nettement le pouvoir métropolitain de Majunga be, avec des fonctions régionales bien marquées. Presque toutes les mobilités urbaines convergent quotidiennement vers le quartier de Majunga be, pour travailler, étudier, s'approvisionner, contracter des affaires et même se divertir. Ces mouvements pendulaires, de la périphérie vers le centre, s'exercent quotidiennement. Ils sont dus aux fonctions supérieures qui se trouvent là et qui assurent un niveau métropolitain à la ville de Majunga.

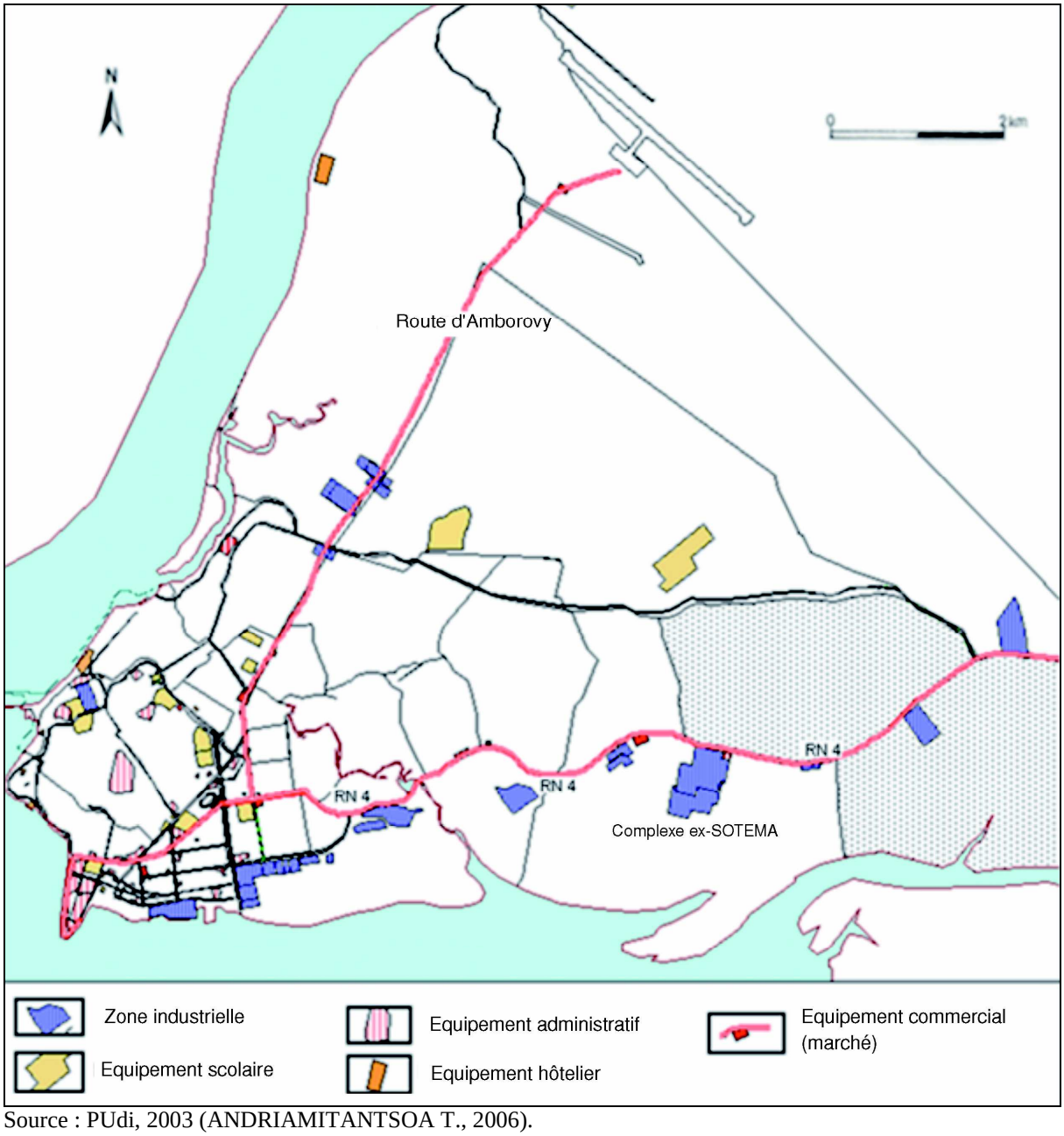
b. L'héritage du port et les restes d'activité industrielle

Historiquement, l'activité industrielle a démarré dans le secteur ancien, plus précisément dans la zone d'emprise du port. Il s'agit d'industries liées essentiellement aux activités portuaires anciennes, créées pendant la période coloniale. En réalité, les emplacements des zones industrielles jusqu'ici, ont été dictés par deux critères importants : la proximité du port et l'accessibilité immédiate à la RN4. On distingue actuellement trois zones nées de cet héritage.

La première zone industrielle de la ville se trouve dans le prolongement est du port. Elle est en plein centre-ville, littorale, située dans les quartiers de Marovato, Abattoir, Aranta et Fiofio. Quelques unités industrielles anciennes ont été implantées dans cette zone dont FITIM, SOCTAM, SOMAPECHE, REFRIGEPÊCHE, GSM, STAR, BATPRO, etc. Cette

zone est parvenue à saturation actuellement, et son accessibilité à la RN4 est médiocre désormais, car il faut traverser la ville, ce qui pose d'énormes problèmes. Donc, il a fallu songer à trouver d'autres terrains disponibles, en dehors du centre, cette fois-ci.

Fig. 29 – Implantation des zones industrielles et autres équipements



Source : PUdi, 2003 (ANDRIAMITANTSOA T., 2006).

A partir des années 1960, la bande côtière longeant la RN4, côté mangrove, a été officiellement affectée comme zone industrielle. Son équipement a signé l'apogée des activités industrielles au sein de la ville de Majunga. Cette deuxième étape de l'extension de la zone industrielle vers l'est se situe dans les quartiers d'Antanamasaja Sud, Antanambao Sotema et Antanimalandy. Parmi les unités qui se sont implantées ici, la SOTEMA a beaucoup marqué l'histoire industrielle de Majunga (Fig. 29). Puis d'autres unités, de taille plus modeste, se sont rajoutées à celle-ci (dont SIB, FAMAMA, SAVIMA, PROBO, et SOAM). Et la plus grande unité industrielle actuelle (la PGM) s'est implantée sur l'ancien site

de la SOTEMA. Cette zone a été progressivement phagocytée par la construction spontanée et de fréquents conflits marquent cette interpénétration entre lotissement industriel et habitat populaire.

Plus récemment, à partir des années 1980, l'axe menant vers l'aéroport d'Amborovy, est devenu spontanément un secteur industriel, où se localisent essentiellement des unités de transformations comme SEIM (huilerie), HASYMA (coton), la SAVONNERIE FITIAVANA ou encore PARAKY SAMBATRA. Cette zone, assez peu éloignée de l'axe de la RN4, et bien reliée à l'aéroport, se trouve dans une zone sensible avec mangrove, jouant un double rôle. C'est un vase d'expansion, à marée haute, pour les flux marins. C'est également un exutoire des bassins versants des petits cours d'eau côtiers du nord-est de la ville.

C. Les quartiers populaires centraux

Les quartiers populaires centraux font partie de l'Ouest, structuré, dans la mesure où ce secteur, situé au contact du centre ancien, a bénéficié d'un plan d'aménagement urbain durant la période coloniale. Le terme « quartiers populaires » a trouvé son origine avec la création de « quartiers indigènes » visant à instaurer un urbanisme ségrégatif. Mais l'impact de la planification coloniale constitue un paramètre d'intégration et fait que ce secteur relève du centre. Les « quartiers populaires » sont représentés par dix quartiers, situés à l'est du centre-ville, bordant la rive droite du vallon de Metzinger (cf. Fig. 22) : Tsaramandroso Ambony, Tsaramandroso Ambany, Antanambao Ambalavato, Mahabibokely, Manga, Morafeno, Ambalavola, Abattoir, Ambovoalanàna et Manjarisoa. Divers éléments caractérisent ces quartiers, qui sont en situation intermédiaire entre les quartiers fonctionnels et résidentiels du centre-ville et les quartiers spontanés, notamment la densité, la composition de la population, le type de lotissement et la structure de l'habitat.

Les quartiers populaires sont des quartiers au plan en damier, où le maillage de la trame viaire est très dense (Fig. 21). La population du secteur totalisait 40 000 habitants, en 1994 **(**SCHMITT F., 1994)[143] et a atteint le seuil des 55 209 en 2003 (soit 23,49 % de la population urbaine totale). Leur densité constitue surtout l'originalité de ces quartiers, puisqu'ils représentent l'entassement le plus élevé de la ville : proche de 250 hab./ha en 1994, il passe à 437 hab. /ha en 2003 (cf. Fig. 24). Certains quartiers à l'instar de Mahabibo kely, Ambalavato et Abattoir dépassent même les 500 habitants à l'hectare, soit le niveau le plus élevé de la ville. Ces chiffres sont élevés, comparés aux quartiers populaires de la capitale, à l'instar d'Andranomanalina qui se situe à 1 000 hab./km², tandis que la densité la plus élevée s'observe dans le premier arrondissement et atteint 34 792 hab./km² (350 hab./ha), en 2004 (RAHARINJANAHARY-CHEVILLARD R., 2006). A Fianarantsoa, la densité des quartiers populaires (Tanàna ambany) atteint 6 269 hab./km² (63 hab./ha) en 1995 (Monographie, 1995).

L'habitat est majoritairement en tôle, mais les rues du quartier sont tracées au cordeau. De plus, la périphérie de ces quartiers, construite en dur, est occupée par des commerçants *karana*, alors que le cœur des îlots, populaire, est essentiellement bâti en tôle. Selon les études effectuées en 1999, dans le quartier d'Ambalavola, la construction en tôle atteint 85 % des types de construction (ANDRIAMITANTSOA T., 2001)[144]. Avec une température élevée toute l'année, la banalisation de ce type de construction pose problème.

En général, ces quartiers sont structurés et l'habitat spontané y est encore minoritaire. Mais, le secteur atteint un seuil de saturation. Car le découpage initial en lots de 10 m x 10 m, souffre de l'afflux continuel des migrants. Les propriétaires des lots continuent à diviser, petit

[143] *Op. cit.*, p. 19.
[144] *Op. cit.* p. 87.

à petit, leur parcelle pour louer aux néocitadins. C'est en effet dans ces quartiers que l'on trouve une forte proportion de locataires, malgré des loyers relativement élevés.

Contrairement aux quartiers du centre ancien, où la population est relativement homogène, les quartiers populaires présentent une hétérogénéité ethnique marquée. En effet, la légère domination d'un groupe favorise la formation de quartiers dits ethniques : *Merina* à Manjarisoa, *Sakalava* à Ambovoalanana et Abattoir, *Tsimihety* à Ambalavola et *Antesaka* à Mahavoky Avaratra. Mais, en fait, la proportion d'un groupe dominant dépasse rarement 30 % de la population du quartier, ce qui laisse une large place aux autres groupes. Notons encore que les quartiers populaires centraux sont le domaine d'habitation préféré des Comoriens, plus particulièrement à Abattoir, Ambovoalanana, Manga et Ambalavola. Par ailleurs, tous les groupes ethniques nationaux sont présents dans les quartiers populaires.

En définitive, les quartiers populaires centraux constituent un secteur intermédiaire de l'urbanisation, avant de passer aux périphéries. En effet, ils se détachent nettement des quartiers « spontanés », par l'existence d'équipements supérieurs. Par exemple, les infrastructures en voirie et en électrification sont un privilège des quartiers populaires. Quelles sont alors les conditions de vie réelles dans les quartiers spontanés dits « anarchiques » ? Existe-il une différence sensible par rapport aux quartiers populaires ? Dans quelle mesure ce secteur fait-il vraiment partie de la ville ? Et qu'en est-il de la zone d'extension spatiale de la ville de Majunga, dans un futur proche ?

III. UN SECTEUR RÉCENT ET ANARCHIQUE

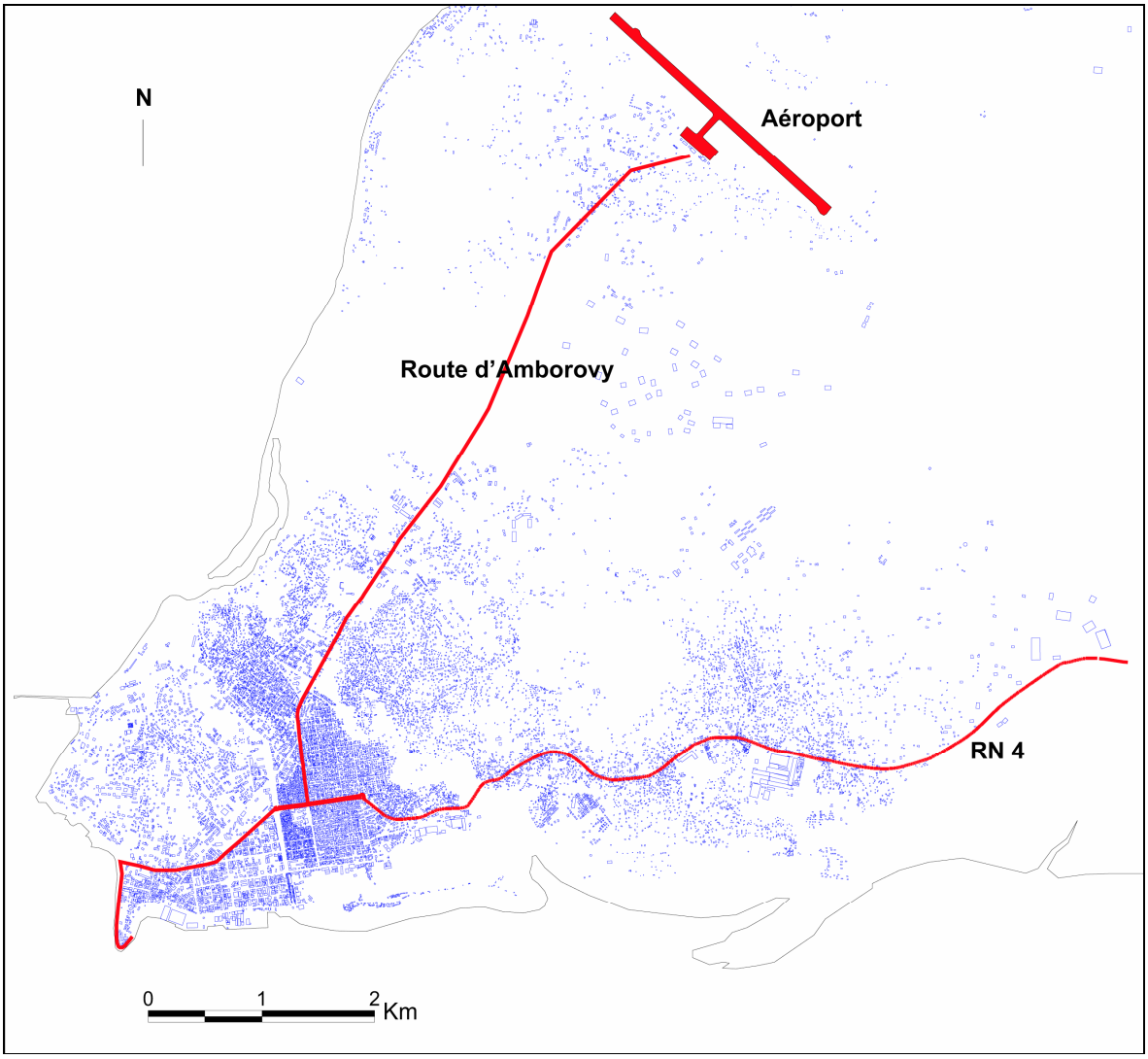
A l'opposé des secteurs anciens et structurés de l'ouest, un vaste secteur, récent et anarchique, s'est formé à l'est. Le processus d'expansion spatiale marque fortement les enjeux du développement dans la ville des pays en développement. Beaucoup de dénominations ont été proposées pour les types d'urbanisme qui y sont liés : quartiers sous-intégrés, informels, spontanés, anarchiques, précaires, périphériques, sous-équipés et non structurés. Quartier sous-intégré est le terme que nous retiendrons dans la mesure où cette qualification nous paraît commode, et que toute forme d'extension d'une ville devrait se référer à un plan, à des zones pensées, à un urbanisme global et intégré. Le cas des quartiers sous-intégrés est extrêmement intéressant car complexe. Tout y est mélangé : le traditionalisme et le modernisme, l'habitat précaire et la maison en dur, l'acquisition foncière légale et la « filière populaire de production foncière » , les couches de population pauvre et certains îlots aisés, où habitent des citadins à revenu élevé.

La notion de sous-intégration, telle qu'elle est rapportée par RANJARIVELO V., (1996)[145] a été lancée vers les années 1970. Elle s'applique à l'habitat, au mode de construction, ainsi qu'aux formes prises par l'urbanisation. Elle signifie, d'une part la non-conformité des types d'habitat aux normes minimum requises en matière d'hygiène, et d'équipement et, d'autre part, une urbanisation non intégrée dans la planification urbaine globale et qui s'est donc faite d'une manière anarchique et sans configuration précise. « *Des tels habitats sont souvent appelés habitats spontanés, habitats précaires et même habitats parallèles*[146] ». En général, les quartiers sous-intégrés sont des quartiers récents, qu'ils se situent en plein centre-ville ou en périphérie urbaine plus constructible (Fig. 30). Ils se sont formés en dehors du cadre réglementaire de l'urbanisme, ou du fait de l'inadaptation des instruments de la gestion foncière face à l'urbanisation massive. Et encore en raison, au niveau communal, de l'absence d'outils simples de gestion de l'urbanisme et d'aménagement de l'espace urbain. En milieu urbain, ils se présentent comme une solution facile au problème

[145] *Op. cit.*, p. 31.
[146] Yves LACOSTE, « L'implosion urbaine », *HERODOTE* n° 31, 1983, p. 3-8. Cité *in* RANJARIVELO V., (1996).

de la pauvreté, de l'immigration massive. Notons enfin qu'ils répondent à des législations non adaptées au contexte réel et à des procédures lourdes et coûteuses empêchant le bon fonctionnement de marchés fonciers régulés.

Fig. 30 – La répartition du bâti



Source : PUdi, 2003 (ANDRIAMITANTSOA T.).

Comment se présente, alors, ce phénomène dans le cas de Majunga, réputée très accueillante pour les migrants d'origine diverse. Quel est le poids de ce type de quartiers ? Peuvent-ils, en partie, répondre aux besoins spatiaux ? Comment les mener vers la structuration ?

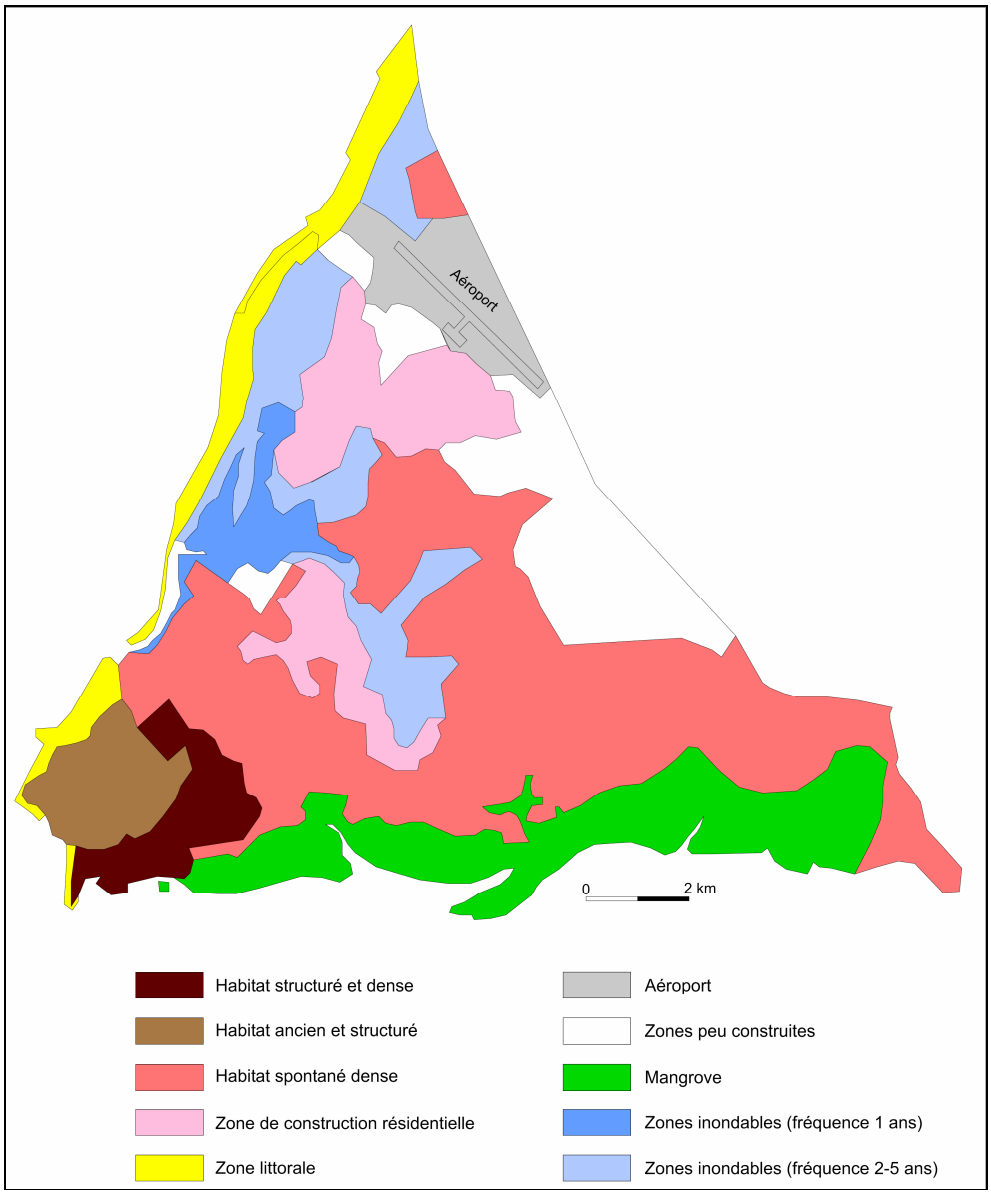
A. La problématique de la sous-intégration

La formation de quartiers sous-intégrés n'est pas l'apanage de la ville de Majunga. C'est un phénomène universel, lié au développement des villes des pays sous-développés, en Amérique du Sud, en Asie, en Afrique et partout à Madagascar. Le développement de zones d'habitat, à mixité sociale, dans les quartiers populaires et spontanés est un phénomène général et actuel. En l'absence de terrains d'accueil, officiels, les nouveaux urbains s'installent illégalement sur toutes

les zones libres. L'équation est ici simple, la force de la pression urbaine entraînant l'urbanisation de terrains de plus en plus inadaptés (fortes pentes, terrains vagues, bas-fonds, périphéries…). Ce n'est pas le fait qu'ils soient spontanés qui pose problème en soi, mais bien les risques que cette marginalité leur fait porter : fortes densités, insalubrité et/ou inondabilité, tensions sociales et ghettoïsation, absence de services et d'équipements publics, éloignement des zones d'emplois…

Il découle de ce colmatage une mutation progressive du tissu urbain préexistant et le développement des quartiers composites, à tous les plans.

Fig. 31 – Structure de l'habitat à Majunga



Source : PUdi, 2003.

A Majunga, l'étalement spatial des quartiers sous-intégrés montre une mosaïque très variée. Mais, deux grands foyers de quartiers spontanés peuvent être distingués. Il y a, d'abord, la zone inondable, à l'est du vallon de Metzinger, composée des quartiers d'Anosikely, Tsararano Ambany et, pour partie, des quartiers de Tsararano Ambony, Mahatsinjo et Fiofio. Il s'agit d'un secteur à fortes densités comme pour les quartiers populaires. La densité à Fiofio est de 240 hab./ha, tandis qu'elle est de 139 hab./ha dans les trois Tsararano et qu'elle arrive à

181 hab./ha à Tsararano Anosikely (PUdi, 2003). Mais la densité décroît en s'éloignant du vallon, jusqu'à devenir plus faible (240 hab./ha à moins de 71 hab./ha). Mais sans commune mesure avec des densités rurales. Le paysage s'ouvre et comprend des îlots de ruralité en périphérie. La plupart des habitants sont nés dans le quartier, et sont propriétaires de leur maison. Cependant, nous nous situons ici dans les quartiers pauvres de Mahajanga, le niveau de vie est le plus faible de la ville et certains endroits sont réputés comme mal famés et dangereux. Le niveau général d'équipement est très faible, les infrastructures étant nettement insuffisantes.

Le deuxième foyer est constitué par le noyau d'Antanimalandy. Il se situe aux abords de la zone industrielle (SOTEMA) et de l'université, à cheval sur les quartiers d'Antanimasaja, Ambohi-mandamina, Antanimalandy et Antanambao Sotema. Ce secteur a pour origine la création de la SOTEMA en 1968. Il regroupe un peu plus de 70 000 habitants, avec un éloignement de 4 à 5 km depuis le centre. La densité se situe à 120 hab./ha pour Antanimasaja et 49 hab./ha pour Antanimalandy.

Une analyse, basée sur la structure et la densité de l'habitat, menée dans chaque secteur, donne une classification morphologique en trois types : une zone d'habitat spontané dense, une zone de densité moyenne et une zone aérée (Fig. 31). L'habitat spontané dense correspond aux quartiers spontanés du vallon de Metzinger (dont les trois Tsararano, avec Fiofio, et les deux quartiers de Mahavoky).

B. Le vallon de Metzinger : un exemple des enjeux de l'urbanisme majungais

Pour illustrer les enjeux et la formation des quartiers sous-intégrés à Majunga, nous avons pris l'exemple du vallon de Metzinger, qui représente l'image type des quartiers spontanés, dans le cadre de l'urbanisme majungais. Le vallon de Metzinger est une zone basse, inondable, d'une superficie de plus de 560 ha. Il est l'archétype du type d'espace problématique : un environnement insalubre, un entassement humain élevé, des constructions illicites et précaires. Son aménagement pose un problème majeur pour les autorités municipales. La zone de référence est constituée par les quartiers de Tsararano Ambany, Tsararano Anosikely, Mahavoky Avaratra et Atsimo. Mais une partie des secteurs d'Ambalavola, Ambalavato et Fiofio est touchée par le phénomène du vallon de Metzinger (Fig. 32).

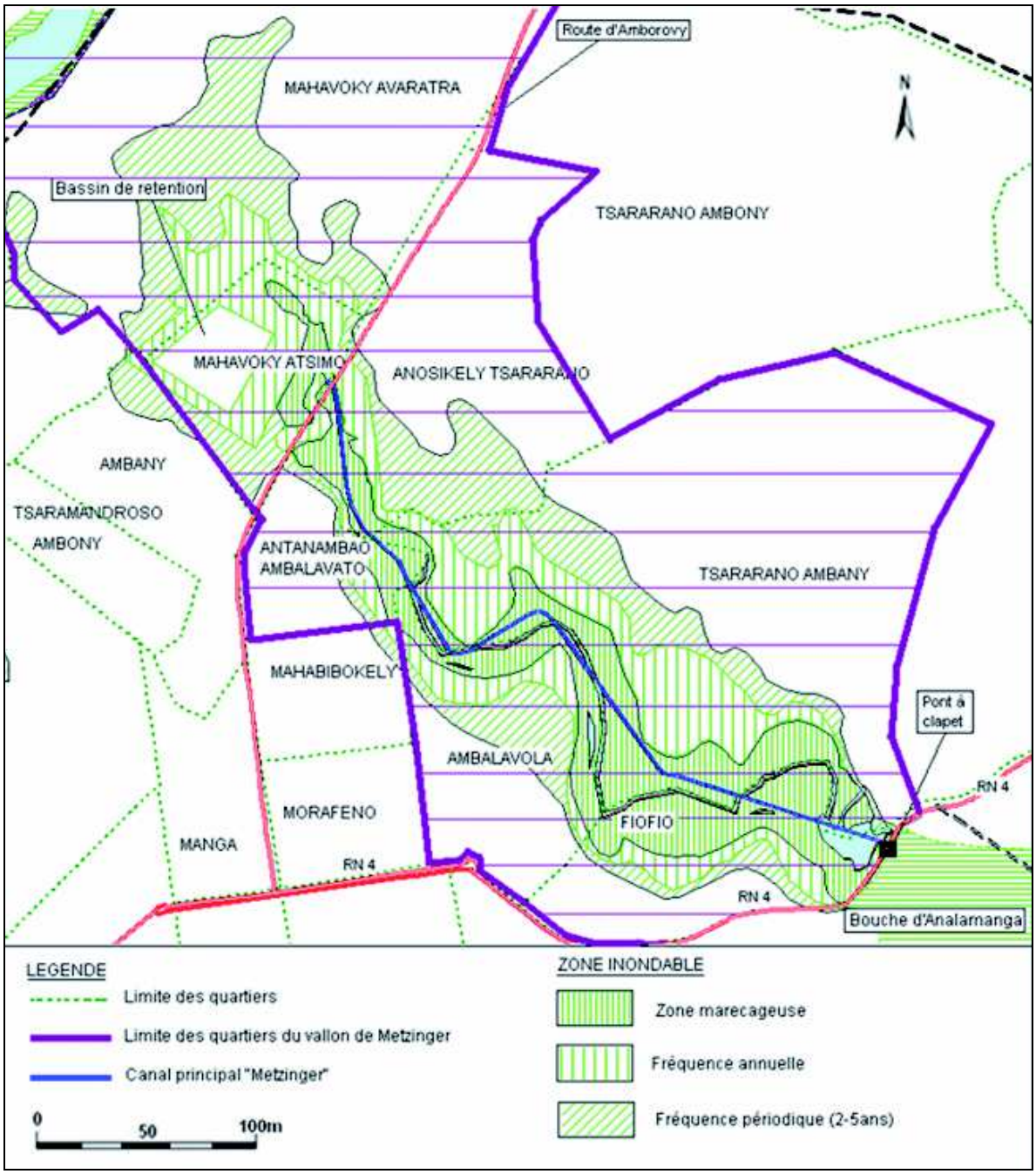
Le canal de Metzinger, situé dans le secteur central, tient un rôle majeur car il coupe l'ensemble en deux parties bien distinctes, sur une longueur de cinq kilomètres. Le quartier urbain se définit par rapport au vallon géographique, une étendue plane encadrée par deux rebords peu marqués.

Le « vallon » urbanistique présente un enjeu majeur au sein de la ville de Majunga, car il constitue un lieu d'entassement humain élevé. On a relevé une densité de 519 hab./ha à Ambalavato, le quartier le plus densément peuplé de la ville, 112 hab./ha à Mahavoky atsimo et de 223 hab./ha à Ambalavola (Tab. 28). La population du vallon totalise 47 658 habitants, en 2003, repartis en sept fokontany soit, au total, un cinquième environ (20,28 %) de la population urbaine totale.

Dès que l'on parle « du vallon de Metzinger », on pense inondabilité, quelle que soit la saison, mais surtout durant la saison des pluies. En effet, le vallon de Metzinger est une zone située au niveau de la mer et qui, normalement, en période de marée haute, est submergée. La remontée des eaux est cependant aujourd'hui stoppée, grâce à une digue-pont (le pont à clapets) qui a comme ouverture des clapets qui se referment à chaque marée. En parallèle, le vallon de Metzinger constitue une zone de déversement pour les eaux usées de la partie centrale de la ville, ainsi que pour les eaux de ruissellement, tout spécialement pendant la période des pluies. La convergence des deux phénomènes (pluies et marées) pouvant se produire fréquemment, avec des conditions hydrauliques potentiellement dangereuses, notamment en cas de période de forte pluie

conjuguée avec une grande marée. A cette occasion, l'eau de ruissellement doit être stockée derrière la digue (pont à clapet fermé), car l'évacuation vers la mer est impossible. Ceci provoque alors de fortes inondations de la zone. En 1955, d'ailleurs, un décret municipal a déclaré le vallon de Metzinger « zone non constructible ».

Fig. 32 – Les quartiers du vallon de Metzinger



Source : PUdi, 2003 (ANDRIAMITANTSOA T., 2005).

Tab. 28 – Les caractéristiques des quartiers du vallon de Metzinger

Noms des quartiers	Superficie (ha)	Population (2003)	Densité (hab. /ha)
Mahavoky avaratra	100	9 230	92
Mahavoky atsimo	70	7 845	112
Ambalavato	9	4 668	519
Ambalavola	25	7 638	382
Tsararano Anosikely	70	5 973	181
Tsararano ambany	80	5 090	98
Fiofio	60	7 214	240
TOTAL	**414**	**47 658**	**232**

Source : PUdi, 2003

Mais aux yeux des populations issues de la classe défavorisée, c'est une « zone libre », une aire non bâtie et non soumise à servitudes foncières. Elle peut offrir une alternative facile pour échapper au phénomène de « sur-urbanisation », observé en centre-ville. A Majunga, le vallon constitue donc l'un des derniers espaces libres, de surcroît à proximité du centre-ville. Aussi, malgré les problèmes d'inondation chroniques, de plus en plus de personnes, aux ressources limitées, cherchent à s'y installer. La croissance de l'habitat précaire dans le vallon est, depuis 1996, spectaculaire. Le vallon de Metzinger est vite devenu un lieu de vie à part entière, y compris pour des activités de type rural en pleine ville. Un peu partout, en effet, des activités d'élevage sont apparues et bien visibles. On note la présence effective d'élevages de porcs, de bœufs et même de bœufs d'embouche.

Des équipements spontanés se sont créés suite à un auto-aménagement sommaire, comme des « terrains de football » mis en place par les jeunes et utilisés temporairement durant la saison sèche. Avec la densification des constructions, on a aujourd'hui de véritables quartiers (spontanés et anarchiques), avec des habitats informels et insalubres, autoconstruits par les résidents. Mais, surtout, l'occupation n'y est pas légale. Concernant les conditions de salubrité publique, les problèmes de l'eau urbaine demeurent un obstacle majeur, à cause de l'inexistence ou de l'insuffisance des canaux d'évacuation et des réseaux d'assainissement. On note aussi la rareté des bacs à ordures et l'irrégularité du ramassage des ordures ménagères. Toujours dans le cadre des conditions d'hygiène, rares sont les maisons équipées en latrines. En 2001, 80 % des maisons du vallon n'avaient pas de latrines adéquates et convenables (ANDRIAMANGA A.R.H., 2006).[147]Les conditions de l'accès à l'eau potable sont dramatiques, avec un taux de consommation quotidienne très bas. Par exemple, dans le *fokontany* de Tsararano Ambany, on n'atteint même pas 5 litres/personne[148], alors que la norme requise pour le besoin fondamental est de 30-50 litres/personne. Par ailleurs, selon les enquêtes, menées par l'ONG « *Cities Alliance* », en 2001, plus de 70 % des habitants de Tsararano Ambany, de Tsararano Anosikely et de Fiofio sont analphabètes.

En définitive, les services urbains de base sont largement insuffisants. Face à cette situation précaire, non seulement, les quartiers du vallon sont considérés comme des foyers avérés de peste, par exemple en 1998, mais aussi, comme une zone à risques lors du passage des épidémies de choléra, en 2001, lorsque près de 1 000 personnes[149] ont été atteintes. La

[147] *Op. cit*. p. 50.
[148] NZUZI Lelo (1989), U*rbanisation et aménagement en Afrique noire*. Préface de Jacqueline BEAUJEU-GARNIER. SEDES, 1989, p.112
[149] IRCOD-Majunga, Mission urbanisme MAJUNGA, compte rendu du 05 septembre 2001.

plupart des malades de la ville étaient issus des quartiers du vallon (Anosikely, Mahavoky avaratra et Tsararano), selon les sources hospitalières.

Le cas des quartiers du vallon de Metzinger montre donc bien les aspects majeurs des quartiers sous-intégrés de Majunga. Mais beaucoup de constructions illicites et spontanées phagocytent l'ensemble de la ville. Rares sont les secteurs qui échappent à cette opération d'urbanisme de survie. Nous avons noté que même les secteurs anciens et structurés, comme le quartier de Mangarivotra à Antsahavaky, sont fortement affectés par la construction anarchique. Un aperçu récent sur le secteur d'Androva, en bordure occidentale du camp militaire, nous a révélé une prolifération rapide des installations anarchiques. Des migrants merina, betsileo et merina *valovotaka* de la province de Mahajanga se sont installés récemment sur la pente et le vallon attenants au camp. Ces nouveaux venus ont eu l'ingéniosité de construire à côté de maisons légalement installées. Il est donc très difficile de localiser d'une manière cohérente les secteurs purement spontanés. En tous cas, la construction illégale fait partie de la citadinité majungaise. Un ménage qui est arrivé à amasser un petit pécule songe tout de suite à construire une maison, sans se fier aux circuits légaux du mode de construction. Son souci majeur est simplement l'accès à la propriété, en raison du peu de moyens qu'il possède.

Toutefois, le système est évolutif. Une tendance générale est à la tentative de structuration.

C. Du quartier sous-intégré à un espace semi-structuré

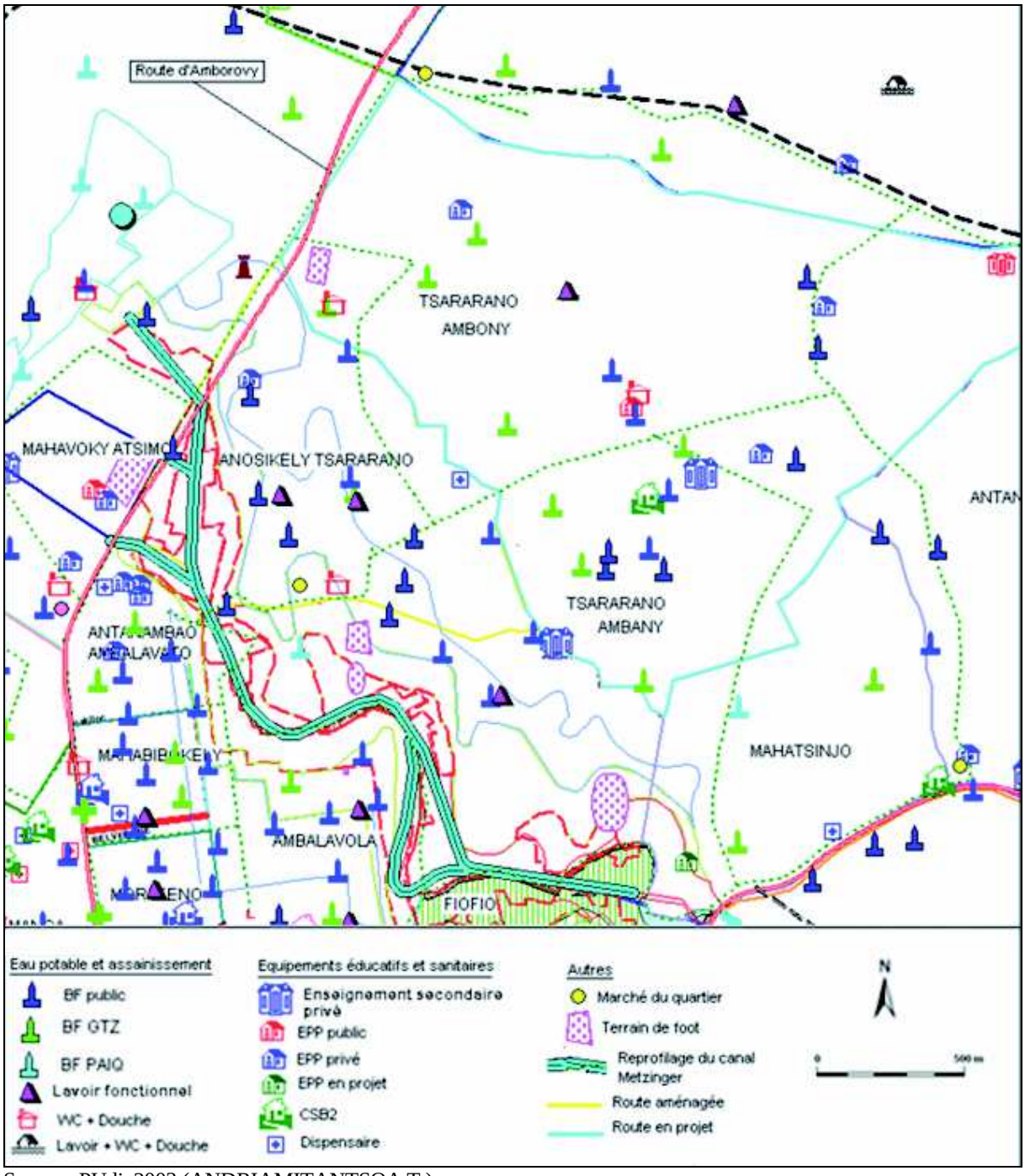
Actuellement, certains quartiers sous-intégrés évoluent vers un espace urbain semi-structuré, grâce à l'initiative publique, celle de la commune urbaine de Majunga, appuyée par les actions convergentes d'organismes de développement, nationaux et internationaux. Le cas de certains quartiers spontanés comme Tsararano ambany, Tsararano ambony, Anosikely, Mahavoky avaratra et Mahavoky atsimo atteste cette évolution positive (Fig. 33). En raison de leur situation très problématique, ils ont été classés prioritaires dans un programme communal bénéficiant de l'intervention des organismes de développement, en matière d'amélioration de la vie quotidienne de la population. Et il y a, très certainement, une évolution importante entre la situation de l'année 2000 et le niveau actuel, en ce qui concerne le vécu quotidien des habitants. Les actions sont orientées vers l'amélioration des infrastructures urbaines de base : bornes fontaines, assainissement, infrastructures socio-éducatives (écoles, bornes fontaines, centre de santé de base) et réfection des voies de communication.

A titre d'illustration, nous aborderons trois types d'infrastructure : les réseaux d'assainissement, l'accès à l'eau potable et l'installation des infrastructures socio-éducatives, comme l'école primaire et le centre de santé de base.

Au niveau de l'assainissement, la coopération allemande a permis de financer une action d'envergure, par le biais de « GTZ-Assainissement ». Les interventions ont porté sur le reprofilage du canal principal du vallon de Metzinger. Ainsi, GTZ a-t-elle entamé des travaux en 2001, sur une longueur de 3,5 km, depuis Mahavoky Avaratra jusqu'aux clapets du pont FITIM, sur la RN 4 (cf. Fig. 32). Le canal débute par un bassin de rétention, du côté de Mahavoky Avaratra, puis traverse les quartiers spontanés, passe sous le pont blanc, la route d'Amborovy et le pont de Tsararano. Il a bénéficié d'un réaménagement important sur le reste du tracé : suppression d'anciennes courbes, largeur portée à cinq mètres, construction d'une digue de protection de quatre mètres de large de part et d'autre du chenal collecteur, protection des berges par la plantation de vétivers et installation d'équipements connexes comme des passerelles métalliques et en bois pour le franchir (ANDRIAMANGA A.R.H., 2006)[150].

[150] *Op. cit.*, p.54.

Fig. 33 – Infrastructures urbaines de base dans les quartiers spontanés



Source : PUdi, 2003 (ANDRIAMITANTSOA T.).

Ces travaux facilitent l'écoulement des eaux de pluie venues des quartiers adjacents, mieux drainés. Surtout, le canal ayant repris une direction rectiligne, il a fait disparaître la stagnation aggravée par la sinuosité de son cours. Les travaux réalisés par GTZ ont aussi généré une dynamique positive pour l'ensemble des quartiers spontanés du vallon de Metzinger. Les marais à roseaux, les peuplements de jacinthes d'eau, ainsi que toutes sortes de plantes aquatiques et même les rizières ont disparu. L'efficacité du réseau d'assainissement (rénové) s'est surtout améliorée avec le drainage des eaux stagnantes et l'évacuation des eaux

usées. Ceci libère, de fait, de nouveaux espaces auparavant marécageux et insalubres. Et le processus est étendu aux ramifications du réseau secondaire, branché sur le canal central.

Mais les résultats escomptés ne sont que partiellement atteints. Le problème de l'inondation, en période de pluie, dans les quartiers spontanés demeure encore sur le long terme. En effet, à l'heure actuelle, nous ne disposons que d'informations partielles et chronologiquement limitées sur le comportement de la lame d'eau et de l'intensité des crues pendant la saison des pluies, faute de mesures précises. Au vu des données de la saison des pluies 2005/2006, période où la réalisation du réseau a été achevée, nous pensons que la vitesse de remplissage du vallon de Metzinger, et donc l'inondation potentielle, s'est beaucoup accrue, du fait de l'écoulement accéléré des eaux, facilité par la prise en charge des caniveaux secondaires. Les travaux ont considérablement réduit le temps de latence entre le début de l'averse et l'arrivée de l'eau en aval. Et nous parlons bien de « remplissage » parce que le pont à clapets qui barre le vallon en aval, limitant la montée de l'eau de mer dans le chenal, empêche aussi l'évacuation des eaux de ruissellement pendant la marée haute, quand les clapets sont fermés. Il semble alors que le régime hydraulique du vallon restructuré passe, pendant la saison des pluies, d'une période d'inondation longue entre deux précipitations mais avec une hauteur de lame d'eau limité, à des périodes d'inondations et de crues plus courtes, mais avec des hauteurs d'eau plus critiques et potentiellement plus dangereuses pour les constructions riveraines du vallon.

Cette nouvelle situation dangereuse est accentuée par la densification du bâti évoquée précédemment. Les habitations qui sont construites sur les points bas du vallon, proches du thalweg et du canal central, sont réalisées sur un terrassement de cinquante centimètre de hauteur, soit la hauteur moyenne de la lame d'eau de crue avant la construction du réseau d'assainissement. Ceci a pour effet très direct de combler le vallon, et, pour un volume d'eau identique, d'augmenter encore la hauteur de la lame d'eau. Si l'on suit ce raisonnement, des quartiers limitrophes, beaucoup plus peuplés, situés topographiquement sur les premières pentes du vallon, pourraient être ponctuellement touchés lors de crues importantes, alors qu'ils étaient épargnés auparavant. Effectivement, lors d'une pluie torrentielle, qui a duré une semaine au mois de janvier 2005, six *fokontany* ont été inondés : Mahavoky Avaratra, Mahavoky Atsimo, Tsararano Ambany, Anosikely, Fiofio et Aranta. La commune urbaine de Majunga a mis en place une cellule de crise, composée des forces de l'ordre, du bureau municipal d'hygiène, des pompiers et des responsables communaux, afin d'assurer la prise en charge des sinistrés. Selon l'évaluation des responsables communaux, environ 15 000 personnes ont été directement touchées par cette inondation[151]. Un tel phénomène s'est reproduit également au mois de janvier 2008, durant le passage du cyclone « *Fame* », avec des quartiers sinistrés identiques à ceux de 2005.

Le réseau d'adduction d'eau potable atteint désormais les quartiers spontanés des trois Tsararano et ceux de Mahavoky avec une certaine densité (cf. Fig. 33). L'ensemble des bornes fontaines publiques, celles qui ont été construites grâce à la coopération allemande (bornes GTZ)[152] et celles nées des actions de la coopération française en la matière par le biais du Projet d'Appui pour l'Initiative des Quartiers (bornes PAIQ), permet aux secteurs défavorisés d'atteindre un niveau d'hygiène plus décent. L'amélioration des infrastructures sanitaires a atténué la pratique traditionnelle du *jangoany*[153]. Dans ce cadre, des lavoirs, douches et, surtout latrines publiques ont été construits, en particulier dans les quartiers de Tsararano et Mahavoky, toujours par le biais de la coopération bilatérale.

[151] In *Gazetiko*, journal quotidien en malagasy, n° 2042 du 04 janvier 2005.
[152] Bornes fontaines GTZ ou PAIQ.
[153] *Jangoany* : pratique traditionnelle consistant à faire ses besoins dans la nature, l'utilisation des latrines étant chose inconnue. Elle est une dimension culturelle et éducative au problème d'assainissement à Majunga. Elle constitue l'une des raisons de la propagation de l'épidémie de choléra en 1999.

D'autres actions plus sporadiques mais fondamentales traduisent encore la restructuration des quartiers spontanés. Il s'agit par exemple de la réfection des routes, effectuée dans le cadre du projet « protection sociale » du FID[154] à Tsararano Anosikely et à Mahavoky. Il y a eu également des actions de l'IRCOD-Majunga, en complément des infrastructures d'adduction d'eau potable déjà mentionnées, dans le cadre du programme d'appui à l'urbanisme de la ville de Majunga et l'aménagement du vallon de Metzinger. Un terrain de sport a été construit à Tsararano Ambany. Ces interventions, qui vont certainement continuer, sont vivement souhaitées par la population dans les quartiers spontanés.

Telle est la situation dans les quartiers spontanés, mais une vaste zone, située à l'ouest de la ville, tient actuellement une place prépondérante quant aux enjeux du développement de la ville de Majunga. Il s'agit des zones d'extension : actuelle, puis potentielle.

IV. L'EXTENSION EN COURS DE LA ZONE URBAINE

La zone d'extension de la ville de Majunga est composée d'éléments complexes et disparates. Au début, le processus d'extension a suivi une tendance unidirectionnelle vers l'est. Actuellement, la progression a beaucoup évolué. Si, dans son ensemble, le cheminement vers l'est est maintenu, il se fait de manière éclatée, selon plusieurs directions. Par ailleurs, l'expansion prend des formes différentes : quartiers semi-ruraux, zone concertée à côté de l'université, secteurs de Belobaka et d'Antsanitia où un projet communal d'aménagement s'est amorcé. Enfin, l'attraction de la RN 4 reste prépondérante, et définit une progression toujours axiale, linéaire.

A. Les quartiers semi-ruraux

Les quartiers dits semi-ruraux sont localisés sur la couronne nord–nord-est de la ville. Cet ensemble, qui forme actuellement la limite spatiale de Majunga vers l'est est constitué principalement par les quartiers d'Antanimasaja, Ambohimandamina, Antanimalandy, Antanambao Sotema, Ambondrona et Amborovy. Ils sont caractérisés par des densités encore fortes, bien qu'elles faiblissent entre 50 et 100 hab./ha en 2003 (cf. Fig. 23 et 24), la zone la plus densément peuplée se situant dans le secteur d'Antanimasaja avec 120 hab./ha. Mais, à l'opposé, il existe encore des zones peu peuplées avec une densité qui s'approche de la densité périurbaine environnante (7 hab. /ha). La plupart des gens qui occupent le secteur sont des migrants récents. Selon notre enquête sur le secteur d'Ambohimadamina, une majorité des chefs de ménage (58 %) pratique encore des activités de type rural (élevage ou agriculture) en attendant autre chose, ce qui vaut sa dénomination au secteur. Par ailleurs, ici, tout n'est pas bâti, loin de là, ce qui va de pair avec la possibilité de garder des activités rurales, mais renforce la densité des zones construites. L'autre paramètre significatif qui justifie l'épithète de « semi-rural » est le type d'habitat et la composition des matériaux de construction. La maison d'habitation est construite, ici, à près de 90 %, avec des matériaux locaux, essentiellement naturels. Les piliers en bois, les murs en terre et les toits de *satrana* sont omniprésents dans la construction, malgré une certaine diversification des matériaux de construction, qui apparaît au fur et à mesure où on se rapproche du centre.

Selon une étude effectuée sur la structure de l'habitat à Ambohimandamina, la rusticité de l'habitat dans ce secteur est le reflet de la pauvreté, de la précarité et du caractère récent de l'installation (ANDRIAMITANTSOA T., 2001). La précarité matérielle de l'habitat

[154] Fonds d'Intervention pour le Développement. Un organisme de développement intervenant principalement dans la construction d'infrastructures de base.

se traduit par une omniprésence des cases entièrement végétales ; elles forment jusqu'à 25 % de maisons recensées en 2001. La plupart des maisons sont très petites : une pièce exigüe, souvent ; et 70 % des maisons ne comportent pas plus de deux pièces. Elles sont rustiques : sol et murs en terre et toit en *satrana*. Mais elles sont fortement peuplées. Cependant, actuellement, nous avons constaté une certaine restructuration de ce type d'habitat avec une présence significative des constructions en tôle. Et, au total, ici aussi, la majorité des maisons sont construites en matériaux hétéroclites, et ceux qui coûtent le moins cher. Si le toit est entièrement en *satrana*, l'utilisation des tôles ou des fûts aplatis commence à se banaliser. Par ailleurs, le bois reste toujours prépondérant pour les piliers de soutien des murs.

Par ailleurs, les quartiers « semi-ruraux » (en fait de purs quartiers sous-intégrés, alors que les quartiers populaires centraux sont « presque urbains ») sont profondément marqués par un sous-équipement général. Certains quartiers, comme Ambohimandamina et Antanambao Sotema ont certes bénéficié, comme les quartiers spontanés du secteur central, de l'intervention des organismes de développement, via la mise en place de quelques infrastructures communautaires (construction de bornes fontaines, de complexes sanitaires, d'une bibliothèque municipale, de crèches, etc.), mais la viabilisation de ces secteurs sera un travail de longue haleine pour la commune urbaine de Majunga. Selon les études effectuées dans le cadre du PUdi 2003, par rapport à la population scolarisable, le nombre des établissements d'enseignement de base est largement insuffisant. Il en est de même pour la desserte médicale où les infrastructures des soins manquent cruellement (Tab. 29). Ce tableau nous montre une répartition duale, le nombre de centres de santé de base est satisfaisant dans la plupart des secteurs de la commune urbaine de Mahajanga à l'exception des secteurs 4 et 5.

Tab. 29 – La répartition des établissements de soins par secteur

Secteurs	Centres de soins	Dispensaires	CHU
S1 : Centre-ville ancien et structuré	8	1	1
S2 : Quartiers populaires centraux	11	3	-
S3 : Sites rive gauche vallon Metzinger	4	-	-
S4 : Zones périphériques de la RN4	1	1	-
S5 : Zone « semi-rurale » du nord-est et littoral touristique	1	-	-

Source : PUdi, 2003.

Au total, cependant, les quartiers « semi-ruraux » font bien partie intégrante de la ville. Mais ils se distinguent des quartiers plus centraux par une construction encore discontinue, un sous-équipement chronique et un habitat encore plus précaire. Ces quartiers sont cependant en cours d'évolution, ce que montre l'exemple que nous allons développer.

B. La valorisation de la zone « semi-rurale » au nord-est

Un axe dirigé vers le nord-ouest tend à se développer le long du littoral. Cette bande est centrée sur les zones touristiques balnéaires se trouvant dans le secteur à l'extrémité de l'aéroport d'Amborovy. Elle est focalisée sur les plages, encore légèrement à l'écart de l'agglomération. Celles-ci sont très fréquentées par la population locale et appréciées des touristes étrangers. Elles sont pourvues d'infrastructures hôtelières d'accueil, aménagées et situées près de sites naturels (Cirque rouge). C'est le cas notamment pour les plages d'Amborovy (Zahamotel) et du Grand Pavois. Mais ce secteur accueille aussi de l'habitat de haut et moyen standing. Des notables majungais et des *karana* commencent à s'y installer.

Etant donné les enjeux de l'économie touristique pour la ville de Majunga, cette zone

reçoit une attention particulière de la part des responsables communaux, qui prévoient la mise en place d'une véritable zone touristique organisée. Dans cette ligne d'idée, des législations existent déjà : respect du pas géométrique pour les constructions, prescriptions spéciales pour les activités et les constructions autorisées. Des infrastructures sont en cours d'implantation : amélioration de l'accessibilité aux plages et réalisation de nouveaux accès à la mer, aménagements sanitaires minima pour le public (WC – toilettes – douches, avec fosses et puisards – points d'eau potable – corbeilles – poubelles). A côté, on prévoit l'aménagement et l'équipement des villages de pêcheurs voisins. L'objectif de ces initiatives consiste en la création d'un véritable centre touristique balnéaire, pour le tourisme de masse. Actuellement, le littoral d' « Amborovy et du Grand Pavois », avec le bord de mer en centre-ville, sont les endroits les plus prisés par le tourisme de masse, en période de vacances scolaires essentiellement. Il s'agit de transformer ces zones en un véritable pôle littoral touristique, avec des équipements et des infrastructures d'accueil appropriés (hôtellerie et hébergements variés, commerces, artisanat, services divers, accueil) ; mais aussi de créer des zones d'habitation permanente.

C'est une zone réservée en priorité aux opérateurs investis dans le tourisme balnéaire (locaux ou étrangers). Une étude du PUdi 2003 trace les lignes majeures du futur aménagement de la zone. Selon les prévisions, en 2023, le nouveau pôle touristique d'Amborovy s'étendra sur 174 ha alors que les surfaces disponibles dans l'immédiat sont d'environ 250 ha (Tab. 30). Cette répartition spatiale est projetée pour une population de 15 000 habitants. Les parcelles prévues pour l'habitation se situant en moyenne autour de 200 m².

Au total, le secteur aura une place prépondérante dans la problématique économique de la gestion urbaine, mais aussi en ce qui concerne la question de la mise en place d'équipements urbains de base pour la zone d'extension de Majunga. Ce peut être aussi un kyste urbain, coupé des quartiers d'habitation traditionnels et moins affecté par les tares urbaines actuelles.

Tab. 30 – Les prévisions en surface du pôle d'Amborovy

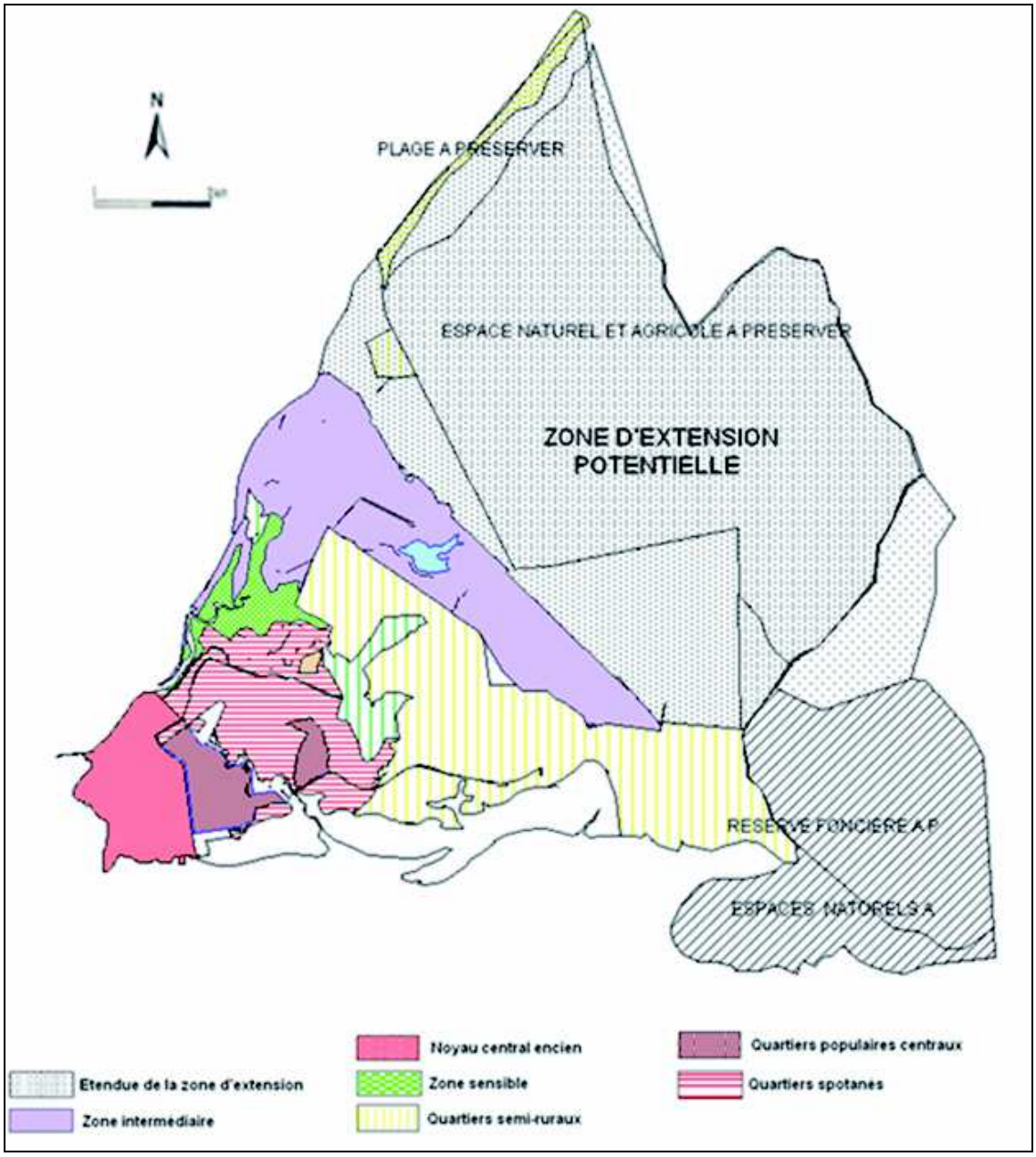
Désignations	Habitat	Infrastructures d'accueil	Equipements et services	Voiries, espaces verts, etc.	TOTAL
Répartitions (%)	43	10	11	36	100
Superficie (ha)	75	17	19	63	174

Source : PUdi, 2003.

C. Le front pionnier actuel

L'extension future de Majunga passe par l'intégration d'une partie du district de Mahajanga II. Certains indicateurs montrent déjà que plusieurs *fokontany* de la commune rurale de Belobaka sont en passe d'intégrer la ville : Belobaka, Antsanitia et Amparemahitsy. Ils constituent la zone d'extension potentielle de Majunga et lui offrent une superficie aussi vaste que celle actuellement ubanisée (Fig. 34).

Fig. 34 – La constitution d'une zone d'extension potentielle



Source : PUdi (ANDRIAMITANTSOA T., 2005).

La première phase de l'extension reposera sur la création d'un pôle mixte d'activités industrielles et de services. Mais une zone d'habitation est prévue également, partant de l'existant d'Antanimalandy, d'Ambondrona, et de l'université, par extension sur la commune de Belobaka. Une attention particulière doit alors être portée à la disponibilité en eau (et à sa qualité), la quantité de foncier disponible et l'accès aux ressources énergétiques, en particulier au bois (dans le cadre d'un pays en développement). Les principes d'aménagement de la future zone industrielle de Belobaka se fondent sur l'idée d'une zone bien individualisée, à l'occidentale. Mais une relation directe avec la RN4, le port actuel, ainsi qu'avec le nouveau port (SOLIMA) et l'aéroport sera aussi une priorité. Les superficies disponibles dans l'immédiat pour la zone Belobaka sont d'environ 1 000 ha. Elles constituent la plus vaste réserve foncière, susceptible d'accueillir l'extension spatiale de la ville de Majunga. Le lotissement industriel sera géré par une société, ou un établissement public, et la zone fera

l'objet d'un PUDé[155]. Comme dans le cas du pôle touristique d'Amborovy, le PUdi a déjà estimé les besoins potentiels en surface pour lancer le pôle. En 2023, en retenant l'hypothèse d'une création de cinq unités industrielles par an, le besoin se situera au niveau de 250 ha (à raison de 2,5 ha par unité). Mais il faudra 250 ha également pour une zone d'habitation attenante et ses équipements.

Du tourisme « durable » existe à Antsanitia, un village littoral du district de Mahajanga II. Il est en cours de développement. Le concept de « tourisme durable et intégré » n'est pas un vain mot, pour le village d'Antsanitia, inclus dans une réserve touristique mise en place par l'Etat. Une association locale (ADTIA[156]), montée par un promoteur français et gérée par les habitants du village de pêcheurs, bénéficie du soutien des autorités locales et des opérateurs touristiques. Effectivement, le complexe hôtelier d'Antsanitia Resorts a été inauguré le 27 septembre 2006, lors de la célébration nationale de la journée mondiale du tourisme. Antsanitia resorts propose bien plus que des baignades tranquilles sous un climat idyllique. Il donne accès aux espaces intérieurs, en partant des mangroves vers les collines, à travers les rivières, les forêts et les lacs, grâce à des circuits aptes à satisfaire les amateurs d'écotourisme les plus exigeants. L'hôtel est composé de bungalows distribués sur un petit plateau, surplombant l'estuaire de la rivière *Morira* et la magnifique langue de sable qui le sépare du canal de Mozambique.

Profitant de cette action pilote, d'autres projets de lotissement pour des zones d'habitat se sont cristallisés, à l'initiative de promoteurs immobiliers, dans cette zone d'Antsanitia. Lors de notre entretien avec le directeur régional des Emplois et du Travail[157], il nous a indiqué que sa délégation régionale a également envisagé de procéder au lotissement d'une zone d'habitation dans le secteur d'Antsanitia. Il a précisé que l'acquisition foncière était en marche et que l'on passait à la recherche de financements pour concrétiser le projet.

La zone d'extension de la ville de Majunga est formée par des éléments complexes et se développe selon des axes multiples. Mais il existe une direction encore plus dynamique, dans la partie est de la ville, là où l'existence de la RN4 est déterminante et apporte, de surcroît, un bras directionnel majeur.

D. La poussée linéaire selon l'axe de la RN4

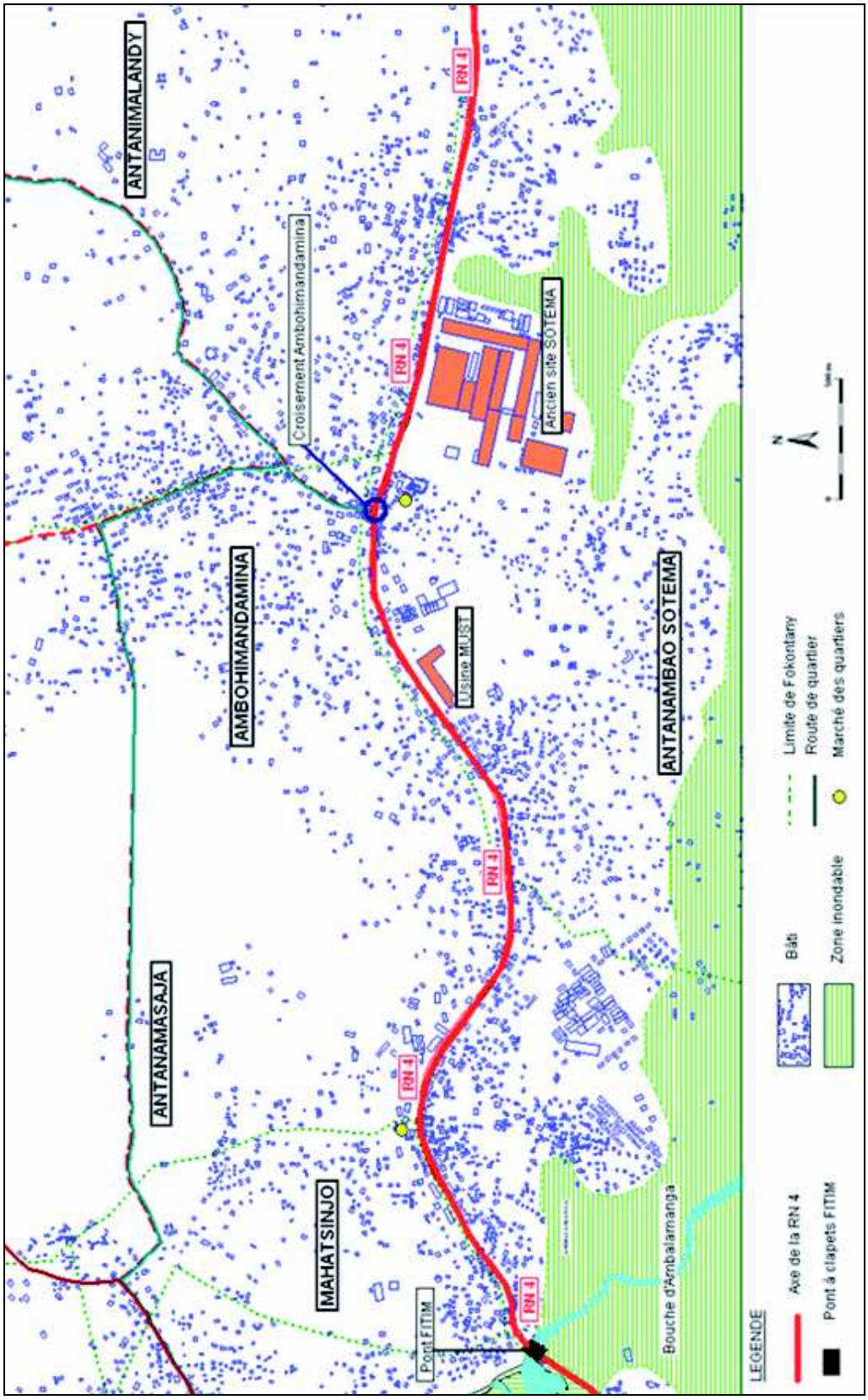
Plusieurs facteurs se cumulent pour expliquer les lotissements liés, au départ, à la zone industrielle avec la formation de quartiers ouvriers, puis la prolifération des constructions spontanées. Ils relèvent de la facilité de circulation et des emplois proposés.

La densité du bâti, le long de l'axe de la RN4, atteste de ce dynamisme particulier (Fig. 35). Trois secteurs se distinguent dans cette poussée linéaire. D'abord, celui d'une forte concentration de l'habitat sur les deux côtés de la RN4, dans le secteur de Mahatsinjo, immédiatement après le pont FITIM. Puis, on trouve un secteur central encore très dense, composé par les unités industrielles et les quartiers ouvriers, en particulier au niveau du croisement d'Ambohimandamina. Enfin, la zone des constructions récentes, passée la sortie de la ville au niveau d'Antanimalandy, avec un étirement qui se prolonge très loin jusqu'à la zone d'Amparemahitsy.

La zone industrielle a été la raison principale de cette extension linéaire, dans le passé, mais d'autres facteurs jouent aujourd'hui un rôle prépondérant, dynamisent l'initiative populaire et attirent la construction le long de la route nationale. D'ailleurs, malgré (ou en

[155] PUdé : Plan d'Urbanisme détaillé.
[156] Association du développement Touristique Intégrée d'Antsanitia. Disponible sur : www.adtia.org.
[157] Un entretien non directif qui s'est tenu au mois de février 2008.

Fig. 35 – Extension linéaire le long de la RN4



Source : Fonds de carte PUdi (ANDRIAMITANTSOA T.).

raison de) la crise, la zone industrielle est mitée de partout par des constructions récentes et illicites, dont les propriétaires n'ont aucun lien avec l'industrie. Mais la RN4 permet la prolifération des activités informelles comme le petit commerce et les services qui bénéficient de conditions d'accès très favorables. Des épiceries, gargotes, marchés de quartiers s'alignent ainsi le long de la RN4. Mais, très classiquement, en sortie d'agglomération, on trouve aussi des grossistes, de la réparation automobile ou autre, des services tertiaires. On a ainsi l'ébauche d'une sortie de ville, selon, toutes proportions gardées, un modèle occidental. Avec le même mélange de fonctions industrielles et commerciales, d'habitat varié, et encore d'activités tertiaires liées à la bonne accessibilité.

En tout cas, ce modèle classique en morphologie urbaine, marqué par l'axialité, la densité linéaire, la notion d'entrée de ville influence beaucoup la progression spatiale et l'extension des villes malgaches, en priorité Antananarivo (RN1, 2, 4 et 7).

*
* * *

Comme pour la plupart des métropoles régionales des pays en voie de développement, le poids de l'histoire reste prépondérant pour expliquer les aspects spatiaux de l'extension de la ville. Apparemment, le façonnage de l'espace urbain majungais est intimement lié à la dimension humaine de la formation du peuplement. Chaque groupe installé, par occupation ancienne ou par vague migratoire récente, a profondément marqué les étapes spatiales de la constitution interne de la ville de Majunga. Le noyau s'est formé avec l'essor de la place commerciale de Majunga, lorsque ses acteurs se sont impliqués dans la formation urbaine : Arabes, *Antalaotra, Karana*. Ils ont cependant peu marqué la structure spatiale et architecturale des quartiers de Majunga be. L'occupation merina a laissé, elle aussi, peu de vestiges au territoire urbain visible actuel. C'est avec l'arrivée des Français, par le biais de la période coloniale, que les notions d'urbanisation et de planification spatiale se concrétisent, aboutissant à l'actuel centre urbain, structuré et équipé. Puis, l'arrivée massive des migrants a favorisé le bouleversement paysager de la ville de Majunga. En définitive, à chaque étape du développement humain coïncide un gradient de propagation spatiale, qui aboutit à une ville plus étendue et à une recomposition urbaine en fonction de dynamiques nouvelles.

Au total, Majunga n'échappe pas au fait d'être un espace complexe, celui qui caractérise actuellement la situation des villes des pays en voie de développement. A travers sa morphologie, nous avons constaté les mutations spatiales d'une croissance urbaine à marche forcée. Le rythme des transformations est soutenu, dans le temps court (période post-coloniale), après un immobilisme apparent de longue durée. Se dessine alors un mouvement centrifuge qui suit, dans sa globalité, les problématiques récurrentes du sous-développement : contraintes physiques, production foncière informelle, habitat sous-intégré et aménagements précaires. Et on aboutit, au final, à la fameuse dualité spatiale des villes des pays pauvres entre centre et périphéries. Ce qui se distingue nettement dans le cas de Majunga. La fracture spatiale est marquée par l'existence d'un secteur structuré, d'une apparente homogénéité à l'ouest, qui s'oppose à un espace mal maîtrisé et anarchique à l'est. La ségrégation territoriale est caractérisée encore par la présence d'espaces marginaux périphériques et un phénomène de mitage, ainsi que par la présence d'ensembles architecturaux disparates. On relève aussi une forte ségrégation sociale avec des groupes ethniques bien enracinés (sans aller jusqu'aux

communautés fermées, à la différence de la capitale), mais aussi des quartiers à population défavorisées et vulnérables (souvent les migrants récents). On obtient au total une typologie des quartiers « classique » du centre vers la périphérie : noyau historique, hypercentre commercial et administratif, quartiers structurés et homogènes, quartiers populaires centraux et quartiers nouveaux « semi-ruraux ».

A notre sens, cette formation spatiale complexe reflète bien le niveau métropolitain régional de Majunga, tout à fait en relation avec sa taille. La ville explose, d'une manière spontanée, que l'on tente de planifier et connaît un étalement pour l'instant purement horizontal.

CONCLUSION DE LA DEUXIEME PARTIE

Dans son ensemble, Majunga a effectivement atteint le niveau d'une métropole régionale. Sur le plan démographique, ce niveau a été atteint au moins depuis la période coloniale et actuellement, Majunga est la cinquième ville de Madagascar après Antananarivo, Toamasina, Antsirabe et Fianarantsoa. C'est une certitude et au moins les deux recensements officiels (1975 et 1993), plus l'estimation de l'INSTAT en 2005 le confirment.

Il faut cependant admettre que Majunga n'est jamais arrivé à surpasser Tamatave, la capitale des *Betsimisaraka* et Antsirabe, la dynamique métropole régionale du Vakinankaratra. Quant à Fianarantsoa, la compétition est lancée et la concurrence se fait sérieuse entre la capitale des *Betsileo* et celle des *Sakalava*. Par ailleurs, les prévisions pour 2020 (421 000 habitants), ne laissent pas entrevoir un bouleversement majeur, Majunga restera dans un proche avenir, une métropole régionale de taille intermédiaire. Quoi qu'il en soit, pour l'instant, elle remplit réellement les conditions nécessaires au concept de métropolisation : démographique et surtout fonctionnel, avec le niveau de métropole régionale.

Concernant les autres paramètres déterminants qui permettent nettement de définir la position métropolitaine de Majunga, nous avons recensé des fonctions urbaines majeures : le port, l'industrie et l'artisanat, l'administratif, le commerce et les services, les transports. A côté, certains domaines sont porteurs : le tourisme, la pêche industrielle et l'halieutique (Schéma 2). Au plan fonctionnel, le seuil qualitatif est franchi par Majunga et elle atteint, par ailleurs, le niveau de la masse critique. Elle répond aux critères de la métropolisation comme la centralisation et la concentration simultanée d'activités rares et dominantes, avec un effet spatial régional. Son volume d'emplois est attractif pour qui veut créer des activités professionnelles. D'après notre étude de terrain, la ville de Mahajanga totalise au moins 68 382 emplois répartis dans les différentes branches de l'activité urbaine (cf. Schéma 2).

La fonction industrielle, qui faisait la renommée de Majunga pendant les années 1970, lui permet encore de se classer au quatrième rang des villes malgaches, après Antananarivo, Antsirabe et Antsiranana. Le dynamisme de son secteur commercial la distingue nettement des autres métropoles, puisqu'elle est classée en deuxième position après Toliara. Quant à la pêche industrielle, malgré la concurrence sérieuse d'Antsiranana, Majunga garde jalousement une position de leader dans ce domaine. Sa position est confortée par un port de pêche artisanal, voire « informel », florissant

Au total, Majunga est le premier port de pêche de la Grande île, malgré la concurrence d'Antsiranana. Sa situation n'est pourtant pas due au dynamisme particulier du port qui souffre de maints handicaps, en particulier l'ensablement progressif du chenal dans la baie de Bombetoka. Cependant, Majunga tient fermement une deuxième position en terme d'activité portuaire.

Majunga est en perpétuelle concurrence avec les autres métropoles régionales de taille voisine, comme Fianarantsoa, Taomasina, Antsirabe, voire Antsiranana et Toliara, dans les

domaines bien définis de la métropolisation. Parfois très bien placée, elle accuse aussi des retards, à l'instar du domaine de la presse locale. Mais toutes les métropoles régionales de Madagascar sont encore incomplètes.

Quant au niveau qualitatif des emplois proposés, si une mutation notable s'est amorcée, Majunga demeure encore au stade du retard, comme d'ailleurs ses concurrentes. C'est la caractéristique même de toutes les villes des pays pauvres. Le poids du secteur informel, qui représente 41,58 % des emplois recensés, et l'agriculture (8,10 %) révèlent, avec une acuité particulière, ce handicap. Selon l'enseignement de la comparaison avec Clermont-Ferrand, le niveau qualitatif des emplois urbains à Majunga demeure trop bas. Les fonctions métropolitaines supérieures n'ont qu'un poids très relatif, même à ce niveau de taille, alors qu'il manque des emplois stratégiques. Bien entendu, l'internationalisation des fonctions urbaines n'est qu'à un stade embryonnaire. Sous un autre angle, Majunga est largement dépendante d'Antananarivo, dans de nombreuses branches d'activités, en particulier la banque, l'assurance, l'informatique et les services privés ou aux entreprises, la plupart des entreprises opérant dans la ville ayant leur siège social à Antananarivo.

Schéma 2 – La constitution d'une métropole régionale à Majunga



(ANDRIAMITANTSOA T., mars 2008).

Certes, une mutation s'opère progressivement. Nous avons constaté un recul très net de la part des activités informelles. Si celles-ci sont évaluées à 59, 30 % des actifs par le projet MADIO en 2000, nous n'avons trouvé qu'un taux plus modeste de 41, 58 % en 2005. Certes, la sous-estimation n'est pas à écarter dans notre recensement, mais l'écart est très important. L'augmentation de la part du secteur tertiaire, amorcée depuis les années 1990 continue vigoureusement. Son poids croissant est perçu d'une manière très nette au niveau de l'orientation des nouveaux investissements. En tous cas, le processus de tertiarisation est en marche, même si celui-ci est encore trop faible.

Troisième partie

UNE METROPOLE RÉGIONALE

DANS L'ESPACE

Introduction de la Troisième partie

L'approche spatiale s'inscrit aussi dans une démarche géographique. Elle y a sa place, sans pour autant occuper toute la place. Plusieurs auteurs accordent ainsi une attention particulière à la performance métropolitaine au plan spatial. *« L'analyse spatiale prend tout son sens quand on considère la spatialité ou mise en espace de l'étendue par la société »* (GRASLAND C. et SAINT-JULIEN T., 2006).

L'objectif de l'analyse spatiale consistera à relever les outils et les moyens dont dispose une métropole régionale pour asseoir son autorité sur l'espace. L'analyse spatiale fait l'hypothèse que, dans la formation des répartitions spatiales, et dans la constitution de systèmes géographiques, des règles interviennent pour expliquer ce qui relève de choix sociaux et économiques, indépendants de la variété des milieux physiques. Ces règles sont intégrées dans des modèles qui rendent compte du fonctionnement et de l'évolution des systèmes spatiaux. En d'autres termes, la place et le niveau hiérarchique d'une ville dans le réseau urbain s'appuient sur différents facteurs qui serviront de paramètres d'analyse pour la ville-métropole. Le centre de gravité de ce phénomène spatial est le noyau urbain qui entretient des relations systématiques avec un territoire ou une région

L'originalité de la ville de Mahajanga réside dans sa situation de ville de pays en voie de développement ne respecte pas certains paramètres « classiques » d'analyse du système de polarisation de l'espace. Diverses conditions de l'influence spatiale métropolitaine sont médiocres, voire inexistantes, en particulier les voies de communication. Cependant, tous les paramètres et conditions susceptibles d'influencer la domination spatiale seront abordés, afin justement de bien cerner la spécificité du rayonnement de la ville. Par ailleurs, en fonction des résultats de cette analyse, nous pourrons déterminer, d'une façon claire, la zone d'influence directe et indirecte de la ville de Majunga.

La démarche se déroulera en trois étapes bien distinctes, mais cependant liées. Dans un premier temps, nous aborderons les conditions d'accessibilité à la ville-centre, à travers trois paramètres : la proximité spatiale, la proximité temporelle et la qualité des infrastructures de circulation.

La deuxième étape consistera à redéfinir les facteurs classiques sur lesquels reposent les conditions de l'emprise spatiale métropolitaine en les adaptant au cas de Majunga. Le rayonnement des activités urbaines métropolitaines en sera bien sûr la base. Mais nous retiendrons surtout les fonctions, qui représentent localement le niveau fort du rayonnement. A titre d'exemple, l'*hinterland* du port, l'aire d'influence commerciale, l'aire d'influence administrative (province et région de Majunga), l'aire scolaire (universités et grandes écoles), l'aire d'influence religieuse et l'aire hospitalière (CHU d'Androva).

En dernière étape, nous pourrons élaborer une synthèse spatiale de la zone d'influence, à partir des différents facteurs de spatialisation étudiés. Ceci ouvrira notre recherche sur la question de l'organisation urbaine et des réseaux.

Chapitre 6

LES CONDITIONS DE LA DOMINATION DE L'ESPACE PAR MAJUNGA

I. LES CONDITIONS D'ACCESSIBILITÉ

La distribution spatiale des infrastructures de circulation tient un rôle éminent en matière de diffusion de la domination métropolitaine. C'est en fonction de la qualité des réseaux, du mode de transport le plus usité, de la fréquence de la desserte, de la saisonnalité de certains trajets et des coûts de transports pratiqués qu'on peut définir le degré d'accessibilité à un lieu donné depuis la métropole.

La réalisation d'un modèle de transport est alors indispensable dans cette approche spatiale. La connaissance des trafics est la base nécessaire à la constitution de ce modèle, ainsi qu'une étude élargie des conditions d'accessibilité. Cependant, en centrant l'observation sur les infrastructures de transport, nous viserons spécifiquement les effets spatiaux, induits autour d'elle, par la métropole régionale.

A. Un système multimodal embryonnaire

1. La desserte qualitative en transport aérien

A côté de la prépondérance des communications terrestres, la part du transport aérien, si minime soit-elle, traduit une ébauche de constitution d'un système multimodal, permettant de desservir totalement une métropole régionale. Toutefois, ici, la liaison aérienne joue un rôle secondaire à cause du caractère intermittent des vols et de la restriction du trafic à une clientèle intimement liée au développement du tourisme. Le réseau aéroportuaire, interne, au sein de la province est constitué par seize aéroports ou aérodromes ouverts à la circulation publique et classés en trois catégories (Fig. 36) :

> • **Catégorie 1 :** Un aéroport principal, Majunga, géré par ADEMA[158]. Il constitue la base de l'armature du réseau aéroportuaire, au sein de la province. Statutairement, huit des neufs pôles régionaux reconnus en terme d'aviation disposent d'un aérodrome de catégorie 1, seul le pôle régional de *Maintirano* (province de Majunga), étant desservi par un aérodrome secondaire. Mais des ombres planent. Les réflexions

[158] ADEMA : Aéroports de Madagascar.

actuelles dans le domaine aéroportuaire annoncent un désengagement de l'Etat dans la gestion des douze aérodromes au total gérés par ADEMA.

• **Catégorie 2 :** Deux aérodromes secondaires, mais dotés du système AFIS[159], soit Maintirano et Antsohihy.

• **Catégorie 3 :** Treize aérodromes, ouverts à la circulation aérienne publique, qui desservent les petites villes enclavées et certains bourgs-centres comme Tambohorano, Morafenobe et Ambatomainty.

Fig. 36 – Aérodromes ouverts à la circulation publique (province de Mahajanga)



Source : ACM, PNT secteur aérien, 2004.

[159] AFIS : *Aérodrome Flight Information Service*. Aéroports bénéficiant d'un service d'information de vol gérés par ACM.

L'infrastructure aéroportuaire de Majunga, située à Amborovy à seulement six kilomètres du centre-ville, est dénommée « *Aéroport Philibert Tsiranana* », en mémoire du premier président de la République, originaire de la région. Avec une piste de 2,2 km, il a à peu près la taille de Toamasina, alors que l'aéroport international d'Ivato, dans la capitale, a une longueur de piste de trois kilomètres. Comme la plupart des aéroports de première catégorie, il peut supporter l'atterrissage des Boeings 737. Il dispose cependant d'un système moderne d'aide à l'atterrissage (ILS). L'aéroport d'Amborovy est géré par une représentation régionale d'ADEMA, avec un chef d'agence qui dirige une trentaine d'employés.

En dehors d'Amborovy, on a de petits terrains installés dans les localités isolées, à travers la province de Mahajanga. Elle est assez privilégiée dans ce domaine puisque deux d'entre eux bénéficient d'un système AFIS : *Maintirano* et *Antsohihy* (Fig. 36). Pour le reste, le réseau est relativement dense : *Analalava, Bealanana, Mandritsara, Befandriana Avaratra, Port-Bergé, Mampikony, Tsaratanàna, Soalala, Ambatomainty, Morafenobe, Antsalova, Tambohorano* et *Besalampy.* Il répond à la politique du « réseau des lignes sociales », qui vise à désenclaver les petites villes et localités qui sont handicapées par une desserte routière défaillante durant une majeure partie de l'année. Ce sont des destinations qui, sans la desserte aérienne, seraient coupées du reste du pays (surtout *Besalampy, Ambatomainty, Morafenobe, Antsalova, Befandriana Avaratra* et *Mandritsara*). Inversement, sur l'axe de la RN4, qui bénéficie de conditions d'accessibilité routière favorables, aucune localité n'est desservie par un de ces aérodromes.

Notons que c'est la compagnie nationale « AIR MADAGASCAR[160] » qui assure actuellement la desserte de tous ces aéroports. Le réseau domestique d'Air Madagascar, l'un des plus importants dans le monde, en termes de couverture, permet aux hommes d'affaires de se déplacer rapidement dans les différentes régions. Mais la gestion du transport aérien ne se fait pas sans problèmes. En 2005, du fait d'une absence permanente de rentabilité économique, Air Madagascar a envisagé d'arrêter la desserte de cinq destinations de son réseau intérieur : *Ambatondrazaka, Mananara, Manakara, Farafangana* et *Mananjary*. A titre d'exemple, leur exploitation avait entraîné une perte de 600 000 USD en 2004 (RABEMANANORO E., 2007). Toutefois, ces cinq lignes ne faisaient pas partie du réseau des lignes sociales, mais du réseau commercial ordinaire d'Air Madagascar. Parmi les explications à la non-rentabilité de ces dessertes figurent les contraintes techniques d'exploitation. Par exemple, en l'absence de points de ravitaillement sur la plupart des petits aéroports de Madagascar, les avions d'Air Madagascar sont obligés d'avoir dans leurs réservoirs le carburant nécessaire pour effectuer un vol aller-retour. Cela a pour conséquence de réduire le nombre de sièges « vendables » sur les vols, et donc d'amoindrir les recettes commerciales possibles (en passagers et en fret). Par ailleurs, les vols « sociaux » dont font partie certaines dessertes de la province de Majunga (Ambatomainty, Morafenobe et Antsalova) grèvent encore plus le budget d'Air Madagascar. Au plan national, au nombre de vingt et une, ces destinations représentent des lignes à faible trafic, sans aucun espoir de rentabilité. Toutefois le principe d'une subvention des vols « sociaux », est désormais acquis.

Dans ce contexte, quelle est la situation économique de l'aéroport de Majunga ? Pourrait-il jouer un rôle de redynamisation et renforcer le rang métropolitain de Majunga ?

[160] AIR MADAGASCAR a été créée sous les ailes d'AIR FRANCE. Après « MADAIR », il y a eu, en 1962, un changement d'appellation en AIR MADAGASCAR. La flotte actuelle d'AIR MADAGASCAR est composée par deux Boeing 767-300, deux Boeing 737-300, deux ATR72-500, un ATR42-500, un ATR42-300, quatre Twin-Otter et un Piper Aztec (RABEMANANORO E., 2007).

2. Un trafic régional contenu

Même si, le réseau intérieur malgache est très dense, son trafic est limité. Le trafic passagers (en 2003) pour les aéroports de catégorie 1, gérés par ADEMA, confirme cette situation (Tab. 31). Globalement, le trafic est faible, la crise de 2002 ayant porté un coup sévère aux activités économiques et au transport. Il est loin d'avoir retrouvé son niveau d'avant crise. Mais les chiffres montrent que la reprise est nette. Le tableau 31 révèle aussi l'écart monumental entre le trafic national (entre aéroports) et régional, c'est-à-dire autour des aéroports régionaux. Cette situation témoigne de la faiblesse des flux aériens qui desservent les métropoles régionales. Et le transport aérien ne peut en aucun cas porter une concurrence sérieuse aux transports terrestres. Ceux-ci restent donc prépondérants pour desservir les pôles régionaux à Madagascar.

Pour l'aéroport de Mahajanga, la position est convenable par rapport aux autres métropoles régionales. Sa situation, en 1999, était très favorable, avec le troisième rang national. Mais cette position s'est détériorée en 2003. Nosy-Be l'a presque rattrapée, en relation avec le développement touristique de l'archipel. Il y a surtout que Antsiranana a mieux résisté à la crise, ne serait-ce que parce que les liaisons terrestres avec le nord de l'île sont encore très difficiles. Elle dépasse même Toamasina. Mais Majunga semble résister un peu mieux que Toliara ou Tolagnaro.

Tab. 31 – Trafic passagers, 1999 et 2003, des aérodromes gérés par ADEMA

	1999				2003			
Aéroport	**National**	**Régional**	**Interna -tional**	**TOTAL**	**National**	**Régional**	**Interna -tional**	**TOTAL**
Antananarivo	345 616	126 069	194 970	666 655	235 387	138 373	168 799	542 559
Toamasina	90 545	11 874	-	102 419	57 061	5 569	-	62 630
Mahajanga	67 352	12 285	-	79 637	38 693	3 522	-	42 215
Antsiranana	76 118	12 285	-	78 573	58 354	5 302	-	63 656
Nosy Be	61 767	8 033	-	69 800	35 714	6 036	-	41 750
Morondava	23 390	-	-	23 390	12 610	-	-	12 610
Toliara	60 935	31	-	60 966	35 604	-	-	35 604
Tolagnaro	43 010	1 389	-	44 399	24 754	-	-	24 754
Fianarantsoa	2 457	-	-	2 457	1 084	-	-	1 084
Mananjary	2 332	-	-	2 332	1 087	1	-	1 088
Sainte Marie	32 082	2 001	-	34 083	19 126	-	-	19 126
Sambava	21 634	-	-	21 634	28 948	-	-	28 948
Total	**827 328**	**164 137**	**194 970**	**1 186 345**	**548 422**	**158 803**	**168 799**	**876 024**

Source : PNT, secteur aérien, 2004.

Actuellement, Majunga bénéficie d'une desserte bi-quotidienne avec la capitale, assurée par des avions ATR sauf le week-end (samedi et dimanche). Alors, la fréquence est réduite à une desserte par jour. Cette desserte des jours ouvrables est correctement programmée, et permet une mobilité cadrée sur la journée, pour le tourisme et les affaires surtout. Un aller-retour, avec un départ d'Antananarivo, à 7 h 00 ou à 8 h 05, permet de passer une journée bien remplie à Majunga. L'après-midi, le vol aller de 17 h 00 permet de travailler le lendemain à Majunga, voire (à la limite) d'effectuer un aller-retour dans la demi-journée pour traiter une affaire urgente à Majunga. Concernant les tarifs, Air Madagascar a une grille de tarifs standards pour ses vols intérieurs. Elle

regroupe les destinations au niveau de la distance géographique. Ainsi, le vol Tanà-Majunga s'achète-il à 128 € durant la haute saison et 119 € pour la basse saison[161]. Ce prix s'applique également pour d'autres liaisons telles qu'Antsiranana, Toliara, Taolagnaro et Nosy be. Les métropoles régionales plus proches de la capitale bénéficient d'un tarif plus bas, comme Toamasina (billet facturé 94 € pendant la haute saison et 85 € pour la basse saison).

Mais l'instauration d'un vol direct Majunga-Moroni peut jouer un rôle de premier plan avec une ouverture internationale. Air Madagascar veut optimiser, par l'exploitation commerciale, la présence des Comoriens, et des relations pour affaires avec l'archipel des Comores. De plus, Dzaoudzi (Mayotte) est maintenant connecté à Majunga, via Antsiranana.

En tout cas, l'aéroport d'Amborovy ne constitue pas encore un support de liaison aérienne intense. Comparée à la situation des métropoles régionales très dynamiques en Afrique et dans les pays développés, l'ouverture de Majunga au trafic aérien ne fait que commencer. Mais cela n'a rien d'exceptionnel et ce contexte est partagé par toutes les métropoles régionales à Madagascar. A titre d'exemple, l'aéroport d'Aulnat, à Clermont-Ferrand a connu un trafic passagers de 940 108 pour l'année 2000 (FAUCON F., 2002)[162]. Il se situait alors parmi les aéroports français à forte progression et occupait le onzième rang national. Ces flux aériens importants faisaient même de Clermont-Ferrand une plate-forme internationale, mais au cadre limité à une Europe proche. Mais actuellement, l'aéroport d'Aulnat, qui vient de perdre son hub et la compagnie régionale, Regional Airlines, absorbée par Air France, traverse une crise majeure qui compromet cette position.

Si telle est la situation du transport aérien, quelle est la place du transport maritime, dans le cadre d'un système global des transports, favorable à la desserte de la ville de Majunga ?

B. Les boutres : une liaison maritime intense ?

Dans cette analyse, nous allons nous concentrer sur les flux inter-portuaires réalisés par *botry* à Madagascar, avec leurs conséquences sur la desserte du territoire et sur la zone d'influence potentielle de la ville de Majunga. L'étude de la zone d'influence du port (*hinterland*) étant effectuée ultérieurement.

En effet, le trafic par *botry* traduit l'importance du trafic local. Il montre alors le rôle primordial tenu par le port de Majunga et la polarisation qu'il exerce sur certaines localités, au bénéfice de la métropole régionale de Majunga. L'analyse du trafic par *botry* montre que la ville portuaire de Majunga anime un réseau de liaisons maritimes intenses pour la desserte d'un territoire dépassant sa province (Fig. 37).

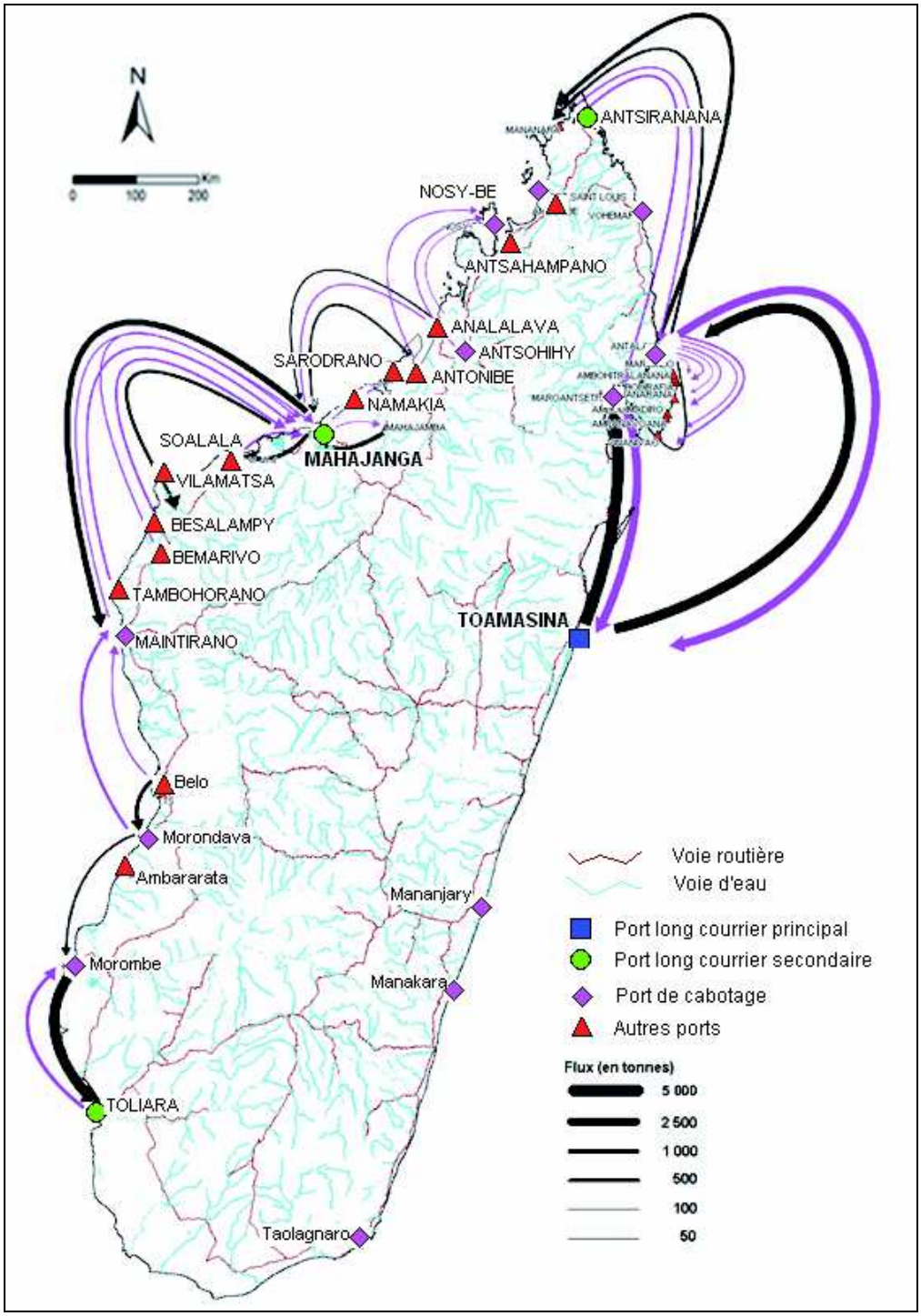
Les botry étaient initialement des bateaux en bois et à voiles mais peu à peu cette notion a évolué. Il existe toujours des navires à voile, essentiellement sur la côte ouest, mais également des navires à moteur, plutôt sur la côte est. A côté, à la notion de *botry*, s'attache surtout un type de tarif spécifique pour le droit de bord et le droit de stationnement. A ce jour, les *botry* sont exonérés du droit de stationnement. Les exploitants de *botry* règlent une somme forfaitaire annuelle, qui leur permet d'aborder dans tous les ports malgaches. Les opérations portuaires sont libres pour les *botry*. Ils peuvent assurer eux-mêmes leur propre manutention, sans autorisation spéciale. Actuellement, sont considérés comme *botry*, par les autorités portuaires, pour les problèmes de tarification, les navires de classe I, c'est-à-dire, ceux dont le volume géométrique est inférieur à 250 m^3 (PNT, flux cabotage, 2004)[163] **.**

Fig. 37 – Les principaux flux de marchandises par *botry* à Madagascar

[161] Source : www.madaconnection.com .

[162] *L'Auvergne urbaine », mythes et réalités de la ville auvergnate*, Presses Universitaires Blaise-Pascal, CERAMAC, Clermont-Ferrand 2002, p. 131.

[163] *Op. cit.*, p. 9.



Source : d'après PNT, flux cabotage, 2004.

Le port de Majunga entretient une relation intense avec toute une série de petites villes relais, le long de la côte nord-ouest malgache. Elle met en exergue un rôle métropolitain, par la redistribution du trafic maritime, auprès de localités où la relation terrestre est (depuis toujours) défaillante. en particulier sur la marge méridionale de la province de Majunga. Le port dessert des petites villes côtières, comme *Soalala, Besalampy* et *Maintirano*, mais aussi des petites localités qui assurent l'approvisionnement d'un vaste espace intérieur, à l'instar de *Lamatsa*, *Bemarivo*, *Tambohorano*, *Mahajamba*, *Antonibe*, *Namakia*, *Sarodrano* et *Anjavy*. Au total, Majunga dispose ainsi d'un très vaste *hinterland*. Le trafic le plus important s'observe sur le trajet Mahajanga-

Maintirano avec un volume annuel de 1 299 tonnes, le volume moyen annuel se situant au niveau de 435 tonnes pour les autres destinations.

Le trafic par *botry* assure l'essentiel des échanges locaux et est alimenté par les produits du terroir. Il assure l'approvisionnement en PPN, en biens de consommation, en biens d'équipement et en matériaux de construction. Il agit comme intermédiaire pour le compte du commerce de détail local. Ce réseau de commerce est assuré principalement par les opérateurs *karana*. Il est une alternative salutaire, pour les opérateurs locaux, aux transports terrestres. Par exemple, la liaison entre la ville de Mahajanga et les localités, situées dans la zone enclavée de la région de *Melaky*, présente des conditions très difficiles d'accès, avec des ruptures de charge fréquentes. D'abord, il faut traverser la baie de Bombetoka, par le bac (ou par vedette rapide pour les voyageurs), vers la localité relais de *Katsepy*. Depuis *Katsepy*, il faut emprunter la RN112 vers Mitsinjo sur une piste en terre défectueuse. Ensuite, la traversée de la région de *Melaky* se fait sur l'itinéraire de la RN19, une piste « jeepable » de 130 km, carrossable uniquement pendant la saison sèche. Et, sur certains tronçons, il faut même recourir à la charrette pour acheminer les marchandises (et continuer à pied pour les voyageurs). Dès l'arrivée de la saison des pluies, cette liaison est abandonnée totalement. Il reste donc le trafic par *botry* malgré des temps de trajet assez longs. Pourtant, depuis longtemps, les responsables politiques ont indiqué que la navigation par *botry* ne devait être qu'une solution « temporaire » en matière d'échanges locaux dans cette zone. Mais, jusqu'à maintenant, c'est la seule issue pour assurer des échanges réguliers faute de réhabilitation des deux routes nationales.

Concernant ce type de trafic maritime, on constate la part insignifiante du transport de passagers. Or, jadis, le mouvement était important, notamment grâce aux relations privilégiées avec les Comores, mais il a été supprimé à la suite des évènements de décembre 1976 (RAHARINARIVONIRINA R., 1980)[164]. Actuellement, ce transport de passagers a repris mais dans une moindre mesure. Et le système est loin d'être une alternative sérieuse pour les usagers, à cause de l'irrégularité des départs et des temps de parcours (voire la variabilité des itinéraires).

Autour de Majunga, la route reste donc le moyen le plus souple et le plus décisif pour desservir les régions. Mais, à défaut d'une infrastructure routière convenable et bitumée, les pistes en terre jouent encore un rôle primordial pour la desserte du territoire.

C. Le rôle significatif des transports terrestres

1. La RN4 et l'importance des routes en terre

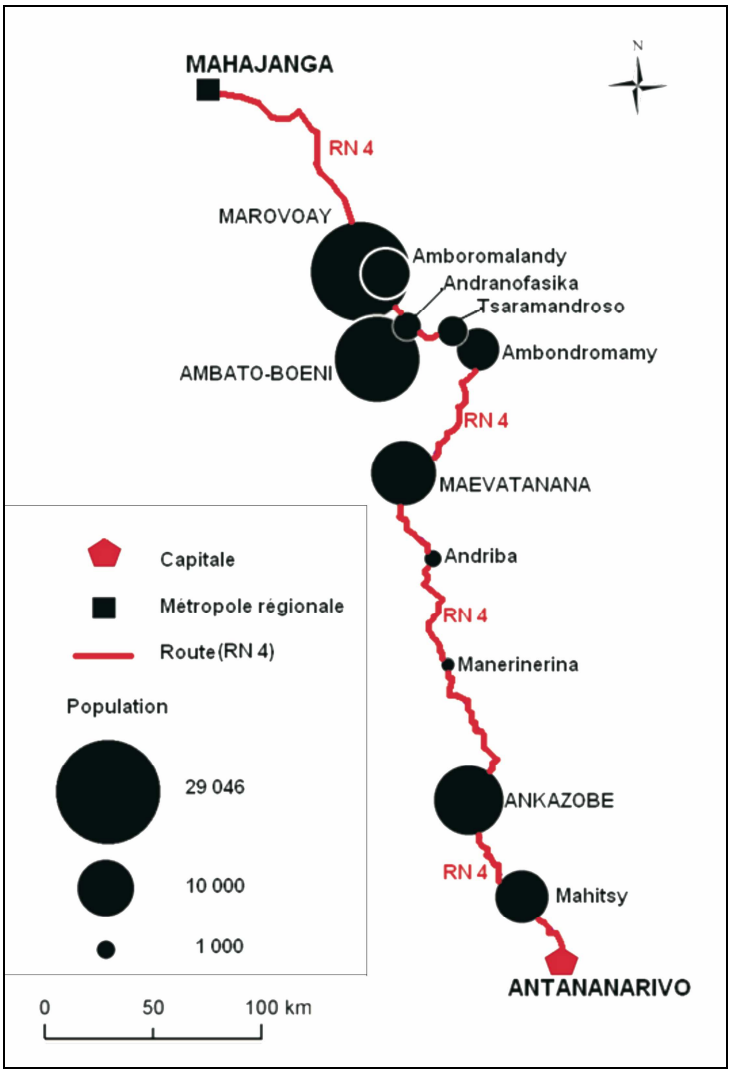
La ville de Mahajanga est le terminus de la RN 4 qui suit un trajet totalisant 570 km, à partir de la capitale. Elle figure parmi les grands itinéraires nationaux et structure le réseau routier régional. Elle traverse deux provinces, dont celle d'Antananarivo au départ et Mahajanga à l'arrivée (Fig. 38). Son positionnement entre le littoral et les Hautes Terres, peut apporter à Majunga la base d'une pénétration d'influence vers l'intérieur. La RN4 traverse au passage trois régions (Analamanga, Betsiboka et Boeny). Elle représente donc un axe routier, d'intérêt suprarégional capable de desservir un ensemble disparate d'unités urbaines : capitale nationale, métropole régionale, petites villes, bourgs-relais et villages centres. Pour ces raisons, l'analyse élargie de la structure, du trafic et du rôle de la RN4 est primordial.

L'enseignement de la figure 38 réside, à côté de l'intérêt économique de la RN4, dans le rôle que joue la route sur l'organisation urbaine, dans le nord-ouest de Madagascar. Effectivement, elle favorise la restructuration du réseau urbain régional, au-delà de la desserte d'une zone agro-pastorale qui comporte un enjeu économique fort pour la ville de Majunga. Sur ce plan, une étendue importante de zones de culture est desservie par la RN4. Elle assure la fluidité de l'écoulement des

[164] *Op. cit.*, p. 38.

produits agricoles, à partir du grenier à riz du bassin de Marovoay et de ses territoires associés, elle évacue notamment leurs excédents rizicoles. Il en est de même pour la vaste zone des cultures commerciales et industrielles (coton, tabac et légumineuses), dans le *baiboho* d'Ambato-boeni et Maevatanàna. Les collecteurs et intermédiaires de vente des produits de la pêche en eau douce des nombreux lacs situés vers *Marovoay*, *Ambato-boeni* et *Maevatanàna*, s'appuient essentiellement sur cet axe. Par exemple, dans la zone de Maevatanàna, les collecteurs venant des lacs Bevilany, Amparihibe et Bekipoly, rassemblent leurs stocks au niveau du croisement de *Bevilany*, situé quelques kilomètres après *Ambalanjanakomby*. Ils attendent les taxi-brousses ou les camions en provenance de Majunga, pour évacuer leurs produits vers le marché d'Andravo ahangy, dans la capitale.

Fig. 38 – La structure urbaine,
le long de la RN4 (d'Antananarivo à Majunga)



Source : INSTAT 2005 (ANDRIAMITANTSOA T., novembre 2008).

La RN4 a aussi influé considérablement sur l'organisation urbaine dans le système du nord-ouest malgache. Une hiérarchie urbaine commandée par la ville de Majunga qui s'aligne parfaitement le long de la RN4. Majunga, la ville primatiale, constitue la base du système, puis la taille des villes diminue au fur à mesure que l'on s'éloigne du centre. *Mahajanga*, *Marovoay*, *Ambato-boeni* et *Maevatanàna* représentent cette disposition régulière. Elles ont respectivement des populations communales de 148 326, 29 046, 20 926 et 16 540 habitants en 2005. Il existe donc un chapelet de villes hiérarchiquement dépendantes et proches d'elle, en lien avec le rôle

structurant et polarisant de la RN4. A côté, des bourgs-relais et centres de service sont en développement sur l'axe de la RN4. *Amboromalandy, Tsaramandroso, Andriba* et *Mahitsy* ont profité de l'effet bénéfique de la route.

La RN4 est en elle-même un élément de développement urbain. Près de la capitale, la grosse bourgade de *Mahitsy* constitue le bastion des acteurs du transport (collecteurs, intermédiaires, marchands ambulants, transporteurs, etc.) qui opèrent essentiellement sur l'itinéraire de la RN4. Mais le rôle structurant de la RN4 se marque surtout par la multiplication des localités relais offrant des services divers pour les usagers de la route. C'est le cas *d'Ambondromamy, Maevatanàna* et *Manerinerina*. Elles permettent la restauration des voyageurs et offrent des services divers. Certaines d'entre elles, comme *Manerinerina*, ont été spécialement aménagées pour assurer ce rôle de relais en services de restauration. Enfin, la RN 4 présente également des carrefours connectés avec les routes secondaires, des pistes en terre, des routes provinciales. A côté de la RN6, qui s'échappe de la RN4 au niveau *d'Ambondromamy* vers *Antsiranana*, les carrefours de Marovoay et d'Ambato-boeni constituent des points de collecte très célèbres pour l'écoulement des produits (vers Majunga et vers la capitale). Ceux-ci assurent une connexion avec une multitude de pistes en terre, qui drainent les localités rurales isolées. Dans le domaine des communications terrestres, le rôle de la RN4 est donc déterminant pour l'étude des facteurs de métropolisation spatiale pour la ville de Mahajanga. En l'absence de transport ferroviaire dans cette région, le réseau routier assure presque exclusivement les liaisons interurbaines. Dans ce cadre, le rôle de pistes en terres est aussi prépondérant.

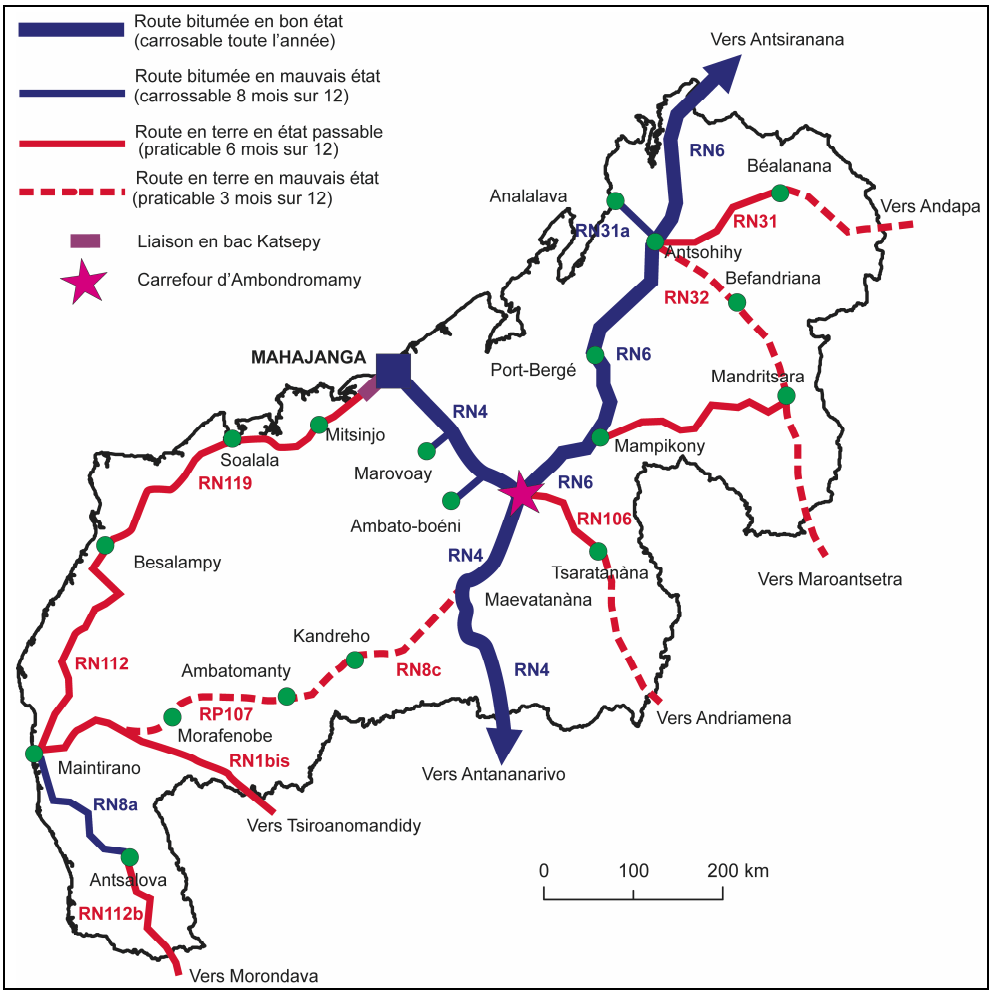
Le système de la desserte routière au sein de la province de Mahajanga est caractérisé par deux facteurs majeurs : l'existence de deux routes nationales (RN4 et RN6) et le poids prépondérant de la desserte spatiale par des routes en terre (Fig. 39). La RN4 assure avec la RN6 le rôle du réseau primaire, Les petites villes desservies directement par ces deux systèmes étant largement favorisées. A côté des deux nationales, viennent les réseaux secondaires (routes nationales secondaires et temporaires). Au sein de la province de Mahajanga, au moins six systèmes secondaires sont connectés avec la RN4 et la RN6. Par exemple, la RN8c, d'une longueur de 318 km, en très mauvais état, part de la RN4 au carrefour de *Maevatanàna*, pour traverser une zone enclavée dans la partie occidentale de la région de *Betsiboka*, afin de déboucher sur *Maintirano*. La RN112 débute à Katsepy, mais la liaison avec la ville de Mahajanga doit se faire par la traversée de la baie de *Bombetoka* en bac (ou en vedettes rapides). Elle passe par *Mitsinjo* et arrive à *Soalala*. A partir de cette localité, elle devient une piste en terre, très difficile pendant la période des pluies, et prend le nom de RN19 pour rejoindre *Maintirano*. Du côté de la RN6, trois connexions existent avec les routes en terre, plus une au départ du carrefour RN4/RN6.

Mais la qualité du réseau routier secondaire de la province accuse un état médiocre dans son ensemble, car plus de la moitié de la desserte routière se fait sur la route en terre qui est fortement soumise aux contraintes saisonnières (Fig. 39). En dehors de la route bitumée carrossable pendant toute l'année (RN4 et RN6), trois catégories de routes sont distinguées à Madagascar en fonction de la saisonnalité de l'accessibilité : routes praticables huit mois, six mois ou trois mois de l'année, la période délicate correspondant à la saison des pluies. Cette périodicité de la praticabilité du réseau influe considérablement sur la desserte, ne serait-ce qu'en taxi brousse. Beaucoup de localités connaissent donc un degré d'accessibilité très limité. Dans ce cadre, deux entités territoriales traduisent un retard certain en la matière. Il s'agit du secteur central de la région de Melaky et de la marge orientale de celle de Sofia.

Effectivement, la région de Melaky est un espace relativement déconnecté d'avec la métropole régionale. Seule la RN19 la dessert. Nous avons déjà mentionné le rôle fondamental du transport par *botry*, mais celui-ci ne dessert que les zones côtières, à partir des petites villes comme *Soalala, Besalampy* et *Maintirano*. Au sud, la RN8c, du croisement de *Mahatsinjo* (RN4) à la

jonction *d'Andramy* (RN1bis), est tombée en désuétude en raison de son impraticabilité. Un vaste territoire à l'intérieur des deux itinéraires demeure, et depuis longtemps, totalement inaccessible. Se trouvant à l'écart des grandes voies de communications et enclavée pendant la majeure partie de l'année, la région de *Melaky* est mal intégrée à l'espace régional. Son isolement a renforcé le repli de son économie sur un système de productions de subsistance. Les zones de plateaux calcaires, qui restent pratiquement déserts, sont abandonnées au parcours du bétail et aux traditionnels ennemis des éleveurs que sont les *Dahalo*[165] (RAHARINARIVONIRINA R., 1980)[166].

Fig. 39 – La qualité du réseau routier au sein de la province de Mahajanga



Source : Recomposition personnelle, sept. 2008 (ANDRIAMITANTSOA T.).

Il en est de même pour une partie de la région de *Sofia* qui souffre aussi de problèmes d'accessibilité routière, mais avec une certaine nuance par rapport à la situation du *Melaky*. Car, ici, la desserte par la RN6, fraîchement réhabilitée, joue un rôle de premier plan pour les zones riveraines. Toutefois, deux marges du territoire accusent un retard certain en matière d'accessibilité routière, les secteurs vers *Tsaratanàna* et *Bealanana*. De ce fait, une zone assez vaste de la partie orientale de la région souffre énormément du problème. Cela engendre même une quasi rupture dans la continuité spatiale du semis des petites villes sous influence de Majunga. Et trois *fivondronana* de cette partie orientale de la région de *Sofia* entretiennent une relation très difficile

[165] *Dahalo* : voleurs des bœufs ; bandits de grand chemin.
[166] *Op. cit.*, *p*. 101.

avec elle ; et même avec *Antsohihy*, la capitale de la région. Il s'agit de *Bealanana*, *Befandriana Avaratra* et *Mandritsara*.

Ainsi, *Befandriana Avaratra* végète dans l'isolement. Son district ressemble à un îlot, très isolé. Les routes y font défaut et le réseau téléphonique demeure embryonnaire, avec la présence d'un seul opérateur. L'approvisionnement en produits de première nécessité s'effectue presque exclusivement à dos d'homme. Le litre de pétrole lampant se vend à 3 000 Ariary[167] et le prix des autres Produits de Première Nécessité (PPN) est triplé, voire quadruplé. A titre d'illustration, les enseignants du collège d'enseignement général d'*Antsakabary* doivent effectuer un véritable parcours du combattant afin d'exercer leur métier. Convoqués à *Befandriana Avaratra* pour la correction des copies des épreuves du BEPC, ils ont à parcourir un trajet de 84 kilomètres à pied. Cette distance était parcourue en voiture en deux heures seulement, il y a six ans. Mais le réseau routier se dégrade de plus en plus.

Ainsi, il apparaît clairement que les conditions d'accessibilité constituent une contrainte majeure pour la diffusion spatiale des services offerts par Majunga. Même des secteurs proches de la ville ne peuvent être desservis convenablement.

A titre d'exemple, nous allons analyser la situation dans le district de Mahajanga II. Notons d'abord que la situation passée des voies de communication, dans la péninsule de Mahamavo, n'était pas bonne. Elle représentait alors un milieu difficilement accessible et mal structuré, malgré la proximité de Majunga (RABEARIMANANA G., 1978)[168]. Nous avons analysé la situation, une dizaine d'années après les travaux de G. RABEARIMANANA, mais aucun changement notable n'est apparu quant à l'amélioration du réseau routier. Vers le nord-est, la route goudronnée s'arrête au niveau d'Amborovy, comme il y a dix ans. Au-delà, la progression se fait par piste en terre de type « route praticable toute l'année » pour rejoindre le nouveau pôle touristique *d'Antsanitia*, en passant par *Ampazony*. Il en est de même pour le secteur de la commune de *Belobaka*. Aucune mutation n'est observée et la route carrossable s'arrête toujours à la localité. La quasi-totalité de son espace est desservie par le réseau des pistes en terre, pistes charretières et chemins. Toutefois, dans le cadre du projet FID[169], la route de *Belobaka* a été réhabilitée en 2005, avec quelques ouvrages de franchissement. Mais les conditions les plus dramatiques sont sur le trajet qui mène vers la commune de *Mahajamba*. Elle est récemment devenue très dynamique grâce à l'implantation d'AQUALMA[170] qui pratique la crevetticulture depuis 1993. Mais les liaisons terrestres demeurent très mauvaises et le chef-lieu de la commune n'est accessible que quelques mois dans l'année. Les promoteurs d'AQUALMA préfèrent la liaison aérienne ou la communication maritime, plus pratiques.

De l'autre côté de la baie de *Bombetoka*, les conditions d'accessibilité sont également inchangées. La RN122, qui mène à *Antongomena-Bevary*, est toujours une piste en terre, mais carrossable pendant toute l'année. Elle assure la desserte d'une vaste zone à partir de la localité–relais de *Katsepy*. Donc, *Katsepy* tient une place prépondérante, assurant de fait l'interface entre Majunga et la zone au-delà de la baie de *Bombetoka*.

En ce qui concerne la traversée de la baie de *Bombetoka*, elle-même, la liaison en bac assure la desserte du trajet maritime Majunga-Katsepy. Toutefois, cette liaison, auparavant quotidienne, a connu quelques problèmes à cause de la défaillance technique et organisationnelle des bacs. Plusieurs opérateurs publics (APMF) et privés ont assuré cette liaison sous différentes dénominations : « *bac Katsepy, Avotra, Ambinany, Madaba et Baobab* ». Mais ils ont tous connu de réelles difficultés en ce qui concerne la maintenance, en raison de la vétusté des bateaux.

[167] Environ 1,50 euro ; les résultats de cette enquête sont tirés des entretiens avec certains responsables institutionnels au mois de septembre 2007.
[168] *Op. cit.*, p. 96.
[169] FID : Fonds d'Intervention pour le Développement, financé par la Banque Mondiale.
[170] AQUALMA : Aquaculture de la Mahajamba.

Heureusement, de nombreuses vedettes rapides se relayent sans relâche afin d'assurer une desserte quotidienne de *Katsepy*. Dans ces conditions difficiles, l'Etat central est intervenu par le biais du Ministère de transport et de l'APMF[171]. Depuis le mois de juillet 2008, la reprise du service par le « *bac Baobab* » est effective à la grande joie des usagers et des transporteurs[172]. Toutefois, au mois d'août 2008, le bac entre Mahajanga et Katsepy connaît à nouveau des difficultés. De toute façon, le trajet aller dure une bonne heure et il en est de même pour le retour. Le ticket coûte 2 500 Ariary par traversée. Ce prix demeure inchangé depuis longtemps malgré la hausse du prix du carburant. Deux bateaux assurent les rotations. L'un a une capacité de 100 passagers et emporte quatre camions ou six voitures. Le second est plus petit : 60 passagers et deux véhicules.

Tel est le support technique des infrastructures routières existantes dans la zone d'influence potentielle de la ville de Majunga. Mais comment se présente la structure du trafic sur ce réseau routier majungais ?

2. Un trafic routier tourné vers la capitale

Les éléments de notre analyse sont tirés du Plan national des Transports 2004-2020. Dans l'impossibilité d'effectuer un comptage direct de notre fait, nous avons dû recourir aux comptages effectués par le Ministère des transports. Nous les jugeons fort crédibles, en particulier au niveau de la méthodologie. Vingt-neuf points de comptages ont été utilisés. La campagne a débuté le 23 août 2003 et s'est étalée jusqu'au 8 septembre 2003[173].

Les comptages effectués au poste n° 05 sur la RN4 (PK 563 au niveau du croisement d'Amboanio) s'intéressent d'abord aux types de véhicules (Fig. 40). Six types ont été relevés : voitures particulières, camionnettes passagers, minibus, autocars et camions de marchandises. D'autres types, comme les tracteurs et les engins mécaniques n'ont pas été répertoriés. La première caractéristique, sur la RN4, est la domination très nette du trafic voyageur. L'ensemble formé par les camionnettes passagers, camions passagers, minibus et autocars (soit les transports en commun) donne le pourcentage le plus élevé de véhicules, avec 40 % de ceux-ci. Or, au niveau national, les véhicules de transports de passagers, tous véhicules confondus, ne représentent que 31 % du trafic relevé. Cette situation laisse présager une forte mobilité de personnes sur l'axe de la RN4. Les mouvements entre les deux pôles, de Mahajanga et Antananarivo, doivent beaucoup influer sur l'intensité de ce trafic. Toujours dans ce cadre, la part des minibus destiné au transport de voyageurs est prépondérante à elle seule, derrière les véhicules particuliers. Evaluée à 27 %, au niveau national, elle atteint 32 % sur la RN4. Les opérateurs de transport possèdent un parc de véhicules relativement récent, en comparaison avec l'âge moyen des voitures à Madagascar.

La part des véhicules de transport de marchandises est identique au niveau national (25 % contre 23 %). Le trafic des camions, camions-remorques et semi-remorques pour toute

[171] APMF : Agence Portuaire Maritime et Fluviale.

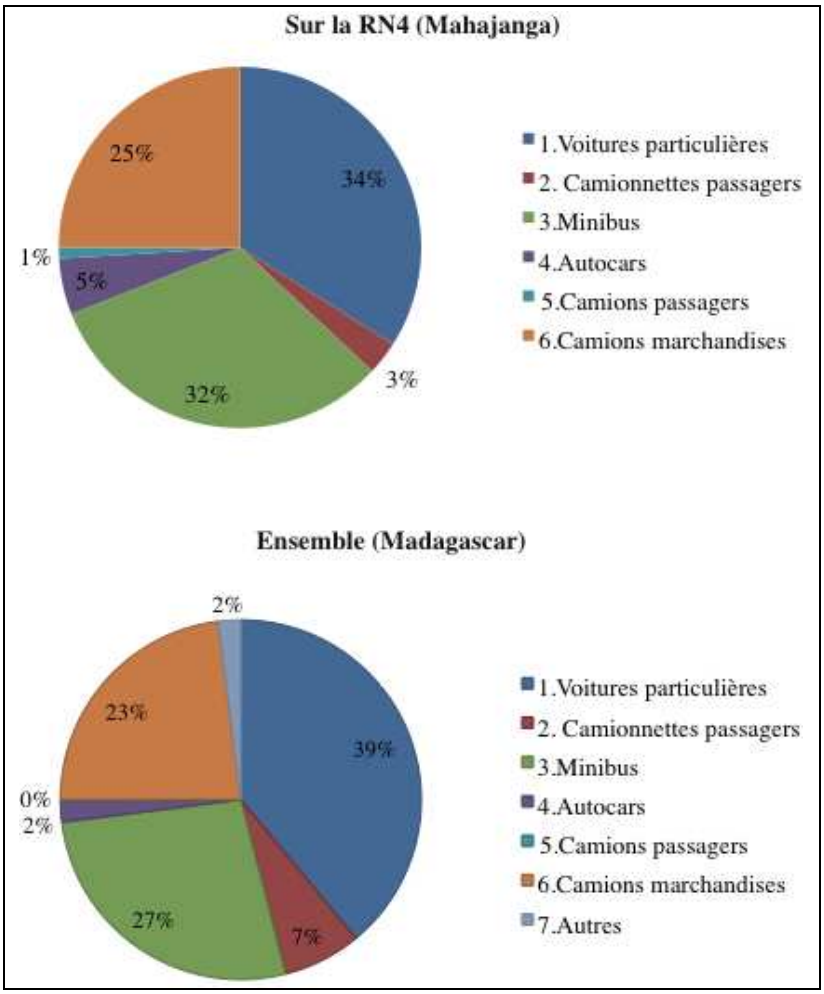
[172] En fait, la reprise des activités du bac a nécessité différents travaux portant entre autres sur la rénovation des moteurs et de tous les équipements nécessaires à la navigation (gilets de sauvetage, radio, GPS, etc). *Les Nouvelles*, n° 1336 du vendredi 25 juillet 2008.

[173] Les comptages ont eu lieu, pour chaque poste, sur une période de sept jours consécutifs afin de tenir compte de la variation hebdomadaire de la demande. Les comptages ont été menés, de façon exhaustive, sur la période où la majorité du trafic s'écoule, soit de 5 h 00 à 21 h 59. En moyenne, plus de 90 % du trafic s'écoule durant cette période. Afin d'opérer un redressement des comptages pour obtenir un trafic sur vingt-quatre heures, des comptages nocturnes ont été menés en complément ; en effet, dans les régions chaudes, le trafic de nuit est plus important. En particulier, un certain nombre de poids lourds y circulent après la tombée du jour. On a donc procédé à des comptages de nuit sur une période de deux jours (PNT, comptages, 2004, p. 8).

la région, est essentiellement concentré sur ce réseau radial, et en direction d'Antananarivo., l'existence du deuxième port malgache à Majunga justifiant cette concentration axiale.

Le long des axes secondaires en mauvais état et en particulier le long des routes côtières, la part des véhicules particuliers est beaucoup plus faible que sur la RN4 et pour ses postes de comptage. Ces véhicules laissent la place à des engins plus puissants, du type camionnette et minibus. Sur la RN4, même si le pourcentage de voitures particulières est fort important (34 %), il est cependant moindre qu'au niveau national (39 %). Ceci montre bien la forte structuration des transports en commun entre Majunga et la capitale, peut-être la moindre richesse de la région par rapport à la capitale, mais surtout la médiocrité du réseau secondaire qui décourage les bonnes volontés.

Fig. 40 – Répartition des flux par type de véhicule



Source : PNT, comptages 2004.

Les résultats du comptage sur la RN6 nous montrent une différence sensible, voire un inversement de tendance concernant certains types de véhicule. Le trafic de marchandises prend une part très importante et atteint 35 % des véhicules. De plus, pour les voyageurs, la différence est marquée par l'utilisation massive des camions passagers (21 % du trafic) et la diminution de la part des minibus (20 %). Cela répond à une stratégie des opérateurs de transports, qui s'inscrit dans une nécessaire adaptation à la très médiocre qualité des infra-structures routières ; la quasi-totalité des tronçons sur cet itinéraire étant mauvais. Enfin, pour la même raison, la part de voitures particulières est faible. Elle ne représente que 22 % de

l'ensemble du trafic, contre 34 % sur la RN4 (et 36 % sur la RN7, entre Antananarivo et Antsirabe).

En comparaison, par rapport aux pays développés, il y a une forte part du collectif et un fort pourcentage des poids lourds, en relation avec la faiblesse proportionnelle des voitures particulières. Sur une route européenne (exemple : l'axe Lyon–Méditerranée), les voitures particulières et les transports en commun atteignent 85 à 90 %. Les poids lourds, pourtant très nombreux, ont une part secondaire (entre 10 à 15 %). Exceptionnellement, on atteint 20 %, sur quelques secteurs de grands axes. Et pourtant, le chemin de fer est plus présent qu'à Madagascar et les tonnages routiers sont colossaux.

Selon le comptage de 2003, la RN4 a un trafic moyen journalier de 763 véhicules/jour, tandis que la RN6 se situe à 181 (PNT, comptage, 2003). La différence est sensible entre les deux routes nationales, et le poids de la RN4 est prépondérant, une fois de plus (Fig. 41). Les relations entre Mahajanga et Antananarivo sont donc très intenses et n'ont rien à envier aux autres axes nationaux. Par ailleurs, l'importance du trafic est intimement liée à la qualité du réseau. Toutes les routes de mauvaise qualité n'arrivent pas à produire du trafic de masse. Par exemple, tous les éléments périphériques du réseau sont dans cette situation. Toutefois, on remarque que faute d'autre alternative, le trafic existe bel et bien, y compris sur les routes de mauvaise qualité. Même les pires des tronçons comme Maevatanàna-Kandreho ou Antsohihy-Befandriana enregistrent un nombre minimal de véhicules (entre 40 et 180 par jour). Ce qui n'est pas si mal pour une route difficilement carrossable.

Le graphe de l'analyse du trafic national montre bien l'arborescence au départ d'Antananarivo. L'un des axes les plus chargés est Antanarivo – Toamasina. Il accueille un trafic supérieur à 850 véhicules/jour pour la portion la moins chargée (entre *Ampasimanolotra* et *Moramanga*). Il atteint 2 700 véhicules/jour à l'approche *d'Antananarivo*. La proportion de poids lourds est aussi très importante sur cet axe, oscillant entre 34 % et 44 %, ce qui est explicable par les échanges entre le port de la capitale, Toamasina, et la principale zone de population (et économique) du pays, les hautes terres d'Antananarivo, Antsirabe, Fianarantsoa. Mais l'axe le plus chargé est celui d'Antananarivo à Antsirabe, que l'on peut étendre jusqu'à Fianarantsoa (RN7). Sur la première partie de l'itinéraire, le trafic est supérieur à 2 000 véhicules/jour, avec une part de poids lourds d'environ 25 %. On y enregistre même, localement, une pointe record à 3 278 véhicules/jour. Ensuite, sur la section entre Antsirabe et Fianarantsoa, le trafic se maintient encore aux environs de 800 véhicules/jour (jusqu'à la bifurcation avec la RN25), toujours avec un taux de poids lourds d'environ 25 %.

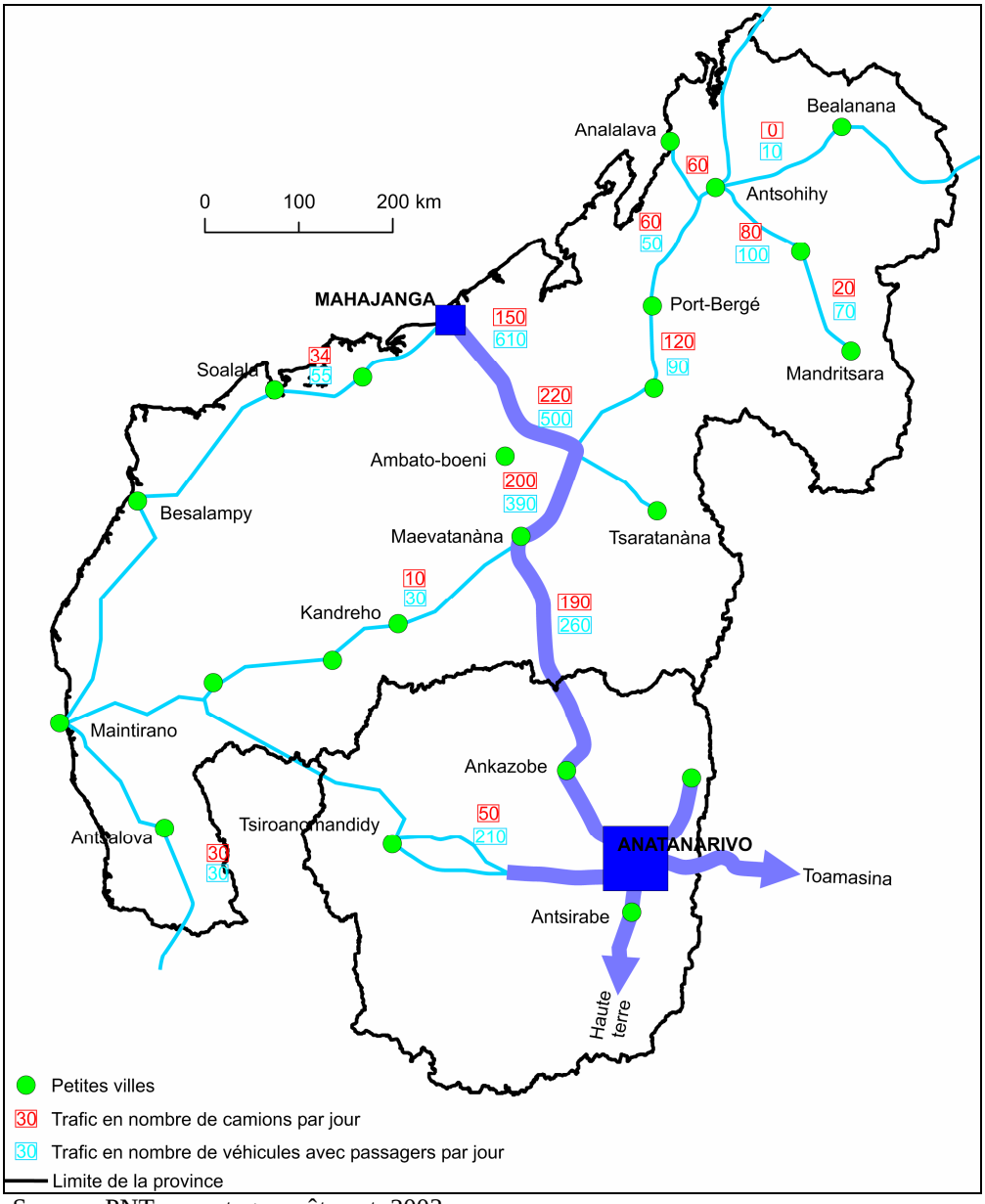
Certes, cela est minime par rapport à la charge observée dans les pays développés. A titre de référence, en Auvergne, sur l'autoroute A75 entre Clermont-Ferrand et Issoire, on notait un trafic moyen de 15 000 voitures/jour en 1992. Puis en 2000, cette intensité a doublé pour atteindre un trafic moyen entre 20 000 et 30 000 voitures/jour (FAUCON F., 2002)[174]. Aux approches de la métropole régionale, on atteint même 70 000 véhicules/jour, sous l'effet des migrations pendulaires. Sur une route nationale (mais en moyenne montagne) entre Brioude et Le Puy-en-Velay, on a relevé un trafic moyen de 7 000 véhicules/jour. Sur une route départementale (Vichy-Thiers) de moindre envergure, on a recensé en moyenne 7 000 véhicules/jour et un tronçon arrive à 10 000.

Ainsi, en terme de facilité de circulation et surtout de proximité temporelle, la situation à Madagascar laisse encore à désirer, en particulier sur notre zone d'étude. Faut-il rappeler que la durée du trajet, en taxi-brousse, entre Antananarivo et Majunga est loin d'être satisfaisante et ne pourrait stimuler la mise en place d'un véritable réseau de villes (liens forts et réguliers entre plusieurs éléments urbains). Pour parcourir 570 km, sur la RN4, il faut en moyenne dix heures, et

[174] *L'Auvergne urbaine, Mythes et réalités de la ville auvergnate*, CERAMAC, 2002. p.137.

plus de seize heures pour les camions. Le taxi-brousse, quelle que soit l'habileté du conducteur, ne peut dépasser une vitesse moyenne de 60 km/heure. En tenant compte des impondérables, le trajet peut atteindre, voire dépasser douze heures. Même si ces moyennes sont ahurissantes, compte tenu de l'état des routes, de leur tracé et de la vétusté de certains véhicules, on est loin de ce qui est réalisé sur les autoroutes françaises, à vitesse stabilisée de 130 km/h.

Fig. 41 – Le trafic moyen journalier, en 2003, dans la province de Mahajanga



Source : PNT, comptage, août-sept. 2003.

Dans son ensemble, l'analyse de l'intensité du trafic routier montre avant tout des villes tournées vers Antananarivo, y compris la métropole régionale de Majunga. Les conditions d'accessibilité renforcent encore cette observation. Et Antananarivo représente une région fortement polarisante. En 1991, près de 6 000 véhicules par jour arrivent ou sortent par les cinq routes qui desservent la capitale. En 2003, le trafic moyen journalier autour de la capitale, sur les cinq routes nationales (RN1, RN2, RN3, RN4 et RN7) est

porté à 12 938 véhicules/jour. Pour la même année, la ville de Majunga n'a vu converger vers elle ou sortir que 763 véhicules/jour (trafic moyen journalier).

Toujours dans le cadre de l'analyse des éléments de circulation, le réseau et la fréquence de la desserte en taxi-brousse constituent aussi un argument pertinent pour étudier l'emprise spatiale métropolitaine, dans les pays en développement.

3. La place prépondérante de la desserte en taxis-brousse

La desserte en taxis-brousse est un dernier élément d'accessibilité à retenir pour la délimitation spatiale de la zone d'influence de Majunga. Si les autres modes de transport sont utilisés par certaines catégories spécifiques de personnes, le réseau des lignes de taxis-brousse couvre tout le territoire national et dessert les localités les plus éloignées du centre urbain. En sus, c'est un mode de transport de masse, à la portée de tous les usagers, sans distinction du statut social.

A Madagascar, les taxis-brousse sillonnent les axes goudronnés, mais arrivent aussi « au fin fond de la brousse », par les pistes en terre. Fort régulièrement, ils partent pleins, roulent vite et sont souvent en bon état. Le parc des véhicules est fortement hétérogène : cars, minibus, 404 bâchées, camions aménagés, etc. Il existe un réseau national et un réseau régional. Les prix sont fixes, dans les bureaux de vente de tickets situés dans les gares routières. L'achat des billets se fait, en principe, dans les bureaux d'une compagnie de transport et les prix sont affichés. Mais, il est difficile d'éviter les rabatteurs qui pullulent dans toutes les gares routières du pays.

L'existence d'une desserte régulière en taxi-brousse constitue un élément primordial pour établir le degré d'accessibilité d'une localité donnée. Nous avons donc retenu ce paramètre pour apprécier l'intensité des relations commandées potentiellement par la ville de Majunga. Au moins sept dessertes régulières ont été identifiées, en dehors de la liaison quotidienne avec la capitale (Fig. 42). La première est la desserte quotidienne *vers Amboromalandy, Marovoay, Tsaramandroso, Andranofasika, Ambondromamy* et *Maevatanàna*, selon l'axe de la RN4, la partie la plus dense étant indéniablement entre Majunga et *Marovoay*. Cette ligne est assurée par la coopérative *KOFIA*, qui utilisait, en permanence, onze voitures au moment de notre enquête[175]. Le prix du trajet est facturé à 4 000 Ariary (environ 2 euros). La société arrive à effectuer trois allers-retours par jour sur le trajet de Marovoay, qui dure en moyenne une heure et demie. C'est la section la plus animée, car Marovoay est la deuxième ville de la province. Approximativement, une centaine de personnes sont transportées chaque jour entre Majunga et Marovoay, pour des problèmes de santé, leurs affaires, l'obtention de papiers administratifs, la visite de la famille et pour des raisons commerciales. C'est pendant la saison sèche (juin-août) que l'on enregistre le plus gros trafic et que *KOFIA* doit faire appel à d'autres coopérateurs.

La desserte *d'Amboromalandy*, située à 1 heure 50 minutes de Majunga, ressemble beaucoup à celle de Marovoay, en particulier pour l'intensité des échanges. La proximité temporelle favorise beaucoup les va-et-vient quotidiens entre les deux villes. Dès 5 heures du matin, les vendeurs de poisson et les micro-détaillants locaux prennent le premier départ de taxis-brousse afin d'écouler leurs produits à Majunga ou effectuer leur approvisionnement en marchandises auprès des grossistes de Majunga. Le trajet coûte 5 000 Ariary[176].

Quant aux autres dessertes régulières, le billet est à 6 000 Ariary pour *Tsaramandroso*, 5 000 pour *Andranofasika*, 7 000 pour *Ambondromamy* et 15 000 pour *Maevatanàna*. C'est toujours la coopérative *KOFIA* qui assure les rotations. A côté, il existe encore une desserte quoti-

[175] Une enquête sur le transport et les taxis-brousse a été effectuée auprès des usagers, coopératives, guichetiers durant le mois de mars 2007.
[176] Environ 2,5 euros.

dienne vers *Ambato-boeni* qui n'est pas mentionnée sur la figure 42. Les flux vers ce chapelet de petites villes sont moins importants que ceux à destination de *Marovoay* et d'*Amboromalandy*. Quant à la durée du trajet, il est de deux heures pour *Andranofasika*, de trois heures pour *Tsaramandroso*, de quatre heures trente *Ambondromamy* et de six heures pour *Maevatanàna*. Notons que cette dernière se trouve déjà à mi-chemin entre Majunga et Antananarivo. La fréquence de la desserte quotidienne pour ces destinations est plus limitée, parfois, à un seul aller-retour, aux extrémités du système.

La desserte irrégulière par taxis-brousse, à partir de Majunga, est variée mais fortement hétérogène, que ce soit au niveau des trajets ou à celui du coût de transport. En général, il s'agit de lignes d'un réseau régional et surtout celles du national. Toutefois, des localités proches de Majunga sont aussi desservies par une desserte irrégulière, toujours saisonnière. C'est le cas vers *Boanamary*, située sur l'estuaire (Fig. 42). Il en est de même de la desserte irrégulière de *Mahajamba*. Pendant la saison sèche, profitant de la forte mobilité de la population, certains taxis-brousse tentent de rallier la commune de *Mahajamba*. La piste est très mauvaise, même durant cette saison, mais la forte demande pousse les taxis-brousse à assurer la liaison. Parfois, on doit recourir à des ruptures de charge, en charrette sur certains tronçons qui ne permettent pas le passage des véhicules surchargés. L'irrégularité des départs est énorme d'un semaine à l'autre. Et de toute façon, la fixation du départ dépend toujours de l'abondance des voyageurs.

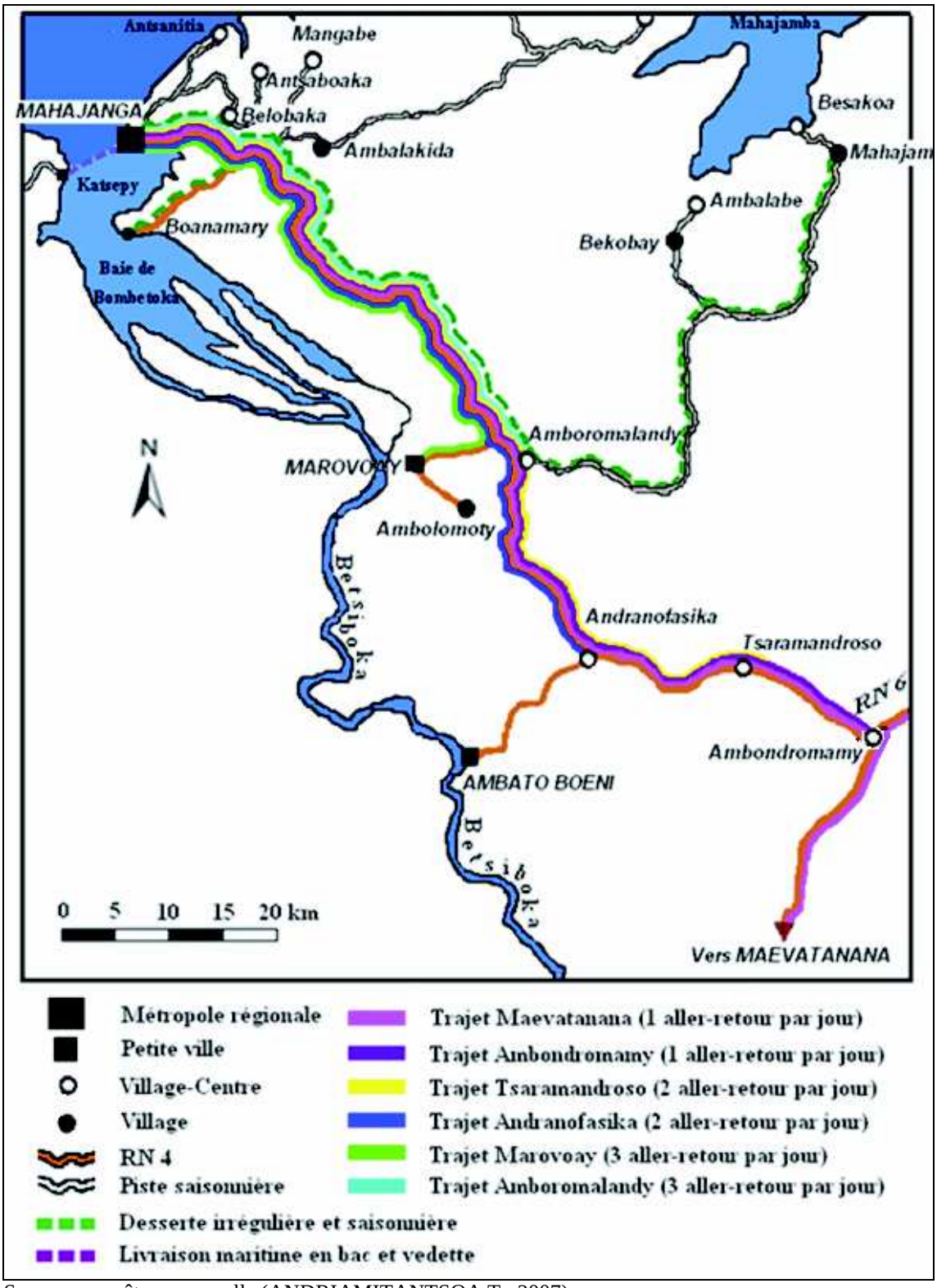
Concernant les autres dessertes irrégulières, il y a d'abord les dessertes nationales. Ce sont principalement des liaisons lointaines vers d'autres provinces, comme celles de *Fianarantsoa* et *Antsiranana*. Mais il y a également des lignes régionales, qui desservent les petites villes de la province de *Mahajanga*, comme *Mampikony*, *Port-Berger*, *Antsohihy*, *Analalava*, *Bealanana* et *Mandritsara* (Fig. 43). La liaison en taxi-brousse vers la province de *Fianarantsoa* dessert essentiellement les foyers d'origine de certains migrants, tels *qu'Ambositra*, *Fianarantsoa* ; et, au-delà, ceux de la région du sud-est : *Manakara* et *Vangaindrano*. Durant la période de « *famadihana* », ces trajets sont très animés, puisque bon nombre de migrants attendent cette occasion pour rejoindre leur terre d'origine. Ils partent en famille, sans compter les dépenses de déplacement. Parfois, les taxis-brousse n'arrivent pas à satisfaire la demande, à cause du nombre exceptionnellement important de voyageurs. Il y a alors une longue attente… et une hausse « inattendue » des frais de transport. Pour rallier ces localités, il faut deux jours de voyage et les frais peuvent atteindre 55 000 Ariary pour *Manakara* et 60 000 Ariary pour *Vangaindrano*. Mais le trajet le plus compliqué est indiscutablement la liaison entre Majunga et la métropole régionale d'Antsiranana, avec des frais de transport atteignant 70 000 Ariary. Pourtant, avec la réfection d'une portion de la RN6, ce trafic devrait augmenter considérablement.

En général, sur ces lignes irrégulières, la fréquence de la desserte se fait deux ou trois fois par semaine, du moins pour les destinations lointaines. Tandis que la liaison avec les localités régionales (comme *Mampikony* ou *Port-Bergé*) est plus fréquente. Mais tout dépend en fait du nombre de voyageurs, puisque, pendant la haute saison, certaines dessertes deviennent occasionnellement quotidiennes. Ce sont les coopératives KOFIAM, TRANSAM, KOFMAD, FIFIABE et KOMAFIBO qui assurent les relations régionales et nationales. Elles ont à leur disposition plus de 250 voitures, de types différents (cars, minibus, 307, Mercedes, camions et « Boeing »).

En définitive, le transport en taxi-brousse tient une place prépondérante dans la structuration de l'espace. Il marque bien le degré d'accessibilité d'un lieu donné. Il est un support capital pour la constitution du réseau urbain local et régional. Mais il relie aussi, presque en permanence, Majunga avec d'autres grands centres urbains et des centres urbains secondaires.

Ces liaisons en taxis-brousse constituent un facteur de base pour le rayonnement spatial de la ville de Majunga.

Fig. 42 – La desserte en taxis-brousse autour de Majunga



Source : enquête personnelle (ANDRIAMITANTSOA T., 2007).

Après cette longue analyse des infrastructures, de la qualité du réseau ainsi que des modes de transport, que peut-on dire à propos d'une synthèse spatiale des conditions d'accessibilité dans la province de Majunga ?

D. Le degré d'enclavement : un coefficient de pondération élevé

La plupart des métropoles régionales de Madagascar (sauf Antsirabe et Fianarantsoa) sont desservies par trois systèmes : port long courrier ou de cabotage, transport aérien régional et trafic routier. Cependant, le système de Hautes Terres centrales est privilégié par l'existence de lignes ferroviaires, au moins sur un plan théorique.

En guise de synthèse des conditions d'accessibilité, au sein de la province, nous avons recouru à un « indicateur d'accessibilité », fondé sur le temps de trajet des lieux habités vers le centre urbain le plus proche. Cette géographie des transports se base sur l'analyse de l'accès aux services essentiels par la route (Fig. 44). Les données utilisées sont celles de l'enquête ILO (INSTAT – Université Cornell), en 2001, qui a évalué le temps d'accès aux centres urbains, à partir des communes. Les données recueillies ont été synthétisées pour aboutir à une valeur moyenne, à l'échelle du *Fivondronana*. Sur la base de ces données, l'enclavement a été appréhendé, en retenant trois classes :

- Les *Fivondronana* les plus enclavés, où il faut plus de 16,5 heures de trajet pour atteindre le centre urbain le plus proche.
- Ceux où il faut entre 8 et 16,30 heures, soit la valeur médiane de la classification initiale.
- Ceux qui sont les plus proches d'un centre urbain, avec des durées inférieures à 8 heures.

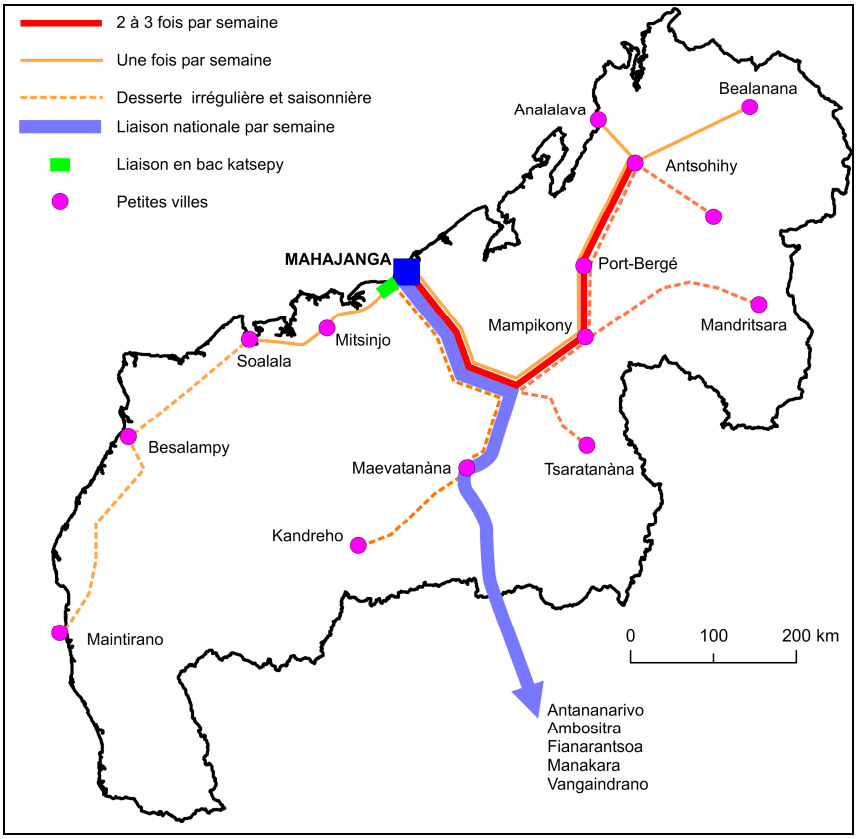
Les résultats traduisent une appréciation mathématique de l'accessibilité au sein de la province de Mahajanga. En 2001, le cas de la région de *Melaky* est flagrant. Le triangle entre *Soalala* au nord, *Antsalova* au sud et *Kandreho* présente un degré d'enclavement extrême et enregistre des temps de trajet supérieurs à 32 heures pour rejoindre le centre urbain le plus proche. Si on se réfère au trajet nécessaire pour rallier Majunga, le facteur temporel devient insurmontable et le retour à la ville extrêmement difficile, en particulier pour les localités situées à l'intérieur des terres et qui ne bénéficient pas de la desserte maritime en *botry*. A titre d'illustration, pour aller à Majunga depuis les chefs-lieux de districts de l'intérieur, comme Kandreho ou Ambatomainty, il faut compter plusieurs jours pour l'aller-retour, sans rencontrer d'aléas comme les ruptures de charge fréquentes, même en saison sèche.

Dans l'ensemble, ces conditions limites concernent six districts : *Besalampy, Ambatomainty, Morafenobe, Maintirano, Antsalova* et *Kandreho.* Et la région de *Melaky* présente le profil d'un *« no man's land »,* à la fois isolé et faiblement peuplé. La densité rurale dans le district de *Kandreho,* par exemple, n'atteint que 2 hab./km² (RABEARIMANANA G., 2005)[177]. A l'exception du district de *Maintirano* qui enregistre une densité plus de 10 hab/km², la quasi-totalité des autres sont compris entre 2 et 10 hab./km² (INSTAT., 2004). Cette situation dramatique a des conséquences extrêmement importantes pour la polarisation centrée sur Majunga et son rayonnement urbain.

A côté de ces cas extrêmes, il existe trois espaces individualisés, dissemblables en matière d'accessibilité routière (Fig. 44). Le premier est bien desservi, c'est le secteur central de la province. Cette zone bénéficie du rôle éminent de la RN4 dont la structure technique et les moyens en transport apportent un niveau de communications plus qu'acceptable. La marge

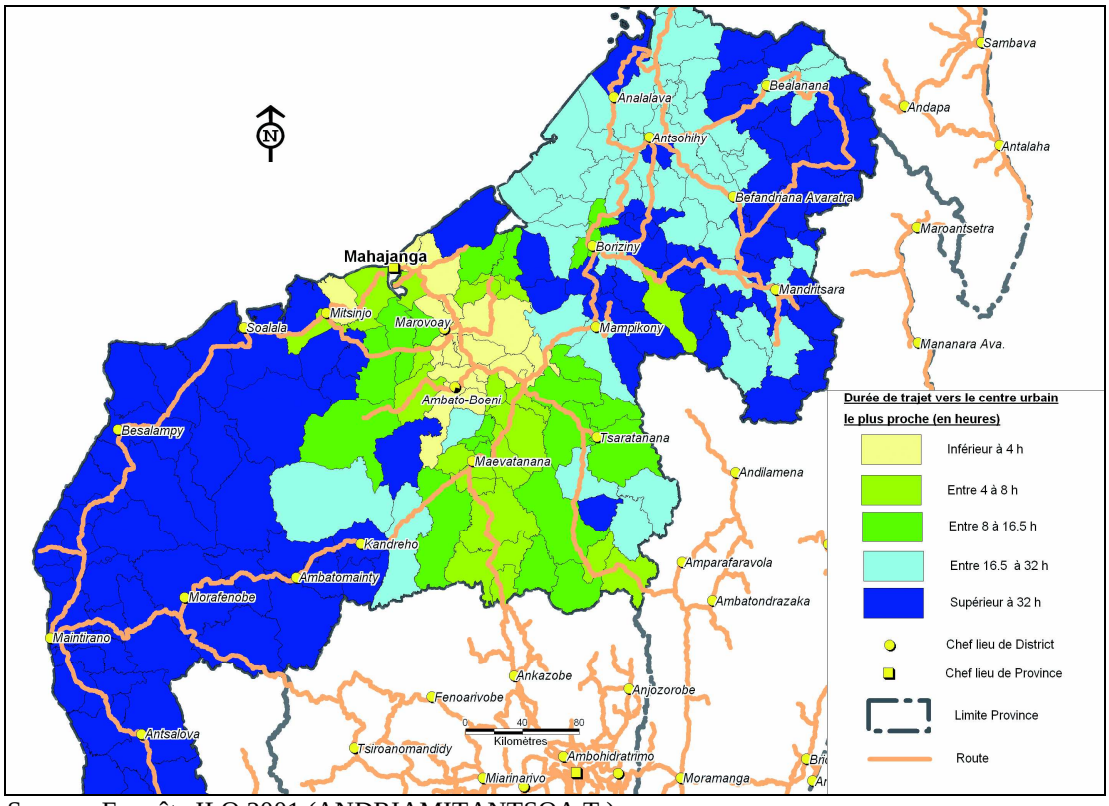
[177] *Op. cit.,* p. 87.

Fig. 43 – Desserte régionale et nationale en taxis-brousse au départ de Majunga



Source : recomposition personnelle, février 2008 (ANDRIAMITANTSOA T.)

Fig. 44 – Durée du trajet vers le centre urbain le plus proche



Source : Enquête ILO 2001 (ANDRIAMITANTSOA T.).

orientale constitue la deuxième zone. Elle est traversée par la RN6 et bénéficie de nœuds de communications importants, situés au niveau de la capitale de la région, Antsohihy. Ce secteur est caractérisé par des infrastructures routières de qualités très variables : desserte correcte le long de la RN6, qui joue un rôle déterminant ; mais mauvais état des routes nationales secondaires (RN106, RN116, RN32, RN31 et RN31a). Ensuite, on repasse à un état totalement enclavé sur toute la partie extrême orientale (selon un type Melaky). Enfin, le troisième sous-espace est composé par des kystes d'inaccessibilité, dispersés sur l'ensemble de la province centrale et orientale. Ce sont les « espaces passifs », dont on verra l'effet lors de l'analyse du réseau urbain local.

Cependant, les travaux entrepris sur le réseau routier, entre 2003 et 2008, ont permis à certaines zones d'augmenter fortement leur accessibilité, notamment celles qui ont bénéficié de la réhabilitation de la RN6. Certains *fivondronana*, non accessibles ou accessibles par une route en terre en mauvais état, ont vu leur accessibilité augmenter fortement par la simple amélioration de leur route d'accès. Mais les travaux ne permettront pas d'améliorer sensiblement l'accessibilité des *fivondronana* de la région de *Melaky*, aucun chantier d'envergure n'ayant été entrepris, ici en raison des trop faibles densités. En 2008, la région de *Melaky* connaît toujours le taux d'accessibilité le plus bas au niveau national.

L'accessibilité est donc une base potentielle pour l'analyse de la zone d'influence de Majunga. C'est un premier paramètre de notre analyse spatiale. Mais, il s'agit maintenant de voir le dynamisme du pouvoir de commandement de la ville de Majunga, à travers ses fonctions métropolitaines.

II. LE DYNAMISME DES POUVOIRS DE COMMANDEMENT MÉTROPOLITAIN

Nous sommes arrivés au cœur de la traduction spatiale du concept de polarisation par la ville de Majunga. Il s'agit alors de voir la nature concrète de l'espace construit par la ville en tant que métropole régionale fonctionnelle, cohérente et dynamique. Elle rayonne sur l'espace à travers de multiples facteurs. Certains de ces éléments sont plus dynamiques, tandis que d'autres, tout aussi efficaces, sont moins visibles. Nous avons ainsi identifié plusieurs fonctions urbaines qui attestent du rôle métropolitain de Majunga. Parmi celles-ci, nous retiendrons les plus marquantes. Elles se subdivisent en deux groupes, bien distincts, en fonction de leur enracinement temporel : les facteurs de polarisation traditionnelle et ceux liés à l'émergence de pouvoirs de commandement récents.

A. Les facteurs de polarisation traditionnelle

Majunga est une ville séculaire et l'ancienneté de son existence marque le dynamisme de ses fonctions originelles, en particulier liées à l'existence du port. Le rôle métropolitain du port est vérifiable, à partir de l'étendue spatiale de son *hinterland*.

1. L'aire d'influence portuaire

L'importance de son rayonnement spatial justifie un rang métropolitain pour le port de la ville. Toamasina et Majunga drainent de vastes zones, ce qui les distingue des autres ports de Madagascar. Et autrefois, la zone d'influence du port de Majunga était nettement plus vaste que celle de Toamisana (RAHARINARIVONIRINA R., 1980)[178]. Mais qu'en est-il aujourd'hui ? Car, en effet, l'*hinterland* de chaque port évolue, en fonction de l'amélioration ou de la dégradation progressive des infrastructures routières et des trafics engendrés par l'arrière-pays. Nous

[178] *Op. cit.*, p. 99.

disposons seulement d'un document (très) théorique qui mesure les limites potentielles des circonscriptions des ports, par comparaison des coûts de transport (par camion) entre les chefs-lieux de *fivondronana* et les ports étudiés (Fig. 45). Tandis que les populations des zones de compétition entre les ports sont évaluées sur la base des prévisions d'évolution démographique établies à l'échelon des *fivondronana.* L'aire d'influence théorique du port du Majunga ainsi calculée, calquée sur la base du réseau routier existant en 2003, est relativement restreinte par rapport au rayonnement des autres ports principaux. La zone d'influence de Majunga correspond, à peu près, à la délimitation spatiale de « la région de Majunga » élaborée par RABEARI-MANANA en 2005[179]. Quelques marges du territoire, difficiles d'accès, se détachent même de cette zone de compétitivité, dont la région de *Melaky* avec des *fivondronana* comme *Maintirano*, qui a un port de cabotage principal, ce qui peut se comprendre. Plus surprenant est de voir *Antsalova*, *Morafenobe*, *Ambatomainty* et *Kandreho* évacuer leurs produits sur Toliara ou Toamasina, surtout en l'absence même de route. Sur la marge orientale, la vaste sous-zone de *Mandritsara* n'est pas intégrée non plus dans l'aire d'influence portuaire, définie en 2003, le bloc spatial formé par *Antsohihy*, *Analalava* et *Befandriana Avaratra* rentrant ainsi dans l'influence du port d'Antsiranana. En bref, la constitution d'une entité territoriale façonnée selon cette étude de PNT serait fort restreinte.

Or, d'après plusieurs de nos enquêtes, en particulier sur la zone d'approvisionnement en produits agricoles, des flux de marchandises en provenance de la région de Sofia arrivent bel et bien à destination de Majunga. Même si Majunga a un arrière-pays moins vaste que Toliara, voire Toamasina, il est sûrement plus étendu que ne le dit le calcul abstrait. Ceci dit, la perspective du développement du port de Majunga n'est pas très brillante. Mais la compétitivité du port de Mahajanga demeure surtout pénalisée par les limitations de son accès maritime, et en raison de l'obligation d'opérer le trafic de marchandises sèches par chalandage, ce qui grève les coûts plus sûrement que ceux du trajet en camion. Ces contraintes limitent les économies d'échelles réalisables. Compte tenu de l'importance du trafic prévu en 2020 pour le port (il assurera plus de 10 % de la demande nationale du trafic portuaire en 2020 ; source : PNT, secteur maritime, 2004), il paraît peut-être souhaitable (au plan national) d'étudier une solution alternative à celle de l'amélioration des capacités à Mahajanga, en créant un nouveau port en eau profonde sur la côte ouest de Madagascar.

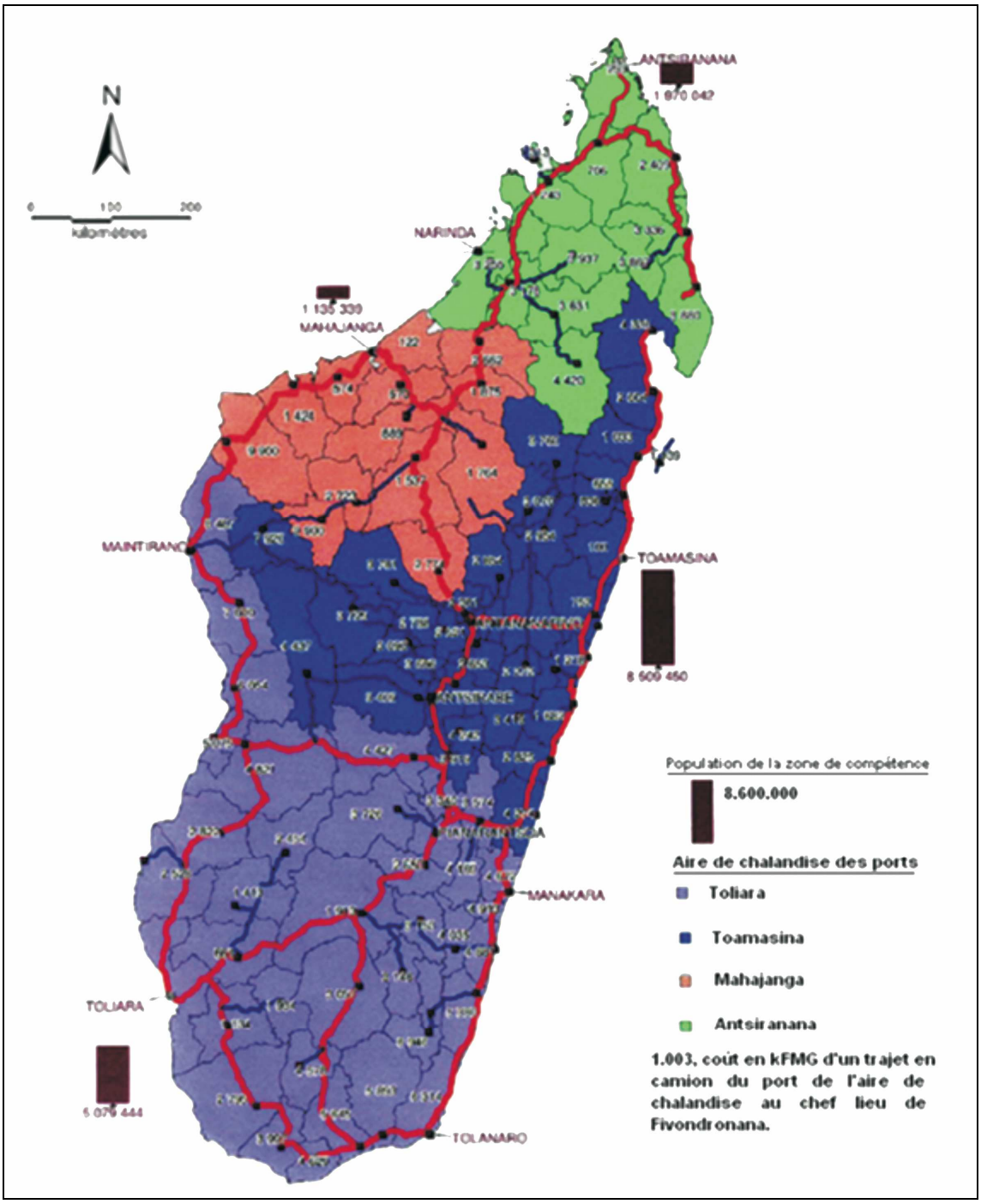
Toutefois, ce projet n'est pas sans danger pour la ville de Majunga si on construit un nouveau port, en eau profonde, dans la région de *Maintirano*. Ce projet pourrait redynamiser l'ouverture de la région de *Melaky*, mais il ne débouche sur rien vers l'intérieur et n'a pas de liaison avec la capitale. Un peu plus au nord, il existe également un projet de site du nouveau port en eau profonde, dans la baie de Narinda. Il prévoit des installations pour satisfaire la demande potentielle de trafic prévue en 2020 (1,3 million de tonnes). Le terminal des marchandises sèches aura trois postes à quai, celui des conteneurs, deux. Le terminal d'hydrocarbures comprendra deux postes d'accostage. Les conditions nautiques de la baie de Narinda sont, *a priori*, très favorables et il n'est pas prévu d'aménager de digue de protection. Si ces projets sont réalisés, Majunga risque de perdre l'essentiel de sa zone d'influence.

2. L'aire de commandement administratif

L'ampleur du commandement administratif de la ville de Majunga repose sur l'organisation administrative de la province du même nom. L'influence traditionnelle de ce découpage administratif d'origine coloniale a laissé une empreinte spatiale qui a forgé l'ébauche

[179] *Op. cit.*, p. 94.

Fig. 45 – Modélisation de la zone d'influence théorique des quatre ports principaux



Source : d'après PNT, secteur maritime, 2004.

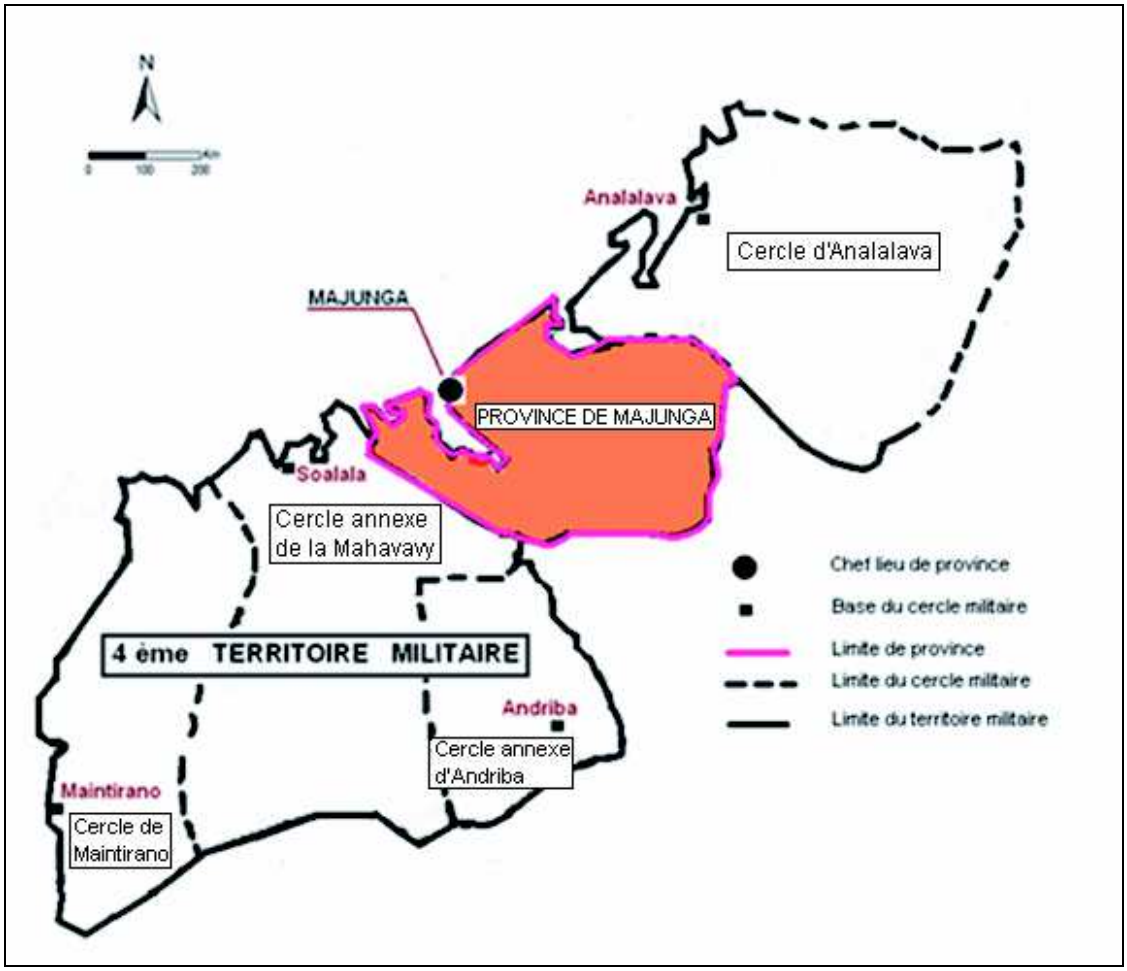
du rayonnement métropolitain de la ville de Majunga. Les noms ont changé en province de Majunga, *faritany* de Mahajanga et province autonome de Mahajanga, mais l'enracinement du rôle administratif qu'elle joue depuis longtemps n'a fait que tisser son pouvoir de commandement. C'est l'une des bases du concept d'organisation spatiale de la zone d'influence de Majunga. Et, depuis près d'un siècle, l'attribution du statut de capitale provinciale à Majunga n'a fait que renforcer son pouvoir d'attraction.

a. La naissance de « la province de Majunga »

L'évolution de l'organisation administrative de la province de Majunga est intimement liée aux facteurs politiques. Le découpage territorial, qui a suivi la conquête merina, étendu à travers la Grande île, met en place des « provinces ». Les royaumes, nouvellement conquis, sont organisés en unités, administrées par des gouverneurs qui représentent localement le pouvoir royal.

Mais, le système d'administration provinciale, effective et entière, ne commence qu'à partir de la période coloniale. L'instauration de « provinces » durant la pacification[180] marque la naissance d'entités territoriales locales, fortement centralisées. Elle va durer plus d'un siècle à Madagascar. Mais, l'organisation territoriale de 1899, qui a marqué la naissance de « *la province de Majunga* », est encore spatialement limitée (Fig. 46).

Fig. 46 – Naissance de la province de Majunga, durant la pacification (1899)



Source : carte administrative, http://hah296.free (ANDRIAMITANTSOA T.).

Le système était fortement inspiré par l'organisation administrative de la métropole, mais des spécificités sont à relever. La configuration territoriale de l'organisation administrative était basée sur la gestion stratégique et militaire du territoire, puis sur une administration civile

[180] L'arrivée de GALLIENI en septembre 1896 marque un tournant dans l'histoire de l'organisation administrative à Madagascar. Abandonnant le terme ambigu de « protectorat », le basculement de la Grande île vers un statut de colonie française (Loi d'annexion du 6 août 1896) lui avait donné une large marge de manœuvre. Il concentra à la fois les pouvoirs civils et les pouvoirs militaires, qui lui ont permis de mener à bien sa mission : la pacification.

soucieuse d'une gestion économique et sociale. A cet effet, deux marges territoriales militaires gravitent autour de la province de Majunga, réduite aux espaces périphériques de la ville, entre *Soalala* au sud et *Mampikony* au Nord. Mais la prépondérance de la ville de Majunga, point d'accès de l'expédition coloniale, n'avait pas échappé au sens aigu de Gallieni en matière d'administration du territoire. Ainsi, au sud-ouest, le vaste espace du quatrième Territoire militaire, basé à Maintirano, était rattaché administrativement à la province de Majunga[181]. Tandis que, au nord, le cercle militaire d'Analalava concernait une vaste zone encore à pacifier.

Malgré, une emprise territoriale restreinte, le statut de métropole régionale était presque acquis pour Majunga, en particulier du point de vue administratif. Par ailleurs, la conception du découpage territorial n'a pas été un fait du hasard à cette époque[182]. Majunga allait donc devenir le point focal de la mise en œuvre de la politique du développement économique et social du vaste territoire du nord-ouest malgache. Au fil du temps, la province s'enracine, au gré des conjonctures suivant le contexte politique à chaque tournant de l'histoire.

b. L'enracinement profond de la province administrative

Après la période de pacification, l'initiative du gouverneur Cayla[183] va fixer de manière définitive la carte administrative de Madagascar, c'est-à-dire, six à huit régions correspondant aux six provinces actuelles (dont Majunga). Au niveau inférieur, il y avait 89 districts, qui correspondent aux 91 sous-préfectures de la I^{ère} République et aux 111 *fivondronana* de la II^{e} République avec quelques variantes.

A partir de 1946, le contexte international et l'ambiance politique locale, marqués par l'émergence du sentiment de nationalisme chez les « indigènes » ont amené le pays colonisateur à réaliser encore des réformes dans les territoires coloniaux. Mais cette forte créativité n'a abouti qu'à la pérénisation du découpage provincial ; les nouvelles provinces créées (six, au total) remplaçant les anciennes régions des gouvernements Olivier et Cayla. La province, sous l'autorité du chef de province, nommé par le gouverneur général, est à la fois une circonscription administrative et une collectivité territoriale. Cette disposition institutionnelle va doper, non seulement Majunga, mais aussi toutes les métropoles régionales de Madagascar. La base administrative des métropoles régionales, en tant que chefs-lieux de province, était parachevée.

La province de Majunga, vers la fin de la période coloniale, a cependant subi une mutation spatiale (Fig. 47). L'aire administrative provinciale de la ville de Majunga a toujours été très vaste. En 1947, l'emprise administrative de Majunga s'est même étendue théoriquement sur l'actuelle province de Diégo-Suarez, le cercle autonome de cette dernière ville étant rattaché administrativement à la ville de Majunga. Cette éphémère annexion témoigne du poids prépondérant de Majunga aux yeux des administrateurs coloniaux qui considéraient celle-ci comme une unité urbaine polarisante. En fait, l'aire attribuée à Majunga, en 1947, était plutôt orientée vers le Nord, d'autant qu'une partie de l'actuelle région de Maintirano était détachée de son influence administrative. En revanche, Maevatanàna avait déjà été incluse dans la province de Majunga depuis le début de la période coloniale.

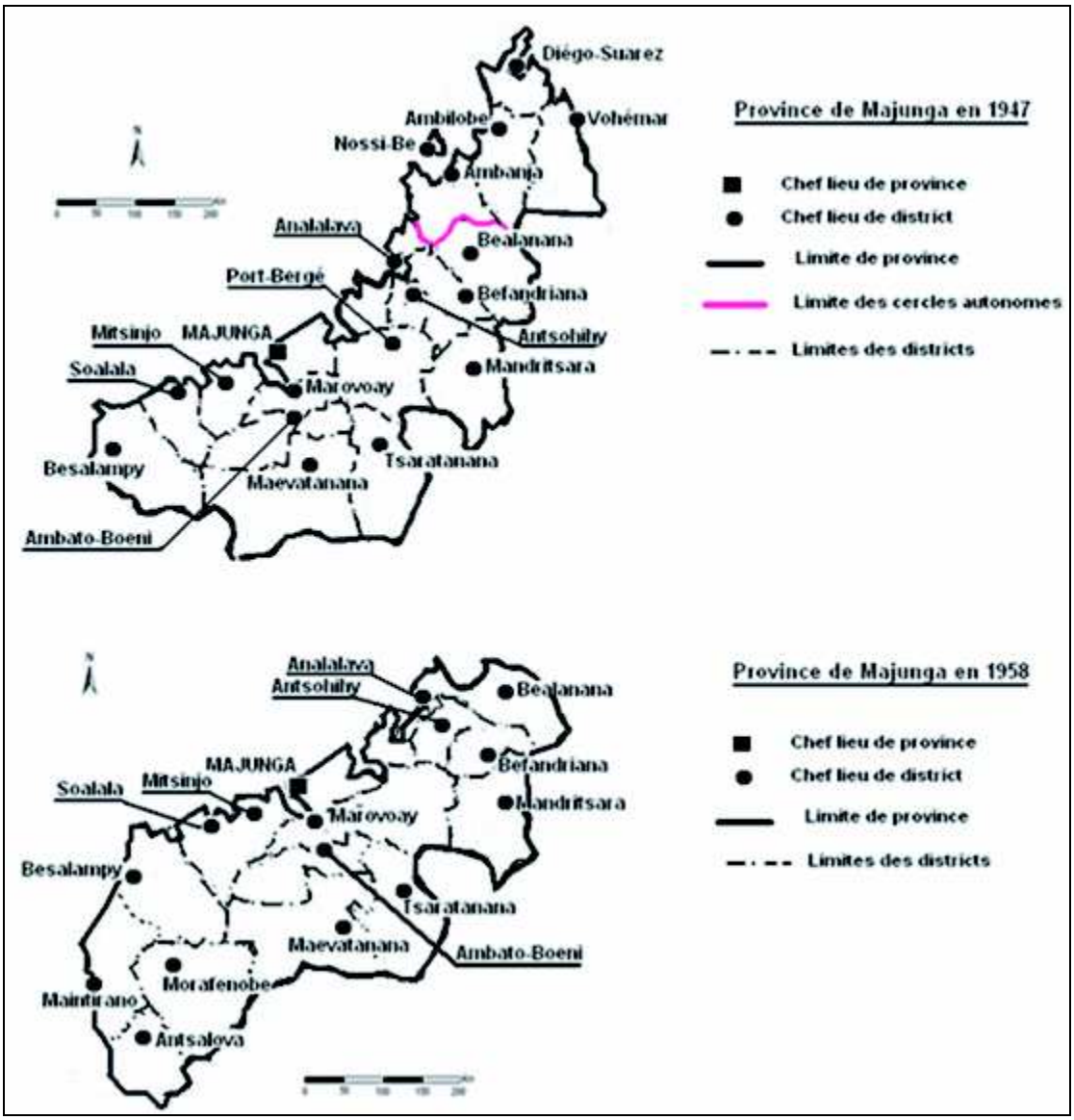
[181] Les territoires militaires étaient sous le commandement d'officiers supérieurs. Les territoires étaient répartis en cercles militaires placés sous l'autorité d'un commandant qui réunissait l'ensemble des pouvoirs militaires, politiques et administratifs.

[182] Gallieni s'était opportunément inspiré de la fameuse « *politique des races* » dans son concept d'administration du territoire des colonies. Les provinces, dont le découpage se fit sur des critères d'homogénéité ethnique, furent dirigées par des chefs de province. Elles eurent essentiellement des attributions en matière d'ordre, de sécurité et du développement économique.

[183] CAYLA Léon Henri Charles (1881-1965) est un ancien administrateur colonial, gouverneur général de Madagascar et d'Afrique occidentale française (AOF) depuis 1940.

La carte administrative de 1958 (Fig. 47) montre le parachèvement de l'intégrité territoriale de la province de Majunga, sous sa forme actuelle. Diégo-Suarez est détachée de Majunga, car elle est devenue une province à part entière. La zone de Maintirano, avec d'autres localités satellites (Antsalova et Morafenobe) est à son tour intégrée dans la province de Majunga. Ce découpage territorial, conçu à la veille de l'indépendance, servira de base au commandement administratif de Majunga, par rapport aux autres métropoles régionales. La I^{ère} et la II^{e} Républiques ont hérité de cette pratique administrative forgée par les décideurs coloniaux.

Fig. 47 – La province de Majunga pendant la colonisation

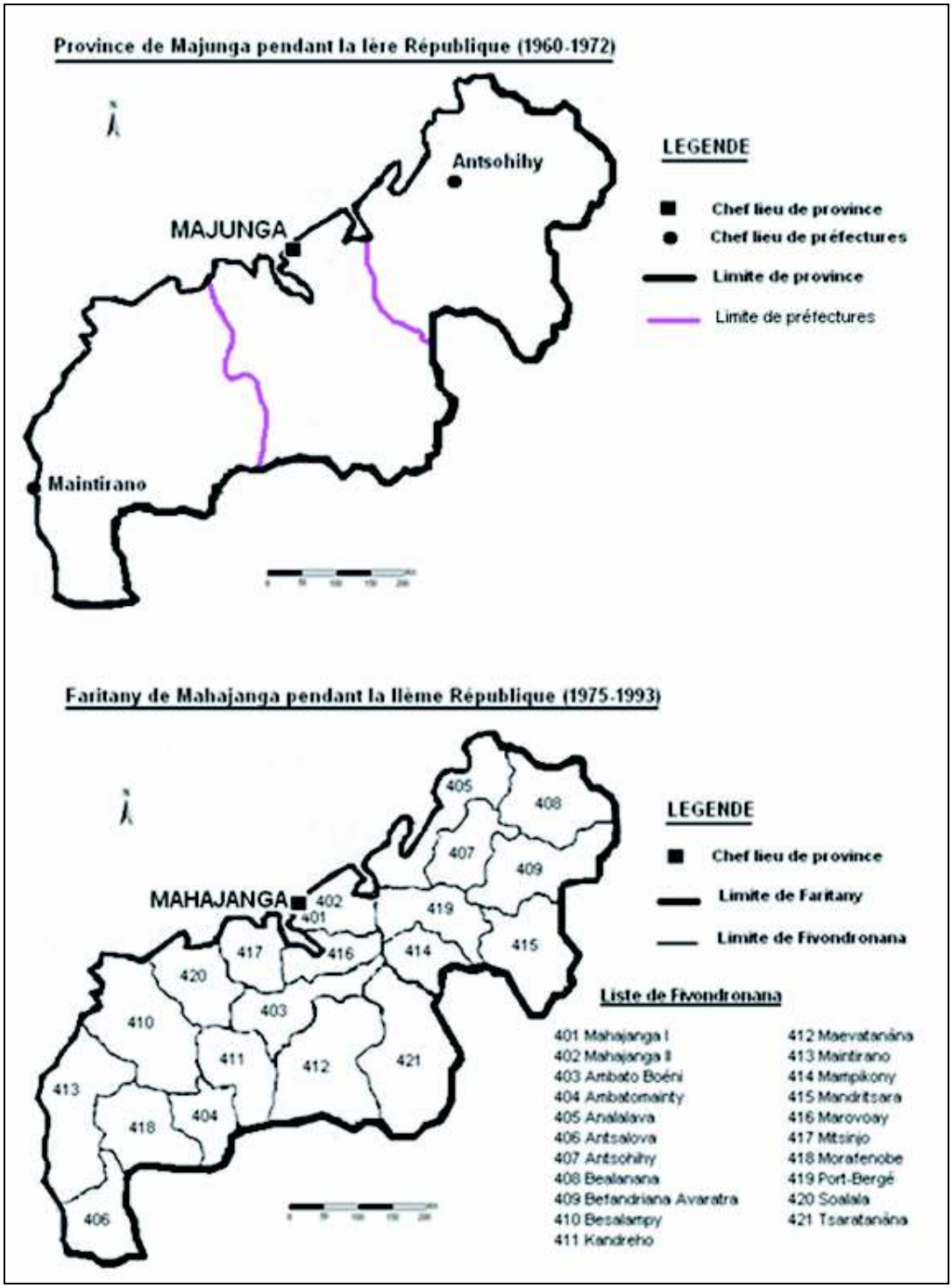


Source : cartes administratives de 1947 et 1958 ; http://hah296.free.

Après l'indépendance, les deux premières républiques ont forgé la consolidation des acquis et réalisé l'enracinement du régionalisme institutionnel à travers le concept de province, sur l'ensemble du territoire. L'esprit de la continuité, prôné par la I^{ère} République vis-à-vis de la période antérieure, a institutionnalisé la province comme base du développement régional et de l'aménagement du territoire. L'intégrité territoriale de la province de Majunga a été renforcée, le changement s'étant opéré au niveau de la délimitation des préfectures et sous-préfectures. Ainsi, la province de Majunga comporte-t-elle désormais trois préfectures, dont Majunga, Antsohihy et

Maintirano (Fig. 48). Les éléments principaux qui déterminent le pouvoir de commandement administratif du chef-lieu de province sont le poids de l'accumulation des services provinciaux, le pouvoir décisionnel du chef de province et le rôle politique que joue le chef-lieu.

Fig. 48 – La province de Majunga après l'Indépendance



Sources : *Atlas de Madagascar*, 1969 ; découpage administratif par *faritany* et par *fivondronana*, MININTER, 1978.

Ainsi, malgré certaines contraintes, comme la distance géographique et l'accessibilité médiocre, l'aire du rayonnement administratif se trouve effective à travers les préfectures et les sous-préfectures, partout au sein de la province. Ce vaste territoire constitue une aire administrative « traditionnelle » pour la ville de Majunga. A côté, l'image de marque, forgée par la personnalité des chefs de province successifs[184], constitue un pouvoir symbolique éminent qui incarne l'autorité politique régionale.

Alors, en dehors des arènes politiques nationales de la capitale, le chef-lieu de province représente donc un enjeu politique majeur. Et même le rôle politique que joue la ville de Majunga comme chef-lieu de province n'est pas négligeable et certains dignitaires politiques ont pu se hisser au niveau de la responsabilité nationale. Le cas du Président Philibert Tsiranana[185] en est un bon exemple. En janvier 1956, son élection à la tête de la province de la côte occidentale et ses actions politiques au sein de la ville de Majunga, ont facilité son ascension politique fulgurante. Son assise et son aura auprès des sections locales de son parti, lui ont valu un soutien indéfectible, pour accéder à la magistrature suprême, à la veille de l'indépendance.

Le rôle administratif de la province à Madagascar s'enracine encore plus profondément pendant la II^{e} République (1975-1993), avec la malgachisation des noms du découpage administratif et des villes (Fig. 48). Puis, le rôle administratif de la province, appelée désormais « *faritany* », se trouve encore renforcé. Le concept du « centralisme démocratique » du pouvoir socialiste-marxiste s'appuie essentiellement sur une politisation à outrance de l'organe administratif. L'organisation administrative antérieure semblant arranger l'objectif du pouvoir à cette époque. Par ailleurs, les identités ethniques peuvent s'exprimer avec cette centralisation du pouvoir régional au niveau de la province. Il est donc tout à fait logique que le régime ait gardé la structure administrative existante. Ainsi, l'aire administrative traditionnelle, depuis l'indépendance n'a pas subi de bouleversement majeur. Majunga joue toujours le rôle d'une capitale provinciale, même si les préfectures sont supprimées et que l'échelon sous-préfectoral est développé sous la dénomination de *fivondronana*. Au sein de la province de Majunga, on trouve donc vingt et une *fivondronana*, y compris celui de la ville de Mahajanga (Mahajanga I). Certaines de ces *fivondronana* sont nouvellement constituées.

Le régime socialiste a également favorisé l'accumulation de fonctions urbaines rares ou de haut niveau dans la ville de Majunga. On lui doit la mise en place du Centre Universitaire Régional (CUR) d'Ambondrona, à travers une politique nationale qui a visé à installer une université auprès de tous les chefs-lieux de province. Et, à cette époque, il y a encore eu l'initiative de la création de l'IOSTM[186], une école de médecine dentaire, rare en Afrique. Pour la ville de Majunga, la construction du bâtiment du « Bloc administratif » symbolise la puissance du chef-lieu de province. Ce gros bâtiment abrite les différents services provinciaux. Ils attirent les usagers de toute la province.

[184] Plusieurs figures emblématiques ont assumé le rôle d'autorités administratives, à la tête de la province de Majunga, sous diverses appellations (chefs de province, gouverneur militaire, président de *faritany*, président de la délégation spéciale de *faritany* et gouverneur de la province autonome) en fonction de la conjoncture politique depuis l'indépendance : Jean-Jacques Nataï, Totozanany Choisin, Mampila Jaona, Rajaofera, Kossay Said Ali, Razafintsalama Gabriel, Razafintsalama Bertrand, Laifara, Bevelo René Justin, Razafindehibe Hilaire Etienne et Pierre Tsiranana.

[185] En 1946, il est l'un des fondateurs du Parti des DEShérités de Madagascar (PADESM). Elu député en 1965, il fonde, à partir des sections locales de celle-ci, le Parti Social Démocrate de Madagascar (PSD). Dans la période 1956 à 1960, il amène son parti à se prononcer tour à tour pour l'autonomie de Madagascar, l'Etat libre et l'indépendance. En 1960, il reçoit l'auréole de « Père de l'indépendance malgache » et fait entrer son pays à l'ONU. Actuellement, le lycée de Majunga porte son nom, et son buste est installé en face de l'hôtel de ville de Majunga.

[186] IOSTM : Institut Odonto-Stomatologie Tropicale de Madagascar.

Avec la Troisième République, un bouleversement politique majeur est intervenu, suite à l'insurrection populaire de 1991. Et la décentralisation entre au cœur des grandes orientations politiques. La période transitoire de 1991 à 1993 a bouleversé de nouveau les pratiques institutionnelles à Madagascar. Le constat d'une sous-administration chronique et la recherche d'une réelle autonomie pour les collectivités, dans la perspective d'une régionalisation administrative, ont conduit les constituants, en 1992, à adopter le régime de la décentralisation, articulé autour de trois niveaux, à savoir la commune, le département et la région (ANDRIANIRINA L., 2000)[187]. Pour la première fois, la Constitution du 18 septembre 1992 a tenté une grande avancée, avec la consécration d'une autonomie effective des collectivités, préconisant la décentralisation et la révision de l'administration du territoire. Plutôt orientée vers la réflexion sur les structures, que l'action et la mise en œuvre, la Première législature de la Troisième République a surtout permis aux autorités de l'Etat de repenser les acquis institutionnels en matière de décentralisation. En effet, l'adoption de nouveaux principes présidant à la décentralisation effective, à savoir les principes de libre administration et d'autonomie des collectivités confirme la volonté de faire émerger des perspectives régionales à l'intérieur de la République. Mais l'application effective de ce processus de décentralisation est suspendue à la suite de la mise à l'écart du Président Zafy Albert. Didier Ratsiraka, de retour au pouvoir, prône la mise en œuvre de provinces autonomes, et lance une ébauche limitée de décentralisation.

Puis, arrivé au pouvoir, Marc Ravalomanana a fortement remis en cause la structure administrative en place. La forte emprise de la province, jugée inopportune et inadaptée pour le développement harmonieux a été pointée du doigt. L'instauration de vingt-deux régions en 2004, signe l'arrêt de mort de la province [188] (Fig. 49). Mais, faute d'une mise en œuvre clairement structurée de cette nouvelle dimension administrative, l'ombre de la province demeure omniprésente. Effectivement, la désignation des chefs de région par le pouvoir central, le problème de mise en place des conseils régionaux et la réservation tardive du budget de fonctionnement de la région traduisent le peu d'enthousiasme apparent du régime à mettre en œuvre une décentralisation effective. Les services régionaux ne sont toujours pas entièrement installés. Et, certains services provinciaux continuent encore d'exercer leurs fonctions. A titre d'illustration, pour Majunga, durant nos enquêtes, le Service Provincial de l'Aménagement du Territoire (SPAT) reste encore fonctionnel, sans abolition officielle. Le cas de la capitale reste aussi systématique. Très grand a été l'étonnement des usagers en voyant encore inscrit sur la porte d'un bureau, dans l'ancien bâtiment du Faritany, à Ambohidahy, « *Directeur provincial de l'industrialisation, du commerce, et du développement du secteur privé Antananarivo* », ou « *Service provincial de l'administration territorial* », ou encore le « *Bureau provincial de la défense* », pour l'obtention d'autorisations d'achat ou une première détention d'armes. Ainsi, la circonscription provinciale est encore maintenue pour certains secteurs d'activité administrative à Madagascar. D'après les renseignements pris à la base, il n'y a pas eu encore de décrets d'application qui permettent de reconvertir l'organisation des bureaux de la province vers le système de la région. Mais, selon les informations recueillies auprès du ministère de l'Intérieur et de la Décentralisation, tous les départements ministériels ont été sollicités par le conseil des ministres pour effectuer le basculement progressif des services vers la région.

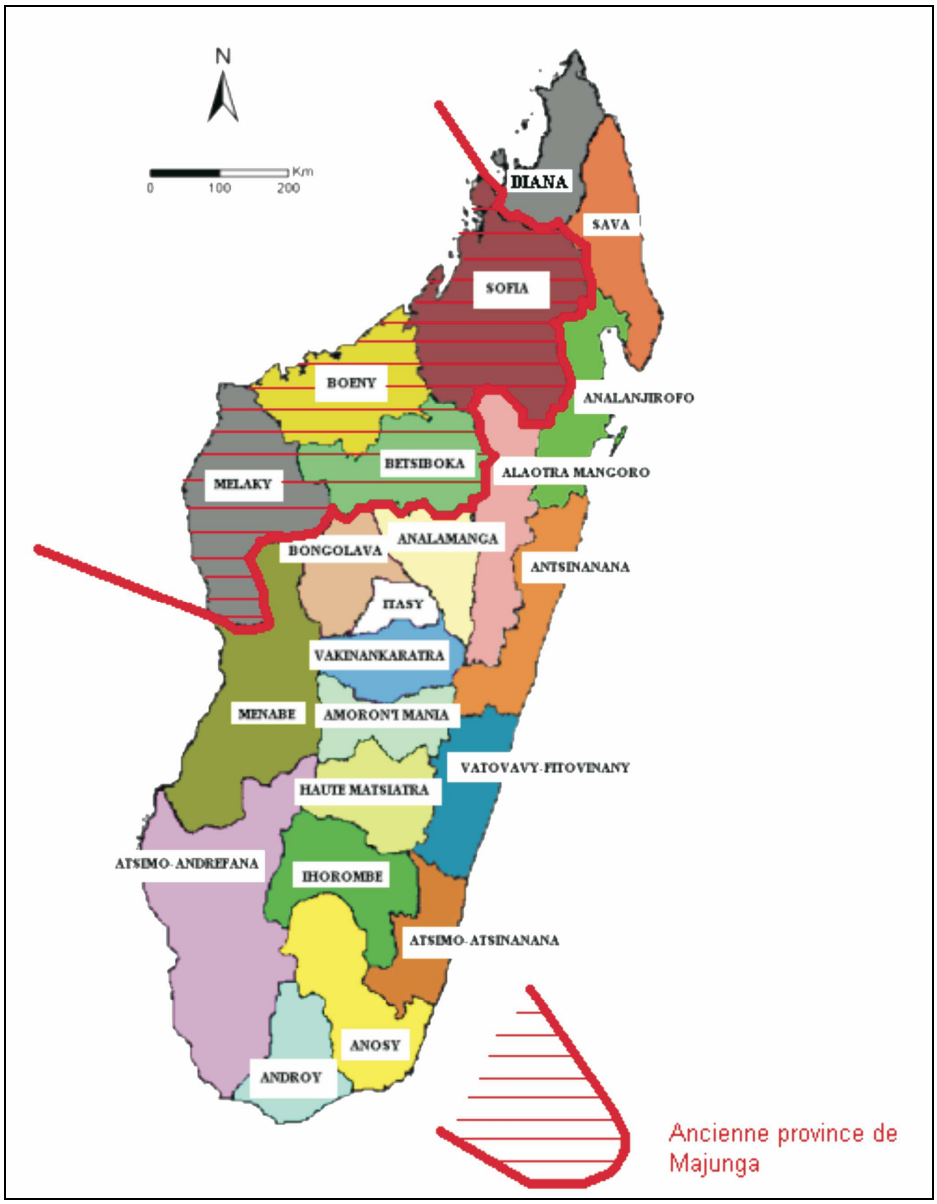
En définitive, il n'est pas possible de radier la présence séculaire de la province administrative à Madagascar, sans rencontrer des difficultés majeures. Pour la province de Majunga, sa conception territoriale a été initiée dès le début de la colonisation. C'est une initiative de l'administration coloniale, mais elle a laissé une empreinte spatiale qui a donné à

[187] *Op. cit.*, p. 17.

[188] Loi n° 2004-001 du 17 juin 2004 relative aux régions (J.O. n° 2915 du 12 juillet 2004, E.S., p. 2556). La présente loi détermine les principes généraux relatifs aux régions qui stipulent qu'il est créé 22 régions à Madagascar. Les régions sont à la fois des collectivités territoriales décentralisées et des circonscriptions administratives à la place des anciennes provinces.

la ville de Majunga un rang métropolitain. Son aire d'influence administrative était réellement effective auprès des 21 *fivondronana* ou sous-préfectures. La mise en place du nouveau découpage administratif des régions ne devrait cependant pas affaiblir considérablement le rôle métropolitain de la ville de Majunga, en raison de l'ampleur des équipements en service public acquis depuis longtemps, les capitales régionales nées du démantèlement de la province étant des villes modestes.

Fig. 49 – Le nouveau découpage territorial à Madagascar : les 22 régions en 2004



Source : MPRDAT, 2004.

3. L'aire d'influence commerciale

Les fonctions commerciales font partie depuis longtemps des bases de la polarisation par la ville de Majunga. L'existence du port a d'ailleurs favorisé le développement de cette fonction urbaine. Dans l'impossibilité d'étudier minutieusement le volume, la fréquence et notamment

l'orientation des flux de clientèle et de marchandises vers ou au départ de Majunga, notre analyse se contentera de faire ressortir les indications principales. Mais cette analyse de l'aire d'influence commerciale de Majunga est une entreprise difficile et complexe, d'autant que la concurrence entre Majunga et Antananarivo rend cette délimitation encore plus délicate. Quatre indicateurs majeurs seront pris en compte, afin de cerner la mouvance de l'aire d'influence commerciale et donneront une idée sur le rayonnement commercial de Majunga à travers l'espace du nord-ouest malgache : l'approvisionnement des centres secondaires ; le rôle des intermédiaires, comme les commerçants ambulants ; les réseaux des commerçants *karana* et l'approvisionnement en produits de terroir des marchés urbains de la ville.

a. Le système des centres de distribution

Il sera question exclusivement des flux sortants de Majunga et permettant l'approvisionnement des micro-détaillants en Produits de Première Nécessité (PPN) pour ce premier angle d'analyse. Nous avons essayé d'obtenir des informations sur la distribution de l'approvisionnement en produits de première nécessité[189], dans chaque localité, ainsi que des chiffres sur les services et les commerces. Ceci nous a été fourni par le Ministère de tutelle[190]. Les circuits sont complexes et le mode d'approvisionnement varie beaucoup, mais il ressort quand même des tendances qui confirment bien la prépondérance du rôle de Majunga.

Quelques conditions préalables méritent d'être soulignées, pour mieux comprendre en quoi l'étalement spatial de l'influence commerciale de Majunga aboutit à une zone spécifique. D'abord, le terme de centres-relais implique une régularité de l'approvisionnement, au moins d'une manière hebdomadaire, voire quotidienne. La liaison en taxi-brousse ou un autre mode de transport régulier constitue alors un facteur primordial pour définir les relais et délimiter l'espace desservi. Ces centres, allant du chef-lieu de district à la grosse bourgade, aboutissent à un circuit de revente en cascades (Fig. 50). Même avec des tronçons de route de qualité médiocre et des ruptures de charge, les intermédiaires de base et les micro-détaillants des villages viennent s'approvisionner auprès de ces centres-relais.

Ces pôles de services et de commerce, avec leurs demi-grossistes (voire leurs détaillants), s'approvisionnent à Mahajanga. A l'entrée est de la ville, l'espace linéaire allant du croisement d'Ambohimandamina jusqu'au bazar Sotema abrite les grossistes et les entreprises de demi-gros, qui sont en tête du circuit. Près du marché de Tsaramandroso, des pavillons, tenus en majorité par des nationaux, servent aussi de point d'approvisionnement alternatif. Le gros sel et les sucres sont pour l'essentiel achetés chez Yaly Madad, un grossiste *karana* très célèbre près du parking des taxis-brousse à Mahabibo.

Enfin, le pôle commercial de Majunga be constitue également un centre d'approvisionnement important, mais en ce qui concerne les biens d'équipement cette fois (habillement, ustensiles de cuisine, biens d'usage courant, etc.). L'approvisionnement en produits de première nécessité, indispensables pour les besoins quotidiens des ménages, se fait d'une manière permanente, sans distinction de saison. Les commerces plus rares, comme celui de l'équipement de la personnes (ex. : la confection) ou l'équipement de la maison marchent, eux, très bien pendant le *main-tany*[191] qui est la période faste pour le commerce.

[189] Les produits de première nécessité sont le sucre, le sel, les allumettes, les bougies, le savon, l'huile alimentaire, le pétrole lampant, les médicaments d'usage courant (nivaquine, paracétamol, cotrim et aspirine) et les boissons et produits hygiéniques.

[190] Une enquête a été menée également auprès du Ministère du commerce et de l'industrialisation qui nous a fourni une base de données sur les statistiques des personnes exerçant des activités imposables dans chaque localité. Evidemment, cette statistique exclut préalablement les activités informelles non déclarées mais elle peut servir comme base de l'analyse.

[191] *Main-tany* : c'est la période de la saison sèche, du mois d'avril au mois de septembre. Plusieurs facteurs favorisent la prolifération des activités commerciales : c'est la période des festivités comme le *famadihana* et le

La figure 50 concrétise l'organisation spatiale des circuits marchands, et le rôle métropolitain de Majunga dans la distribution du commerce sur sa région. Au moins une vingtaine de centres-relais dépendent de cette dernière. Par ailleurs, l'articulation de ces centres-relais commerciaux se fait sur trois niveaux : les centres d'approvisionnement principaux, les centres secondaires et les distributeurs terminaux de PPN et autres biens de consommation en milieu rural. Le premier niveau est constitué par des chefs-lieux de district. Ils sont eux-mêmes dotés en équipements de commerces et de services qui favorisent l'implantation des grossistes et de différents acteurs commerciaux comme les *karana* et les commerçants ambulants. Ainsi, trois villes jouent-elles le rôle de centres de redistribution : Mitsinjo, Marovoay et Ambato-boéni. Beaucoup de micro-détaillants des villages s'adressent exclusivement à ces centres d'approvisionnement, dont les demi-grossistes s'approvisionnent directement, à leur tour, à Majunga. Mais il y a aussi ceux qui vont directement à Majunga pour court-circuiter la hiérarchie théorique, notamment ceux qui sont proches de la ville-mère.

Puis, il y a des centres de distribution secondaires, mais qui ne dépendent pas forcément de centres précédemment cités, mais souvent de Majunga directement. Ce sont de gros bourgs, comme Katsepy, Belobaka, Amboromalandy, Andranofasika et Ambondromamy (Fig. 50). Leur espace de commandement s'étale sur les distributeurs terminaux, en bas de l'échelle, dans la multitude de gros villages qui abritent les micro-détaillants et les demi-grossistes locaux. L'importance du nombre de demi-grossistes et la taille des noyaux commerçants sédentaires distinguent ces centres secondaires des centres principaux. Mais les centres secondaires s'opposent nettement au simple village qui ne fournit que la distribution des PPN.

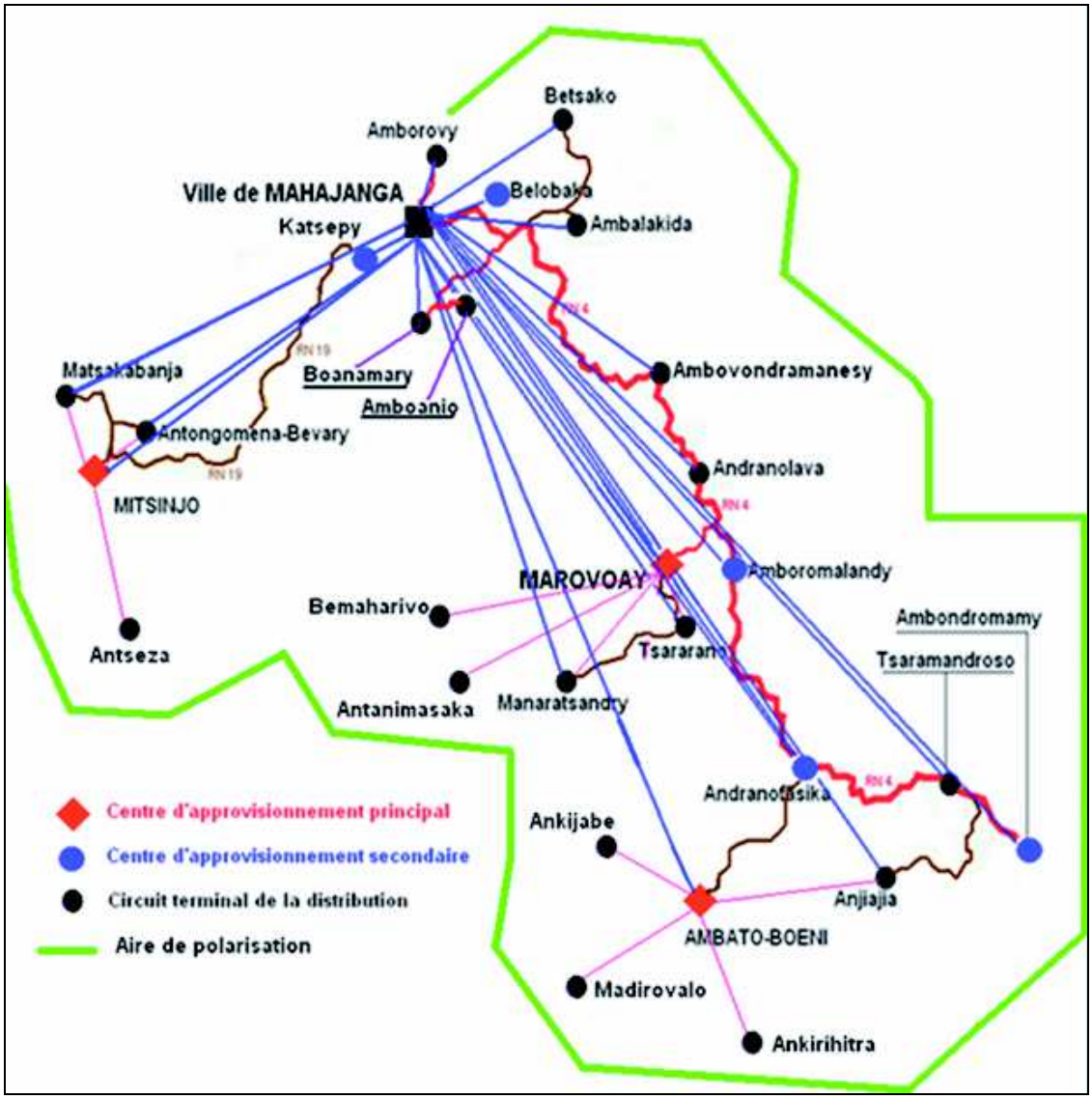
Prenons l'exemple d'Amboromalandy où, selon les résultats du Ministère du commerce, les commerces et services totalisent 195 unités recensées, en 2006 (Tab. 32). Cela représente une activité assez étoffée puisque, dans les autres localités de la même catégorie, le recensement dépasse rarement la cinquantaine. Trois éléments caractérisent la structure du commerce dans les centres d'approvisionnement secondaires. D'abord, la part dominante des détaillants et des micro-détaillants en marchandises générales (dont ceux des produits de première nécessité) qui représente généralement 50 % des commerçants. Ce taux est assez exceptionnel à Amboromalandy avec 54,35 % et 106 commerces sur les 195 recensées.

Puis, on note l'existence des quelques grossistes en marchandises générales, qui approvisionnent les micro-détaillants locaux ainsi que ceux de l'aire commandée par le centre. Enfin, on remarque la diversification actuelle des activités, avec l'omniprésence des rizeries qui assurent la décortication du *paddy* (on est ici dans le domaine de la plaine rizicole de Marovoay). La prolifération des activités ludiques comme les salles vidéo et celles des bars témoigne de l'animation que connaissant ces localités. Tout comme l'existence d'activités de soudure et de travail des métaux, qui servent à assurer la réparation et l'entretien des véhicules en relation avec la RN4. Et il faut relever un fait plus rare, avec l'existence du commerce de bijouterie, exercé par des *karana*.

---

fanompoambe, mais il y a aussi la disponibilité en argent liquide des paysans producteurs, les conditions favorables aux trajets qui entraînent la forte mobilité des personnes et aussi le fait qu'il s'agisse d'une saison intermédiaire, dans leur travail, pour les ruraux qui les rendent plus disponibles pour rallier les marchés hebdomadaires ruraux.

Fig. 50 – Les centres de distribution relais, gravitant autour de Majunga



(ANDRIAMITANTSOA T., juillet 2008).

Incontestablement, Amboromalandy porte même une concurrence sévère à la ville de Marovoay, peut-être parce qu'elle jouit d'une plus grande proximité spatiale de Majunga et surtout de la desserte de la RN4, alors que Marovoay se trouve à l'écart de la route. Il y existe même un degré supérieur de rareté pour certains produits offerts, comme la coiffure, les dépôts de médicament, la soudure (et la bijouterie). Cette position d'Amboromalandy lui permet de grignoter sur l'aire de diffusion commerciale de Marovoay. Et les deux villes desservent conjointement les bourgs et villages qui les séparent. La quasi-totalité des acteurs commerciaux et de services de la localité s'adresse directement à Majunga. Par exemple, les produits de beauté utilisés par le salon de coiffure sont fournis par un salon de coiffure de Majunga be et les films pour les projections vidéo par le pavillon de location de films de Tsaramandroso. Il en est de même pour les marchandises générales qui sont achetées à Majunga. Cependant, les boissons alcoolisées et sucrées, comme certains produits laitiers sont livrés par les camions de la STAR[192] et de TIKO[193] en provenance d'Antananarivo, la capitale.

[192] STAR : Société de brasserie d'Antsirabe.
[193] TIKO : entreprise agroalimentaire qui fournit des produits laitiers et des boissons énergétiques.

La structure commerciale de Katsepy, sur la route de Mitsinjo présente une allure voisine (Tab. 32). Elle reflète également un centre de distribution, avec la présence des grossistes en marchandises générales et en poissons secs. L'importance quantitative des équipements tertiaires (commerces et services) est notable, avec une diversification des activités, comme la présence d'assez nombreuses gargotes, des vendeurs de *mofo gasy*, l'existence d'une salle vidéo, la vente des produits de confection. Il y a donc des dénominateurs communs aux centres d'approvisionnement-relais, avec une part importante de micro-détaillants qui représentent ici 31,81 % des quarante-quatre activités recensées. Evidemment, les activités informelles non déclarées échappent à cette catégorisation officielle. Par exemple, de nombreux vendeurs de *mofo gasy*, *menakely* et *ramanonaka* exercent directement leurs activités, sans en faire enregistrement, pour ne pas payer la patente ou les impôts y afférant. Mais les données statistiques officielles suffisent largement à traduire la structure des commerces et services locaux. Au total, les centres d'approvisionnement secondaires de la RN4 se distinguent des autres par le nombre exceptionnellement élevé de gargotes, de points de restauration et par la présence d'hôtels. Ainsi à Ambondromamy, les gargotes, restaurants, hôtels et auberges, avec 30,90 % des activités dépassent largement la part du commerce en marchandises générales (14,54 %). Mais c'est le rôle particulier assumé par cette grosse bourgade, en tant que point d'arrêt pour la restauration pour les taxis-brousse, notamment ceux en partance pour les destinations lointaines.

Tab. 32 – Commerces et services à Amboromalandy et Katsepy.

Activités	Nombre		%	
	Amboromalandy	**Katsepy**	**Amboromalandy**	**Katsepy**
Epiceries micro-détaillants	106	14	54,35	31,81
Bars	35	03	17,94	6,81
Gargotes	21	06	10,76	13,99
Rizeries et décortiqueries	10	-	5,17	-
Bijouteries	07	-	3,58	-
Commerces de gros	05	03	2,56	6,81
Salles de vidéo	04	03	2,06	6,81
Boucheries	02	-	1,02	-
Soudures et travaux de métaux	02	-	1,02	-
Dépôts de médicament	02	-	1,02	-
Coiffure	01	01	0,52	2,27
Vente de *mofo gasy*, *menakely* et *ramanonaka*[194]	-	04	-	9,09
Boucherie	-	04	-	9,09
Maçonnerie et similaire	-	02	-	4,54
Commerce de gros de poissons secs	-	02	-	4,54
Confection	-	02	-	4,54
TOTAL	**195**	**44**	**100**	**100**

Source : Ministère du commerce et de l'industrialisation, 2006.

[194] *Mofo gasy, menakely et ramanonaka* : beignets de fabrication locale qui font la réputation du commerce rural qu'on prend généralement avec le café ou du thé.

Quant aux centres de distribution terminaux, ils sont nombreux et tous ne figurent pas sur la figure 50. A ce stade, les équipements commerciaux s'étiolent considérablement. Il n'existe que de rares distributeurs, surtout en produits de première nécessité, qui assurent les fonctions commerciales de base. Le recensement à Andranolava, par exemple, donne quinze activités seulement, dont la majorité sont des micro-détaillants de produits de première nécessité. Mais le rôle de centre régional, pourvoyeur de biens et de services rares, que Majunga assume est ressenti jusque dans les villages lointains par le biais de la chaîne d'approvisionnement en cascade sur les trois niveaux des centres de redistribution. Et, même si, à la base, la qualité de commerces et des services ne dépasse pas les niveaux banaux. Par ailleurs, il s'agit d'une forme de commerce atomisée et fragmentée, où les recettes journalières se situent en moyenne à 10 000 Ariary[195]. Les ménages ruraux achètent leurs produits alimentaires uniquement au moment de la préparation du repas : avec 20 Ariary, du sel et quelques *kapoaka*[196] de riz ; pour 100 Ariary, du pétrole lampant et, plus rarement, de l'huile alimentaire. Toutefois, la marge bénéficiaire des commerçants du village est élevée, voire exorbitante en fonction de l'absence de concurrence, de la saisonnalité, des conditions d'accessibilité, des prix consentis par les grossistes et de la notion de rupture de stock. A titre d'illustration, les micro-détaillants d'Andranolava achètent 2 100 Ariary le litre de pétrole lampant auprès de la station-service de Marovoay pour le revendre jusqu'à 2 400 Ariary. La boîte d'allumettes achetée 54 Ariary au grossiste de Marovoay sera écoulée à 120 Ariary. Une bougie passe de 180 à 220 Ariary. Au final, le coût est exorbitant pour ceux qui ne peuvent pas aller en ville.

Au final, la présence de Majunga favorise la prolifération de pôles secondaires suffisamment attractifs et qui définissent l'ampleur de son aire de diffusion commerciale. Mais le rayonnement de Majunga favorise aussi à l'émergence d'embryons d'activités, de type tertiaire et secondaire, dans les centres-relais qui diffusent les produits et marchandises divers. Dans son ensemble, l'analyse du circuit commercial autour de Majunga a fait ressortir une zone principale, polarisée par Majunga. Elle est délimitée par le triangle Betsako-Mitsinjo-Amboromalandy (Fig. 50).

A côté de cette chaîne de distribution en produits courants, le rôle des opérateurs commerciaux *karana* et des commerçants ambulants renforce également l'influence commerciale exercée par Majunga.

b. *Karana* et marchands ambulants

La communauté commerçante *karana* est l'un des principaux éléments de polarisation commerciale de l'espace à partir de la ville de Majunga. Les *karana* opèrent dans tous les circuits de commercialisation et maîtrisent très bien tous les mécanismes du système commercial : ils sont collecteurs, vendeurs au détail, grossistes, transitaires. Ils font de l'import-export, du transport. Ils sont même armateurs, etc. Au niveau du commerce de gros, ils sont omniprésents dans les petites localités telles qu'Amboromalandy, Namakia, Besalampy, Antsalova, Ambatomainty, et servent d'interface en assurant les flux entrants et sortants de la ville de Majunga.

La présence d'une multitude de points de vente *karana* sur toute la province rend très difficile l'analyse et l'orientation de l'aire d'influence commerciale, née de cette toile d'araignée commerciale. En fait, leur stratégie commerciale (nationale) est, avant tout, dictée par la réalisation d'un maximum de profits. Pour eux, Majunga constitue une place commerciale solide pour alimenter les revendeurs *karana* en brousse, mais cette tendance n'est pas une règle absolue. Pour la distribution des produits de première nécessité, les réseaux *karana*

[195] Environ 4 euros.
[196] *Kapoaka* : unité de mesure, en milieu rural, qui représente approximativement le tiers d'un kilogramme.

alimentent traditionnellement leurs centres locaux d'approvisionnements depuis Majunga. Mais, pour les autres flux, leur stratégie représente une forte variabilité oscillant entre Majunga et Antananarivo.

Par exemple, les opérateurs *karana* de la région de Melaky s'adressent à leurs compatriotes de Majunga pour l'écoulement des produits collectés, comme le raphia, transportés par *botry* et ils s'adressent également à Majunga pour acquérir les produits de première nécessité. Mais ils achètent certains produits à Antananarivo, en particulier ceux qui sont importés par le port de Toamasina et qui arrivent moins chers par ce canal. C'est le cas des produits de luxe et de beauté, de l'habillement, des ustensiles de cuisine qui alimentent le réseau commercial *karana* au fin fond de la brousse. Pareil scenario se reproduit également à Marovoay, Amboromalandy, Ambato-boeni et surtout à Maevatanàna. Pour écouler leur collecte de produits de petite agriculture, comme le riz, les haricots ou les produits de la culture industrielle, ainsi que pour l'approvisionnement en marchandises générales, l'essentiel des opérateurs *karana* s'adresse directement à Majunga, plus proche spatialement. Mais bon nombre d'entre eux traitent un certain nombre d'affaires avec Antananarivo, en fonction du prix d'achat proposé et du temps nécessaire pour livrer les marchandises. Dans cette rude concurrence, Majunga dispose certainement d'un réel avantage du fait de l'existence de son port et des affinités existant entre les *karana* de la province et ceux de Majunga (RABEARIMANANA G., 2005)[197], mais l'ombre de la capitale demeure omniprésente. Cette situation est confirmée par le rôle des commerçants ambulants et de certains collecteurs qui adoptent aussi une stratégie à double sens, en effectuant des mouvements pendulaires entre Antananarivo et Majunga.

Les activités des commerçants ambulants et celles des collecteurs sont saisonnières. Elles sont le domaine privilégié de migrants récents, *merina* et *betsileo*. Si la plupart d'entre eux réside à Majunga ou dans les petites villes du nord-ouest comme Marovoay, Amboromalandy, Ambato-boeni et Maevatanàna depuis longtemps, certains interviennent depuis Antananarivo. Ils travaillent sur les collectes et la vente de produits manufacturés ou semi-manufacturés. D'abord, il existe les marchands ambulants qui opèrent essentiellement durant la période de *main-tany*. Leurs principaux itinéraires suivent la tenue des marchés hebdomadaires dans la zone de Majunga II, des marchés ruraux de Marovoay (Ambolomoty et Manarantsandry), d'Ambato-boeni comme d'Andranofasika et de Maevatanàna (Andriba, Ambalanjanakomby et Bevilany). Ils écoulent des produits d'équipement de la personne, comme de la confection, de l'habillement et quelques produits de luxe ; la marchandise la plus prisée en clientèle étant l'article d'habillement et la confection. Nos ambulants s'approvisionnent chez les *karana* de Majunga, mais surtout sur le marché de gros d'Andravoahangy, où le prix d'achat leur laisse beaucoup de marge de manœuvre. Il y a aussi la variété des choix à Andravoahangy puisque les grossistes connaissent très bien les facettes de la mode vestimentaire rurale. Donc, *de facto*, les marchands ambulants s'adressent plutôt à Antananarivo qui bénéficie du choix et d'une gamme de produits plus large. Les principaux modes de transport de marchandises sont les taxis-brousse, qui desservent les zones rurales les plus éloignées. Mais, parfois, les commerçants n'hésitent pas à utiliser le tracteur ou la charrette pour les secteurs où la desserte en taxi-brousse est irrégulière. L'offre en produits vedettes, apportés par les commerçants ambulants, est composée principalement d'articles de confection, de produits de mercerie, d'accessoires de pêche (fils), d'enregistrements musicaux sur cassettes et CD, de chaussures et du petit outillage spécifique au milieu rural.

A côté, pour les flux sortants, on note le rôle des petits collecteurs ; comme les *karana*, leur stratégie est duale. Par exemple, les collecteurs des produits de la pêche, de Maevatanàna, d'Ambato-boeni et de Marovoay, au lieu de s'adresser à Majunga, préfèrent écouler leurs produits auprès des grossistes d'Andravoahangy, et des autres marchés de la

[197] *Op. cit.*, p.93.

capitale, qui représentent un débouché de dimension supérieure, avec des prix de vente plus élevés qu'à Majunga. Il y a deux types de collecteurs de poissons séchés. Si le premier travaille en permanence avec les pêcheurs locaux, le deuxième type vient directement de la capitale ou de Majunga pour acheter les poissons séchés, sur les marchés hebdomadaires. Les collecteurs locaux, mieux enracinés, louent des filets et proposent des équipements aux pêcheurs du village moyennant en paiement en nature : quelques kilos quotidiens de poisson. Parallèlement, ils achètent à bas prix les poissons récoltés, chaque soir, au village.

On peut noter le rôle spécifique des petits collecteurs de la bourgade de Mahitsy, située aux portes de l'agglomération tananarivienne. Le comportement de ces acteurs commerciaux confirme également la stratégie bipolaire que tous les opérateurs mettent en œuvre afin de réaliser le maximum de profits. Ceux-ci procèdent à la collecte du maïs, du son de riz, du *lojy* et des haricots pour la provenderie, puisqu'ils sont des fournisseurs réguliers de l'entreprise agroalimentaire TIKO (*Rice Mill*) et d'AVITECH dans le secteur de l'élevage des volailles. Certains d'entre eux sont des sous-collecteurs, des intermédiaires et travaillent pour le compte de grossistes de Mahitsy. Ces derniers ont des unités de transformation, qui travaillent l'arachide, le maïs et le manioc pour la provende et le son de riz pour l'engraissement des porcs. Les principales zones de collecte sont Mampikony, Ambato-boeni, Madirovalo, Amboromalandy, Andranomamy. Par contre la zone de Mahajanga II ne figure pas dans cette aire de collecte à cause de l'étroitesse des productions locales. Pendant le *main-tany* (juillet-septembre), quelque 200 tonnes de produits sont acheminés vers Mahitsy. Au total, les collectes totalisent 500 tonnes de poissons, de son de riz, maïs et de coquillages pour la provenderie. Il y a également la collecte des arachides (20 à 30 tonnes) pour la fabrication de tourteaux, car le prix d'achat est assez élevé (1 000 Ariary/kg).

Ces petits collecteurs locaux bénéficient de conditions favorables pour écouler leurs produits vers Antananarivo, avec la RN4. Un sac de 50 à 120 kg coûte entre 1 200 et 5 000 Ariary pour le trajet Amboromalandy-Antananarivo, soit environ 80 Ariary/kg. Mais les marchandises fragiles, comme le poisson fumé, ne peuvent se mettre au milieu des autres bagages, ce qui entraîne une élévation des frais, puisque le transporteur les facture à 200 Ariary le kilo. Pour être sûrs de la collecte, et ne pas être tributaires des taxis-brousse, des collecteurs fabriquent des cargaisons congelées et utilisent des voitures spéciales.

Des flux moins importants existent aussi vers Majunga depuis Mahajamba. Les colis sont transportés par charrette jusqu'à *Ambovondramanesy*. Les frais de transport sont de 15 000 Ariary le *garaba* (grand panier). Mais c'est une opération qui se fait exclusivement pendant la période sèche à cause de la desserte routière défectueuse.

En revanche, si les petits collecteurs, grâce à la RN4, perturbent l'aire d'influence commerciale de Majunga, ce n'est pas le cas pour les gros collecteurs qui l'approvisionnent. Le pouvoir d'attraction de Majunga se dessine nettement à travers la collecte des produits agricoles des *baiboho* du nord-Ouest malgache.

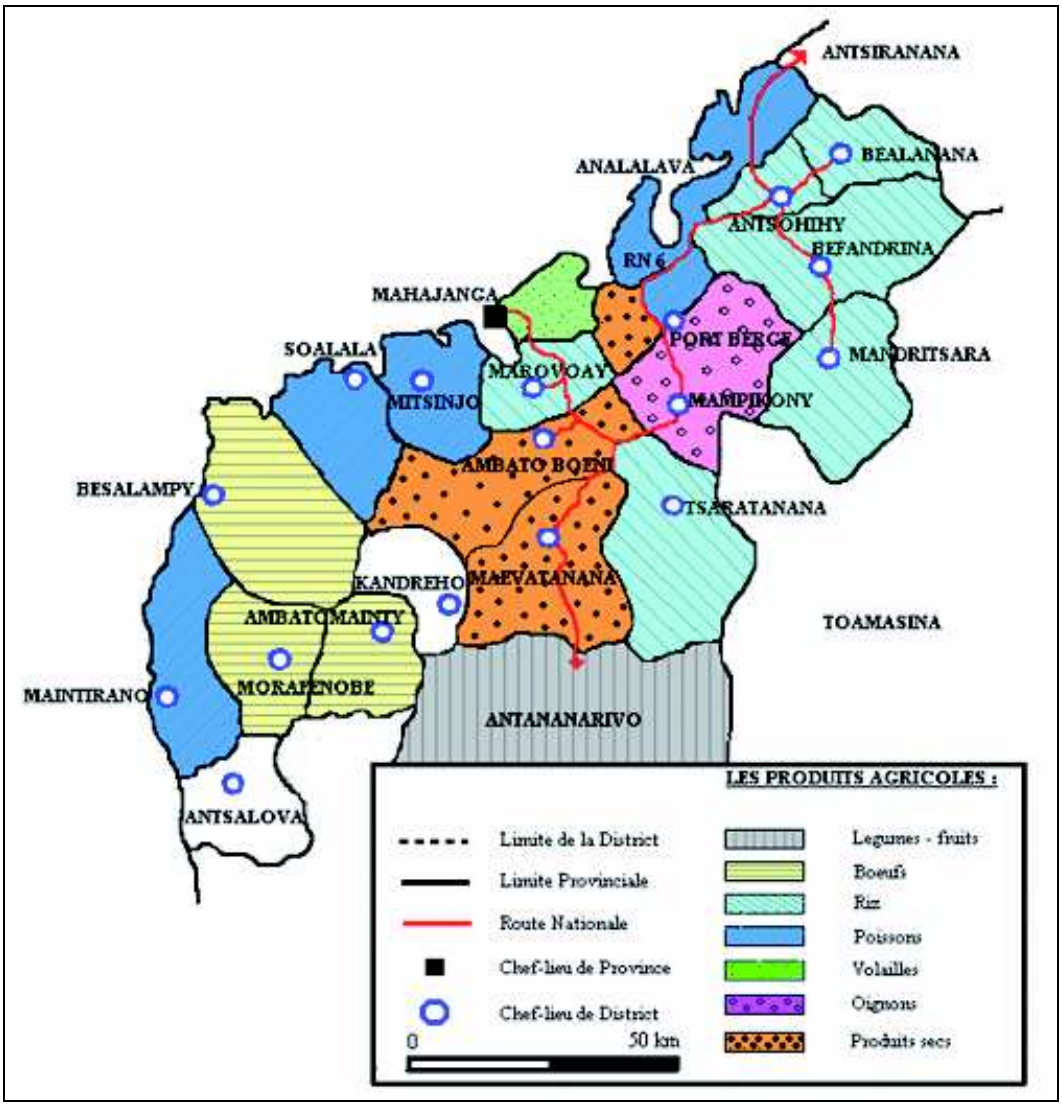
c. Majunga et l'approvisionnement en produits agricoles

Les *baiboho* de Boina occupent des deltas et des basses plaines dans les secteurs de la baie de Bombetoka, de Marovoay, ainsi que de Mahajamba. Les vallées alluviales des régions d'Ambato-boeni, Mampikony, Port-Bergé et Maevatanàna ont des potentialités agricoles très riches. La collecte des produits agricoles délimite une aire très vaste pour la ville de Majunga. Certes, la double influence de Majunga et Antananarivo demeure toujours et à chaque paramètre d'échange commercial. La concurrence entre les deux villes est surtout vive pour les produits de la petite agriculture, lorsqu'elle est intensive. Par exemple, les paysans du *baiboho* d'Ambato-boeni préfèrent écouler leur marchandise à Majunga alors que ceux de Maevatanàna s'adressent

plutôt à Antananarivo (RABEARIMANANA G., 1994)[198]. Mais, d'après les études effectuées sur les marchés urbains de Majunga, une tendance se dessine nettement (RANDRIANASOLO M. L., 2005). L'orientation des flux vers Antananarivo existe, mais l'attraction des marchés de Majunga (Bazar be, Tsaramandroso, Mahabibo et surtout Marolaka) est trop forte, et les acteurs privilégient la relation commerciale avec Majunga. La dimension du marché urbain de Majunga constitue un pouvoir suffisamment puissant pour projeter un rayonnement spatial assez vaste et susciter une demande en produits fortement diversifiée.

L'attraction de Majunga, en terme de produits agricoles, couvre presque la province (Fig. 51). Seuls les districts d'Antsalova et Kandreho n'entretiennent pas de relation commerciale avec Majunga. Effectivement, la synthèse des études sur la zone d'approvisionnement des marchés urbains de Majunga fait ressortir que l'aire d'influence de la ville s'étend à la province toute entière et même jusqu'à la capitale pour certains produits comme les légumes. Deux zones se distinguent à travers le circuit d'approvisionnement de Majunga en produits agricoles.

Fig. 51 – L'aire de ravitaillement des marchés de Majunga en produits agricoles



(ANDRIAMITANTSOA T., 2005)

[198] *Op. cit.*, p. 138-144.

D'abord, existe une zone exclusive, composée par les secteurs de Majunga II, Marovoay, Ambato-boeni, Mitsinjo et Soalala qui traduit des relations intenses pour l'approvisionnement de Majunga en riz, poissons, volailles et produits secs. Par exemple, les fournisseurs de poissons frais, en provenance de Mitsinjo et de Soalala viennent presque quotidiennement à Majunga pour écouler leurs produits aux marchés de Marolaka, Mahabibo et Tsaramandroso. Il en est de même pour les produits venant des zones de Majunga II et de Marovoay où il existe une desserte quotidienne en taxi-brousse.

Ensuite, on trouve une zone d'approvisionnement intermittente ou périodique, en raison de l'éloignement mais aussi de la faiblesse en moyens de transport et des conditions d'accessibilité en général. Elle constitue un second cercle qui rentre évidemment dans la zone d'influence commerciale de Majunga. Ainsi, les poissons de Maintirano et d'Analalava n'arrivent pas quotidiennement à Majunga ; ces produits sont soumis au caractère périodique des liaisons en *botry* et relèvent de l'organisation générale des collecteurs et des revendeurs auprès des marchés de gros de Marolaka. Des cas similaires se produisent aussi pour le riz, les produits secs et les oignons collectés dans la région de Sofia : ils doivent attendre le chargement d'un camion entier et dépendent du volume de la commande effectuée par les grossistes et intermédiaires de Marolaka.

Quant aux légumes, qui manquent à Majunga, en dépit de l'existence des zones maraîchères d'Amborovy et de Belobaka, la cité des fleurs est très dépendante de la production de Hautes Terres, en particulier pour les carottes et les pommes de terre. Elle souffre énormément de la pénurie de ces produits, ce qui a une conséquence fâcheuse sur les prix à la consommation. Au mois d'août 2008, si le prix d'un kilo de pommes de terre se vend entre 200-300 Ariary à Antsirabe, dans la zone de production, le prix passe à 800 Ariary dans la capitale, pour s'envoler jusqu'à 1 500 Ariary auprès des distributeurs de Bazar be et de Mahabibo, à Majunga.

En guise de conclusion, Majunga dispose d'un pouvoir de commandement fort, qui justifie son rang métropolitain, en matière de relations commerciales. Une zone exclusive existe en fonction des produits, objets de l'échange commercial et de certains paramètres de polarisation comme le mode de transport, la desserte quotidienne en taxi-brousse, l'infrastructure en communications et les stratégies des acteurs commerciaux. Mais l'aire de distribution commerciale de Majunga est aussi nettement étendue et d'ampleur régionale, voire extra-régionale. Pour terminer, notons que cette puissance commerciale de Majunga est très représentative des facteurs de la polarisation classique et ancienne de la ville, mais qu'en est-il, avec l'émergence de pouvoirs de commandement récents ? Confortent-ils le rang métropolitain de Majunga ?

B. L'émergence des pouvoirs de commandement récents

1. L'aire d'attraction scolaire

a. La zone de recrutement du lycée Philibert-Tsiranana.

Le lycée de Mahajanga a été créé durant la période coloniale, en 1954, sous la dénomination de « Lycée d'administration ». La période de l'indépendance, après 1960, lui a valu le nom de « lycée mixte de Majunga ». En 1962, cet établissement a été baptisé *Lycée Philibert-Tsiranana*. En raison de sa taille exceptionnelle et de son encadrement pédagogique, depuis 2005, le lycée Philibert Tsiranana est classé comme « lycée pôle » par le Ministère de tutelle. Ce statut de rang supérieur continue à renforcer son image, en véhiculant l'esprit d'un établissement pilote au sein de la région de Boeny, voire au sein de la province de Majunga.

Normalement, depuis l'installation d'un lycée par *fivondronana*, pendant la période socialiste (1975-1990), l'image régionale de cet établissement scolaire, qui a fait la renommée de la ville de Majunga, devrait considérablement s'essouffler. Pourtant, après la constatation des réalités sur le terrain, c'est loin d'être le cas, car son influence régionale perdure encore actuellement. Le lycée draine toujours dans une aire de recrutement de portée régionale, voire nationale. C'est pour cette raison d'ailleurs que nous l'avons inclus parmi les bases de la métropolisation, comme le CHU, l'université et l'église catholique. Actuellement, malgré la faiblesse de la dotation en moyens par le Ministère de tutelle, les équipes du proviseur actuel[199] s'efforcent de redorer son image, pour lui donner le niveau d'une fonction supérieure. Sans attendre l'aide institutionnelle, le proviseur a beaucoup œuvré pour améliorer la qualité de l'enseignement, et de l'environnement pédagogique en général, au sein de cet établissement pilote.

D'abord, l'introduction de l'innovation n'est pas un vain mot puisque un centre informatique a été installé récemment dans l'établissement. Le parc informatique est assez fourni et l'on peut se connecter gratuitement à Internet. Un réseau de partenariat, né de relations personnelles et grâce à une communication performante, a permis la réalisation de ce centre unique en province. D'un côté, d'anciens élèves, établis en France (Bordeaux), ont favorisé la dotation en machines. De l'autre, l'aide, à hauteur de 200 millions de FMG de l'AIM[200], a servi à équiper la salle du centre et d'assurer la maintenance. L'axe stratégique de l'équipe est basé sur le développement de la documentation grâce à la mise en place d'une antenne de gestion régionale du CINU[201], où les lycéens peuvent consulter des statistiques et des informations au niveau mondial. La création de « clubs des Nations Unies » permet aux élèves d'acquérir une vaste connaissance sur le système monde. Le lycée propose également des activités sociales, sportives et culturelles très développées. Il dispose d'un dispensaire. Enfin, l'existence du club *Vintsy*[202] l'ouvre sur l'écologie, alors que ses clubs sportifs animent les compétitions avec les autres établissements scolaires.

En 2008, le lycée Philibert-Tsiranana compte 1 421 élèves, soit une taille supérieure dans le cadre de la province de Mahajanga, contre 853 élèves en 1999. La période de forte hausse est indiscutablement l'année 2007 où il y a eu beaucoup de demandes. Les responsables ont réalisé que l'extension de ce lycée est maintenant une voie incontournable. Après discussion avec la circonscription scolaire (CISCO) et les autres partenaires institutionnels (commune urbaine de Majunga et région), la construction d'un lycée annexe a été lancée. Le financement est presque acquis et le chantier va commencer[203].

Le lycée Philibert-Tsiranana a une aire de recrutement très vaste. Pour l'année scolaire 2007-2008, elle touche la province toute entière. Nous avons utilisé une méthodologie particulière pour cerner l'origine géographique des parents d'élèves et établir une représentation cartographique (Fig. 52). Trois cents questionnaires (sur un total de 1 421 élèves) ont été distribués auprès des classes de seconde. Ils demandaient l'établissement d'origine, l'adresse et la profession des parents, ainsi que le lieu de naissance de chaque élève. Apparemment, le lieu de naissance et l'établissement d'origine ont perturbé le dépouillement des résultats. L'existence de plusieurs étapes dans les

[199] Après la crise politique de 2002, l'équipe dirigeante du lycée à été remplacée complètement. Le nouveau proviseur, M. RASAMOELY nous a accordé un long entretien afin de partager la politique de restructuration et l'innovation qu'il a introduit sur la gestion de ce lycée pôle.

[200] AIM : AMERICAN INFORMATION CENTER.

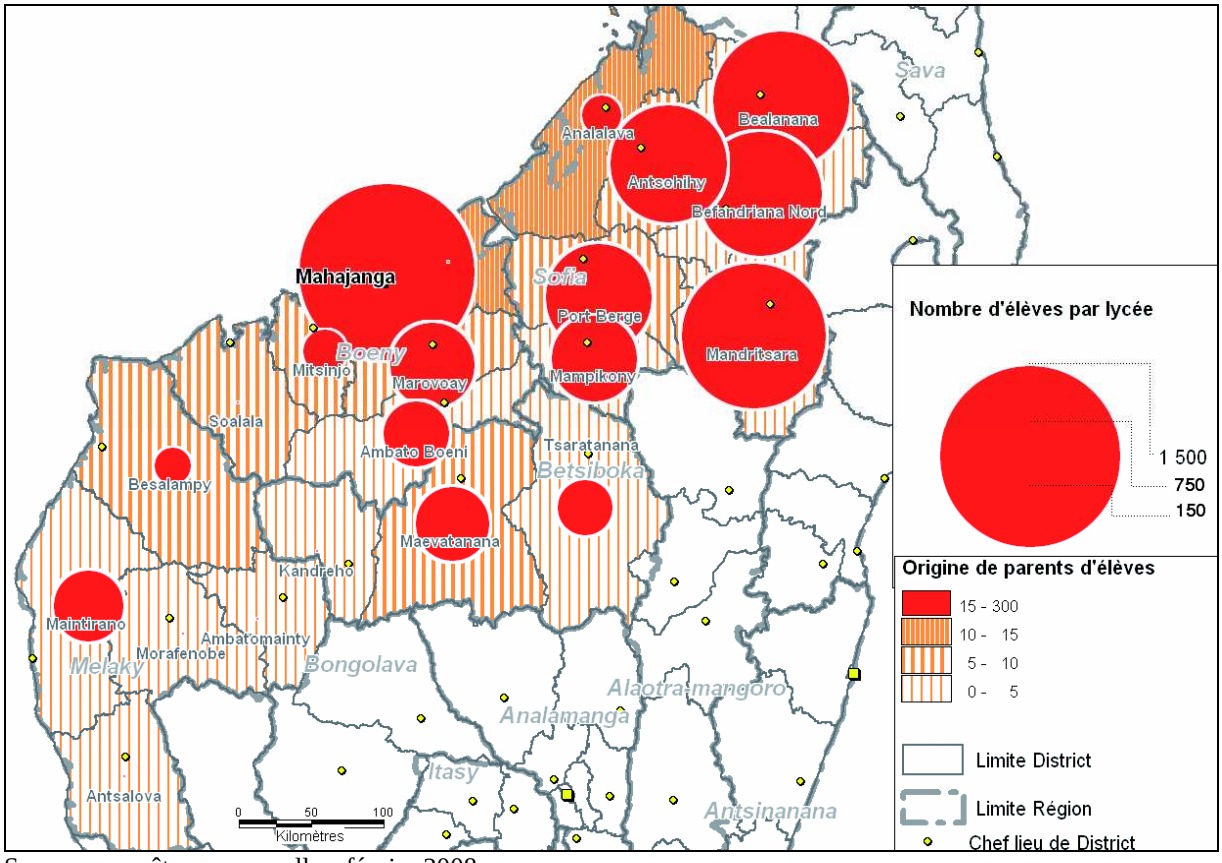
[201] CINU : Centre d'Information des Nations Unies.

[202] Club *Vintsy* : *Vintsy* est journal d'orientation écologique en partenariat avec le WWF qui fait une animation auprès des établissements scolaires à travers un dispositif local dont « les clubs Vintsy » pour les actions environnementales.

[203] Ce deuxième lycée sera construit à Antanimalandy. Son coût est estimé à 650 millions Ariary. La région Boeny contribuera à hauteur de 350 millions Ariary pour la construction de cette infrastructure.

migrations nous amène à douter de la véritable origine géographique des parents d'élèves. De plus, l'établissement d'origine, qui indique principalement les CEG de la ville de Majunga, ne renseigne pas sur la provenance antérieure des élèves. En fait, les conditions d'admission au lycée stipulent qu'aucun élève venant d'un district possédant un lycée ne peut pas être retenu au lycée Philibert-Tsiranana ; ceci afin d'éviter l'évasion des élèves vers Majunga et pour bien gérer la capacité d'accueil de cet établissement qui est fort limitée. En principe, les élèves en provenance d'autres lycées ne peuvent pas demander un transfert, sans une justification majeure (maladie ou affectation des parents). Dans ce cadre, les règles sont très strictes et cette disposition administrative constitue une contrainte majeure pour les parents d'élèves qui voudraient choisir le lycée de Majunga. Mais le secrétariat du lycée nous a signalé que, pour dépasser cette contrainte, les parents d'élèves ont transféré leurs enfants dès le collège dans la ville de Majunga. Il a donc fallu procéder à une vérification pour chaque fiche individuelle et vérifier également les dossiers auprès des CEG de la ville (CEG Marcoz, Charles Renel et Ampisikina) et des autres écoles privées indiquées comme établissement d'origine. Après confrontation, nous avons pu établir avec certitude l'origine des parents d'élèves.

Fig. 52 – L'aire d'attraction du lycée Philipert-Tsiranana (en 2008) et effectifs des lycées de la province de Majunga



Source : enquêtes personnelles, février 2008.

Les résultats révèlent que, malgré l'existence de presque un lycée par *fivondronana*, Philibert-Tsiranana continue à drainer des élèves de toute la province de Mahajanga, mais avec des nuances. En fait, la nouvelle situation pédagogique n'empêche pas l'affirmation du rang supérieur du lycée Philibert Tsiranana, au moins au sein de la Région. Pour les trois cents élèves touchés par l'enquête, 70,37 % des parents résident à Majunga ville. Apparemment, la politique du gouvernement socialiste, qui a prôné un lycée par *fivondronana*, a indiscutablement porté ses

fruits. Ainsi, d'après nos enquêtes auprès du Ministère de l'Education et de la Direction de la Planification, le lycée de Mandritsara compte 1 011 élèves, en 2007, celui de Bealanana 924 ; Befandriana Avaratra arrive à 769 et Antsohihy à 694 (Fig. 52). Il est assez surprenant de constater que le lycée d'Antsohihy, situé au chef-lieu d'une région, soit largement distancé par Mandritsara et, même par les autres lycées de la partie méridionale du Tsimihety, en terme d'effectifs. Mais les facteurs éloignement et enclavement routier expliquent pour beaucoup le gonflement des effectifs dans la partie méridionale de la Région Sofia. Les parents doivent garder leurs enfants au plus proche de leur domicile.

Mais, le pouvoir d'attraction du lycée Philibert-Tsiranana résiste. Tous les *fivondronana* de la province de Majunga envoient leurs enfants à Majunga, même celles qui ont des liaisons difficiles comme Kandreho, Ambatomainty, Morafenobe et Antsalova (Fig. 52). Toutefois, les résultats de l'enquête montrent que ce rayonnement spatial est hiérarchisé. Parmi les 23,63 % de parents d'élèves qui résident en dehors de la ville de Majunga, les *fivondronana* de Mahajanga II, Mitsinjo, Marovoay, Analalava présentent les résultats les plus forts (entre 6 et 13 élèves envoyés). C'est donc la zone de polarisation forte du lycée de Majunga. La plus concernée par l'envoi d'enfants est la zone de Mahajanga II, notamment parce que la commune de Mahajamba ne possède pas encore de lycée, malgré éloignement de Majunga. Vient ensuite le *fivondronana* d'Analalava. Apparemment, ici, il y a une véritable évasion, surtout si on se réfère aux effectifs du lycée d'Analalava (100 élèves en 2007). Il faut noter que malgré l'éloignement et l'existence de lycées locaux, Mitsinjo, Besalampy et Maevatanana figurent aussi parmi les *fivondronana* qui continuent à envoyer pas mal d'enfants étudier à Majunga. Le reste des *fivondronana* est caractérisé par l'envoi d'un nombre modeste d'élèves au lycée Philibert-Tsiranana.

En clair, le lycée Philibert Tsiranana continue encore à jouer un rôle polarisateur de l'espace pour la ville de Majunga. Peut-être que son pouvoir d'attraction est moins net qu'avant la période de décentralisation scolaire, mais son rayonnement spatial demeure encore. Toutefois, malgré l'existence de nouveaux facteurs comme l'existence d'un lycée par *fivondronana*, les conditions d'accès délicates, la baisse du pouvoir d'achat des parents d'élèves et la limitation des effectifs au sein du lycée, trois zones de rayonnement se dessinent nettement. Il existe une zone de polarisation forte, constituée par les *fivondronana* les plus proches de la ville comme Mahajanga II, voire Analalava ; puis une zone intermédiaire avec Marovoay, Ambato-boeni, Maevatanana, sur l'axe de la RN4 ; Besalampy et Soalala sur celui de la RN112, Port-Berger sur la RN6. Enfin, la zone qui enregistre le rayonnement le plus modeste est une zone éloignée et qui possède parfois des lycées importants.

b. Les aires d'influence universitaires

A partir de la Deuxième République, qui a initié l'installation d'un Centre Universitaire Régional (CUR) par province, les universités jouent un rôle dans la métropolisation, en renforçant les fonctions déjà existantes. L'Université comprend l'Etablissement d'Enseignement Supérieur des Sciences de la Santé (EESSS) ou Faculté de Médecine, la Faculté des Sciences et l'Institut d'Odonto-Stomatologique Tropicale de Madagascar (IOSTM). L'EESSS forme de futurs docteurs en Médecine (diplôme d'Etat en 7 années dont 1 an de stage). La Faculté de Médecine a été transférée dans les locaux de l'Hôpital d'Androva. Pour étudier le rayonnement de Majunga, nous avons retenu deux filières : la Faculté de Médecine et l'IOSTM.

Nous avons effectué l'analyse de l'origine des étudiants inscrits en première année de médecine pour l'année universitaire 2007-2008 (auprès de la scolarité, au mois de février 2008). Les résultats de cette enquête font alors ressortir une aire nationale de recrutement, avec toutes les provinces représentées au sein de la Faculté de Médecine (Fig. 53). Mais, sur

les 387 inscrits, les provinces envoient des contingents variables. Celle d'Antananarivo, qui abrite une Faculté de médecine réputée, subit une concurrence sérieuse de la part de Majunga, puisqu'un nombre important d'étudiants vient se former à Majunga. Le nombre élevé d'étudiants en Médecine (plus de 1 000) à Antananarivo ne parvient pas à occulter la montée en puissance de Majunga.

La répartition géographique de l'origine des étudiants montre logiquement que la province de Majunga est la mieux représentée au sein de la première année de la Fac de Médecine, avec 85 étudiants inscrits (21,96 %), suivie de près par Toamasina, avec 80 étudiants inscrits (20,67 %). Un tiers des étudiants vient de Fianarantsoa (surtout) et d'Antsirana. Les provinces de Toliara et d'Antananarivo sont celles qui envoient le moins d'étudiants (respectivement 11,36 % et 11,62 %) pour des raisons bien différentes : éloignement et faible peuplement, contre présence de la plus grande faculté malgache. En terme de répartition ethnique, la présence d'un éventuel sureffectif en *Merina* au sein de la Faculté de Médecine n'est pas avérée pour l'année universitaire 2007-2008, puisque 88,38 % des étudiants proviennent de provinces autres que celle d'Antananarivo. Toutefois, le grand Antananarivo (Antananarivo ville, Atsimondrano, Avaradrano et Ambohidratrimo) totalise vingt-cinq étudiants, contre vingt à Majunga.

Dans le détail, on note l'importance du foyer local : Majunga ville, Mahajanga II, Port-bergé, Maevatanàna et jusqu'à Besalampy. Il est suivi du secteur de Toamasina, englobant une zone entre Amparafaravola, Ambatondrazaka, Moramanga, Brickaville, Toamasina II et I pour atteindre le district de Sainte-Marie. Ensuite, on retrouve la zone spatialement restreinte du grand Antananarivo, mais la plus peuplée du pays. Enfin, la zone de Fianarantsoa, qui suit un axe linéaire : Fandriana, Ambositra, Fianarantsoa et Ambalavao, envoie un très fort contingent. En fait il s'agit des zones peuplées et urbanisées du pays.

Quant aux étudiants étrangers, ils représentent un part insignifiante de la population estudiantine au sein de la Faculté de Médecine de Majunga, avec seulement neuf étudiants inscrits soit 2,36 % de l'ensemble (5 Camerounais, 1 Mahoraise et 3 Comoriens). En fait, ceux-ci visent surtout à rentrer à l'IOSTM, car chaque étudiant doit faire une année médicale (tronc commun) avant de passer le concours à l'école dentaire.

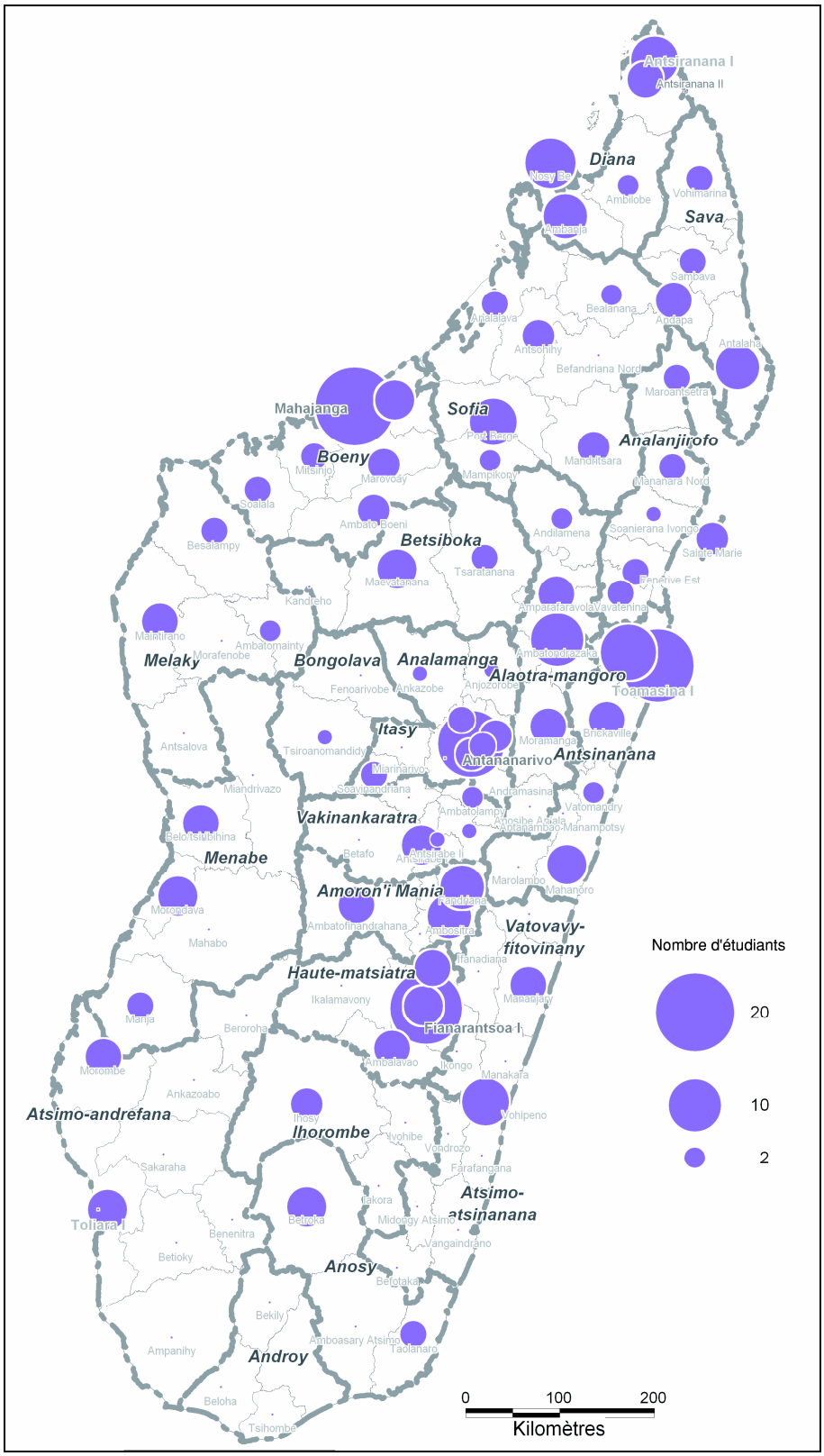
La ville de Mahajanga abrite l'unique école dentaire de Madagascar : l'Institut d'Odonto-Stomatologie Tropicale de Madagascar (IOSTM), depuis 1977. L'IOSTM a été créé à l'initiative de l'Etat malgache et dans le cadre d'une décentralisation des fonctions universitaires. Il conforte alors l'implantation du CUR (Centre Universitaire Régional) et l'installation de la faculté de Médecine.

Avec un effectif de trente étudiants annuels, pour chaque niveau, les dix-huit enseignants de l'IOSTM forment des dentistes de différentes nationalités (Malgaches, Camerounais, Comoriens, Maliens, Pakistanais…). La formation dure six ans. L'étroite collaboration avec la Faculté dentaire de Paris VII et celle de l'université Louis-Pasteur de Strasbourg permet, non seulement, à l'IOSTM de bénéficier d'une assistance technique continue, mais aussi, d'assurer une formation permanente à ses formateurs.

L'évolution des effectifs d'étudiants entre 2004 et 2008 et de celle des nationalités traduit une situation stable (Tab. 33). La stagnation de l'effectif est essentiellement due aux conditions d'admission et au contexte dans lequel évoluent les universités malgaches : le pays connaît des conditions restreintes d'entrée aux universités et instituts supérieurs publics. Au début, en 1977, l'entrée était libre pour les 120 étudiants constituant la première promotion de l'IOSTM. L'année suivante inaugurait la restriction, des problèmes de capacité d'accueil se faisant sentir et il a fallu procéder à une sélection des dossiers. De plus, les responsables déplorent le manque de moyens car, après l'ouverture en fanfare de l'Institut, aucune dotation en moyens décents n'a été faite par l'Etat Central. Depuis, la forte demande nationale a amené les responsables à procéder, à partir de la troisième année, par concours national. Cette

mesure drastique a fortement limité l'entrée dans cet institut, tout en offrant un service de formation plus rare, en particulier pour les étrangers.

Fig. 53 – La zone de recrutement de la Faculté de médecine (étrangers exclus)



Source : Service de la scolarité, février 2008 (ANDRIAMITANTSOA T.).

Tab. 33 – Récapitulatif sur l'effectif des étudiants entre 2004 et 2008

Année Universitaire	Malgaches	Comoriens	Camerounais	TOTAL
2004-2005	131	10	07	148
2005-2006	125	05	08	138
2006-2007	117	04	13	134
2007-2008	121	03	11	135

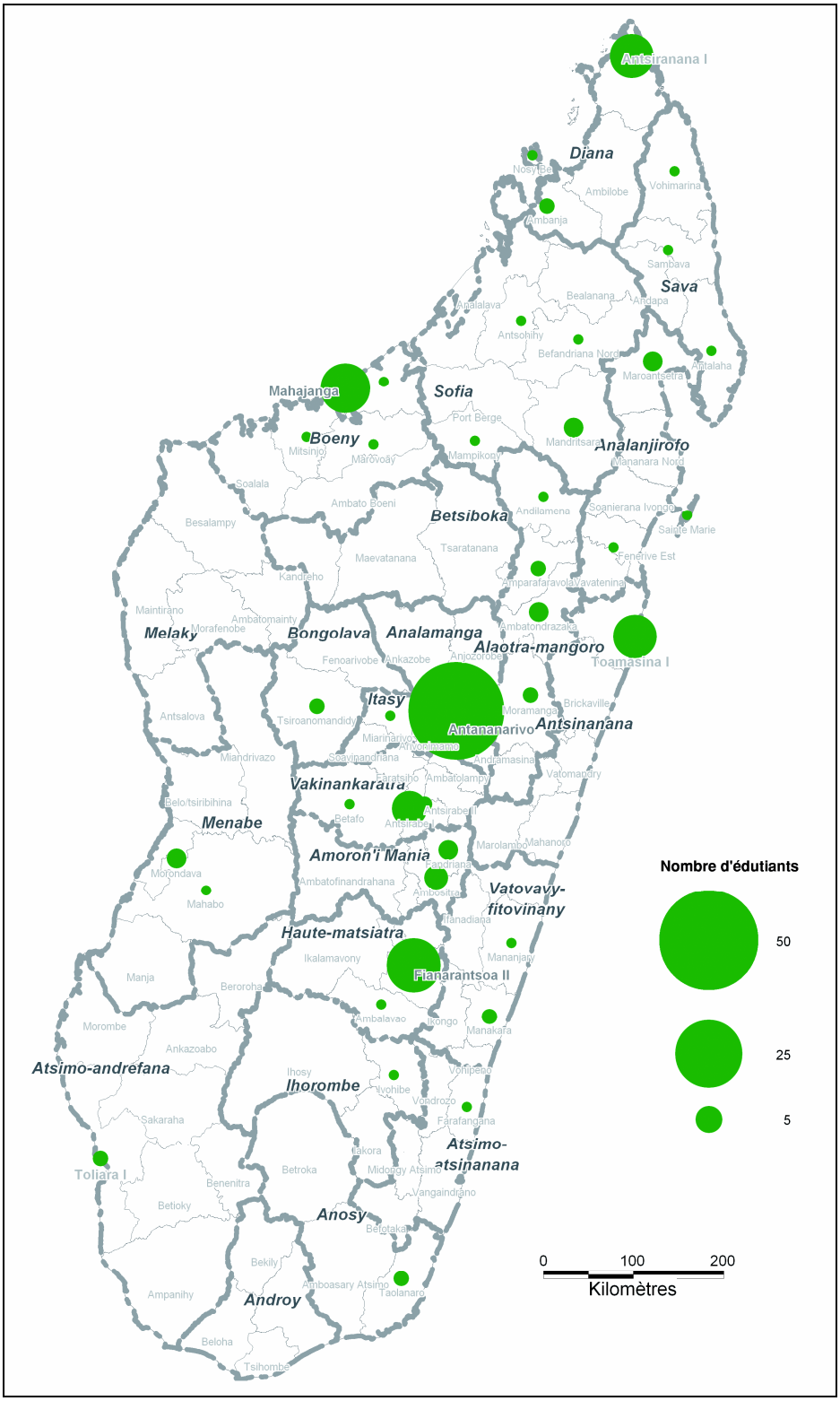
Source : service de scolarité IOSTM, février 2008.

En ce qui concerne les étrangers, ils ne sont pas nombreux, mais leur présence augure d'un début d'internationalisation du rôle de l'IOSTM. Par exemple, la présence des Camerounais s'explique par des raisons fortuites. Selon le directeur de l'IOSTM, au départ le fils d'un professeur de renommée internationale a été refusé par l'université camerounaise et celui-ci a choisi de lui faire faire des études à l'IOSTM de Majunga qu'il connaissait par ses relations personnelles. Depuis ce temps-là, un réseau s'est tissé avec le Cameroun, sans pour autant passer par un partenariat officiel interuniversitaire. La réputation de l'Institut est désormais suffisante. De plus, le coût des études est largement moins cher ici qu'à Dakar ou en France. Notons encore que l'IOSTM représente quelque chose de rare au niveau de l'offre de services ; dans l'Océan Indien, c'est le seul institut de son genre en odonto-stomatologie. Plus loin, il faut aller à Dakar ou en Afrique du Sud. Quant aux autres nationalités étrangères, il n'est pas étonnant de voir les Comoriens parmi les étudiants inscrits, compte tenu des liens entre les deux pays et puisque les établissements malgaches assurent traditionnellement la formation de bon nombre d'entre eux. Il y a aussi des étudiants Indo-pakistanais et des Maliens qui sont formés à l'IOSTM.

En ce qui concerne les nationaux, l'IOSTM draine ses étudiants au niveau de toute l'île. Nous avons dépouillé les fiches des étudiants admis pendant sept années universitaires de 2000-2001 à 2006-2007. 185 fiches ont été analysées en fonction de la nationalité, du lieu de naissance, de l'adresse des parents et surtout du centre du Baccalauréat. Les foyers d'origine des étudiants nationaux présentent une zone très restreinte centrée sur les Hautes Terres centrales, selon l'axe Antananarivo, Antsirabe et Fianarantsoa (Fig. 54). A côté, on note le rôle des grandes villes du nord comme Toamasina, Majunga et Antsiranana. La provenance est donc encore plus resserrée sur les milieux urbains que pour la Faculté de médecine, la ville d'Antananarivo arrivant nettement en tête avec 45 fiches, alors que Majunga n'en fournit que 15. Parallèlement, les résultats par province privilégient encore Antananarivo avec 69 étudiants admis ; Fianarantsoa, 30 ; Toamasina, 25 ; Mahajanga, 24 ; Antsiranana, 18 ; et Toliara, 8. Toutefois, l'éparpillement de la provenance des étudiants montre une diffusion en direction des petites villes.

Dans sa globalité, en raison du nombre restreint de places dans cet institut, on ne peut que constater son aire d'attraction nationale, liée à la réussite au concours qui constitue le facteur d'admission. Mais l'existence d'un tel institut (avec sa petite fréquentation internationale) ne donne pas pour autant une situation exceptionnelle à Majunga. Antsirabe abrite une Académie militaire, de renommée internationale, Fianarantsoa a l'école d'enfants de troupe et Toliara doit sa notoriété à l'Institut Halieutique et des Sciences Marines.

Fig. 54 – L'origine des étudiants malgaches de l'IOSTM



Source : Service de la scolarité IOSTM, février 2008 (ANDRIAMITANTSOA T.).

Cependant, une question se pose naturellement : pourquoi un institut aussi rare en Afrique n'attire-t-il pas davantage les étrangers, en particulier ceux venant des autres îles proches géographiquement de Madagascar ? Pour répondre à celle-ci, les responsables ont

avancé deux explications possibles : le manque de moyens et la crédibilité internationale de l'Institut même. Effectivement, le développement de l'IOSTM n'est pas encore une priorité du Ministère de l'Education, si l'on en juge les moyens affectés à cet établissement. A chaque occasion, les responsables ne cessent de dire que ce manque de moyens nuit gravement à la qualité de l'enseignement et limite la capacité d'accueil. Une trentaine d'admissions par an, c'est en effet insignifiant, par rapport aux besoins du pays et à l'augmentation de la demande. Mais, en aval, la difficulté à monter un cabinet dentaire privé, et le recrutement de salariés qui se fait au compte goutte, constituent un découragement pour les postulants en odontologie. Au-delà, l'absence de reconnaissance internationale du diplôme délivré par l'IOSTM ne constitue pas un facteur incitatif pour les étrangers. Au total, l'IOSTM ne peut donc offrir une qualité d'enseignement comparable aux diplômes européens. Et bon nombre d'étudiants malgaches préfèrent encore se former en Europe. En conséquence, la mise en œuvre d'une politique pour le développement de cet institut est indispensable.

Les fonctions scolaires supérieures constituent donc, pour Majunga, un atout indéniable susceptible d'asseoir son image métropolitaine, le cas des écoles privées, réservées aux couches aisées ne parvenant pas à occulter le rayonnement spatial des établissements publics, en particulier du lycée Philibert-Tsiranana, de la Faculté de Médecine et de l'IOSTM. Mais les facteurs de métropolisation spatiale ne s'arrêtent pas là pour Majunga. Son influence religieuse est aussi dynamique.

2. L'aire religieuse : le cas de l'église catholique

L'église catholique a été retenue pour mesurer le pouvoir métropolitain de Majunga à cause de sa structure hiérarchique et de son mode d'organisation de l'espace (cf. les diocèses). Elle incarne vigoureusement l'un des commandements spatiaux de Majunga.

a. Une structure ecclésiastique pyramidale

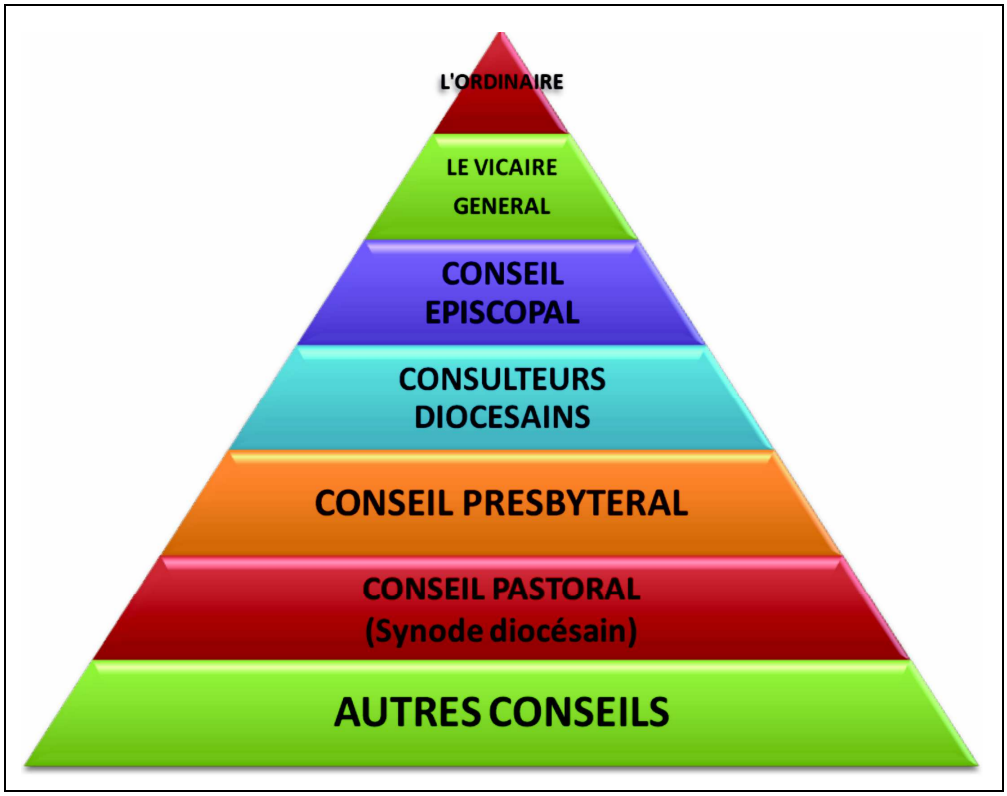
Le diocèse de Mahajanga est né en 1898. En 2004, les chrétiens catholiques ne représentent pourtant que 10 % de la population dans la province de Majunga. Le nombre des pratiquants catholiques connaît une évolution lente, à cause de la concurrence des autres religions (cf. l'islam), comme des sectes, mais surtout de l'enracinement profond de la religion traditionnelle, l'animiste (Tab. 34). Les statistiques font ressortir la timidité de l'adhésion à travers les baptêmes et le nombre de catéchumènes. Cette assise peu importante n'empêche pas la religion de s'étaler sur un large territoire, dans la province, avec une organisation performante et fortement centralisée à Majunga.

Tab. 34 – La place de la religion catholique dans la province de Mahajanga

Année	Population	Catholiques	%	Baptême enfants	Catéchumènes	Autres confessions chrétiennes	Religion traditionnelle
2004	820 917	90 354	11,01	2 384	917	69 655	660 908
2003	820 794	87 673	10,68	2 219	871	67 428	665 693
2002	819 432	85 946	10,49	2 267	875	65 279	668 207
2001	817 180	82 813	10,13	2 363	866	63 026	671 341
2000	818 052	81 711	9,99	2 111	843	62 318	674 023
1999	797 124	79 012	9,91	1 856	875	58 264	659 848

Source : Evêché de Mahajanga, mars 2007.

Fig. 55 – Structures ecclésiastiques du diocèse de Mahajanga



Source : Evêché de Mahajanga, mars 2007.

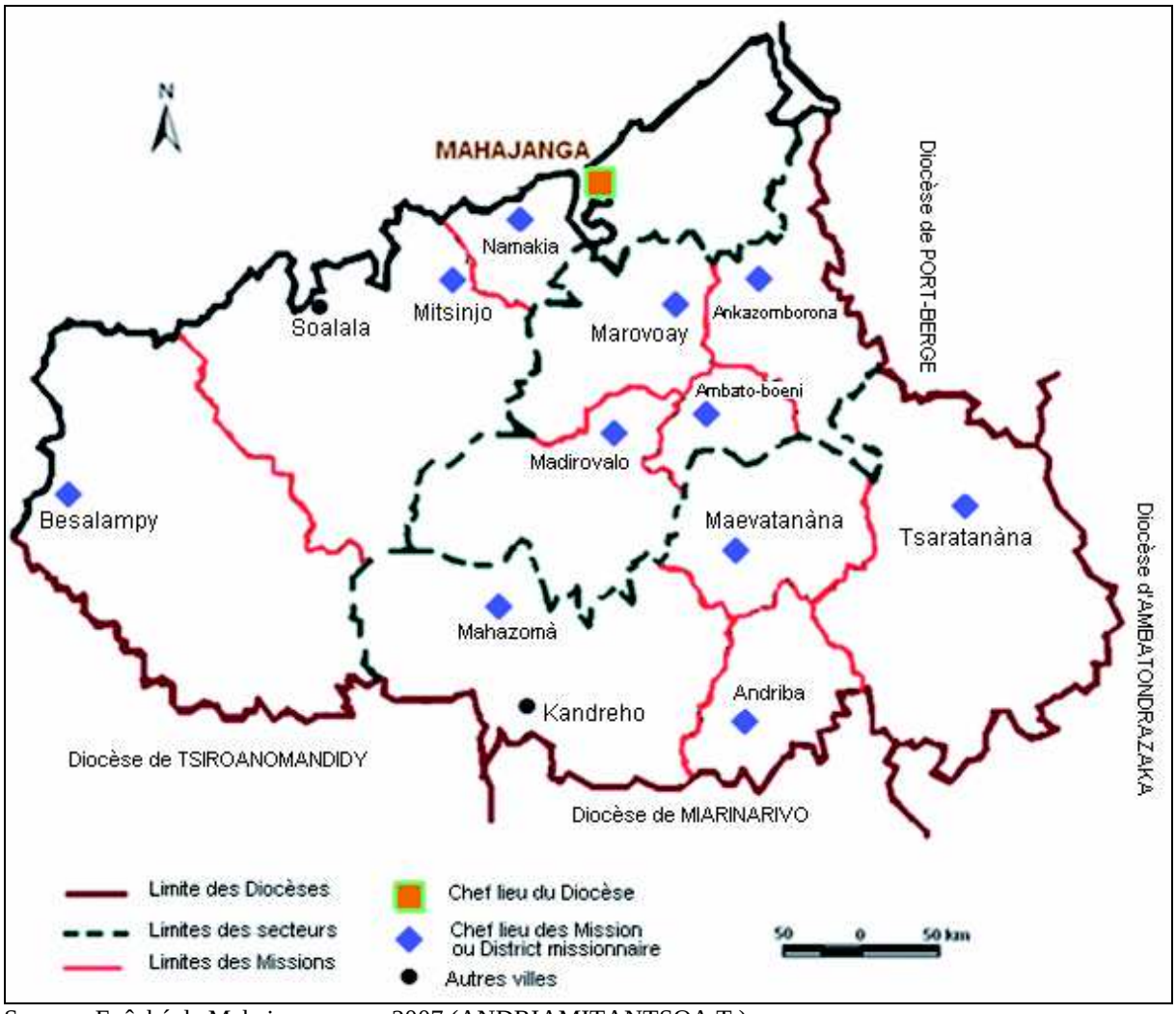
La structure ecclésiastique du diocèse de Majunga représente donc une organisation bien hiérarchisée (Fig. 55). Au sommet de la pyramide se trouve l'évêque ordinaire[204], responsable du diocèse et qui détient le pouvoir de décision finale. Au dessous de la responsabilité sommitale, il y a le vicaire général qui a des attributions spécifiques, il est le bras exécutif de l'évêque et le modérateur de toutes les œuvres diocésaines. Son rôle consiste également en l'animation pastorale et l'accompagnement des laïcs. Vient ensuite, le conseil épiscopal, une sorte d'assemblée consultative regroupant le vicaire général, le procureur et quelques représentants des religieux salésiens Don Bosco, Spiritains, Jésuites et Carmes, ainsi que des prêtres diocésains. Ce conseil veille à la bonne marche et à l'organisation de toutes les activités pastorales et soutient l'effort d'évangélisation, en stimulant l'engagement des agents pastoraux, des laïcs et de toute la communauté. Il assure aussi l'audition et le suivi des candidats à l'ordination, puis l'évaluation des séminaristes à chaque étape de leur formation. En dessous, viennent les consulteurs diocésains qui regroupent quelques responsables d'encadrement : conseil épiscopal, doyens du secteur, recteur du petit séminaire et correspondant diocésain. Cet organe est suivi de près par le conseil presbytéral qui englobe tout le presbytérium. A la base de la pyramide se trouve le conseil pastoral ou « *synode diocésain* ». Cette structure au ras du sol regroupe un monde sur lequel repose le fonctionnement principal du diocèse : trois représentants de chaque paroisse et mission, un représentant de chaque secteur personnifiant les mouvements d'action catholique et de différentes commissions.

[204] Cette fonction est occupée actuellement par Mgr Joseph Ignace RANDRIANASOLO. Evêque auxiliaire d'Antananarivo depuis le 8 février 1988, il est nommé Evêque titulaire de Mahajanga le 11 juillet 1999 puis intronisé à Mahajanga le 12 septembre 1999. Il est en résidence à Mahajanga au sein de l'évêché. Avant lui, il y avait le très célèbre cardinal Armand Gaëtan RAZAFINDRATANDRA qui a dirigé le diocèse de Mahajanga pendant 17 ans.

b. Une organisation spatiale commandée par Majunga.

Le diocèse de Mahajanga est divisé spatialement en quatre secteurs, constitués par sept paroisses (en ville) et en trois secteurs,divisés en districts missionnaires (en brousse). Ces trois secteurs « ruraux » s'étendent sur un domaine formé en quadrilatère (Fig. 56). Il correspond globalement aux anciens districts de Marovoay, Ambato-boeny, Tsaratanàna, Maevatanàna, Mitsinjo et Besalampy au temps de la colonisation, soit la partie centrale de la province de Majunga, de part et d'autre de la RN4.

Fig. 56 – La structure spatiale du diocèse de Mahajanga



Source : Evêché de Mahajanga, mars 2007 (ANDRIAMITANTSOA T.).

Cette structure spatiale, bien hiérarchisée et centralisée autour de la ville de Majunga, est symbolisée par le gros édifice religieux de la Cathédrale du Cœur Immaculé de Marie qui jouxte le siège du diocèse. Majunga, à la tête du diocèse, regroupe des fonctions religieuses supérieures, à travers des œuvres fortement diversifiées : de l'enseignement (enseignement général primaire et secondaire et écoles spécialisées) ; de la formation professionnelle et technique (centre Don Bosco) ; du travail sanitaire (dispensaire, visites à l'hôpital, aide nutritionnelle aux enfants sous-alimentés) ; de la protection sociale pour les femmes et sur les lieux de travail. Le diocèse dispose

aussi de foyers d'hébergement (Sainte-Jeanne-d'Arc et Stella Maris pour les gens de mer). Il gère une imprimerie et une maison de retraite des prêtres.

Ces œuvres se projettent dans toutes les missions éparpillées à travers le diocèse. Leur effet bénéfique auprès des ruraux a fait la réputation de l'église catholique, classée par la population comme l'un des leaders du développement local en matière d'éducation et d'activités sociales primaires et secondaires. Au total, l'implantation spatiale de l'église catholique dans la région conforte aisément le rôle directeur de la ville de Majunga. De plus, à chaque évènement religieux important, la ville de Majunga assume son rôle de capitale régionale de la religion catholique, par l'accueil de rassemblements très importants.

3. L'aire hospitalière : le CHU d'Androva

Depuis quelques années, le CHU[205] d'Androva constitue l'une des bases de métropolisation des plus dynamiques au sein de la ville de Majunga. Cet ancien hôpital militaire a connu une mutation notable à partir de trois éléments : le développement de sa plate-forme technique, l'offre de services rares et les réseaux de partenariat noués avec des entités diverses aussi bien publiques que privées. Mais, il y a surtout l'étendue de son aire d'attraction qui, malgré l'amélioration de la desserte médicale des petites villes, continue à drainer une clientèle élargie à toute la province de Mahajanga.

a. Un pôle sanitaire régional

La dénomination de l'hôpital d'Androva a connu plusieurs changements, en fonction du contexte : hôpital militaire en 1924, hôpital mixte en 1960, il a acquis, finalement, le statut de CHU à partir de 1984 avec l'intégration de la Faculté de Médecine. Cet établissement colonial a su profiter de l'effet bénéfique des politiques nationales successives en matière de santé. Le CHU d'Androva abrite désormais des personnels qualifiés et des spécialistes médicaux. Il donne la priorité à la recherche, à la formation et surtout à l'encadrement du personnel soignant. C'est un statut supérieur, que tous les centres sanitaires régionaux ne peuvent pas acquérir, à l'instar de l'hôpital d'Antsiranana qui est seulement un CHRR[206] car, pour lui, certains critères ne sont pas remplis.

La première condition pour l'acquisition du statut de CHU est la qualification et la diversité des personnels (Tab. 35). Sa supériorité en terme de plateau technique n'existe pas ailleurs dans la région. En 2008, on y trouve six professeurs agrégés, dans les domaines de la pneumologie, de la chirurgie, de la gynécologie, de la pédiatrie et de l'anatomopathologie. Des unités d'exploration fonctionnelle, de niveau supérieur, ont été récemment mises en place dans le secteur de l'endoscopie digestive, par exemple. En plus, l'existence de laboratoires d'analyses, introuvables auprès des CHD[207] ou des CSB[208], conforte aisément le degré de rareté des services offerts. Il existe des laboratoires d'hématologie, d'uminologie, d'anatomie-pathologie et de bactériologie.

Dans leur globalité, les services proposés sont largement diversifiés. La chirurgie connaît différentes spécialisations : viscérale, traumatologique et urologique. A côté, presque tous les services spécialisés, dignes d'un établissement de niveau supérieur, sont présents à Androva : ORL[209], maternité (gynécologie et obstétrique), pédiatrie, services de médecine (endocrinologie, maladies infectieuses, endoscopie, pneumologie, cardiologie), etc. Pour

[205] CHU : Centre Hospitalier Universitaire.
[206] CHRR : Centre Hospitalier de Référence Régionale.
[207] CHD : Centre Hospitalier de District.
[208] CSB : Centre de Santé de Base.
[209] ORL : Oto-Rhino-Laryngologie.

compléter tout cela, il offre des services connexes à l'hospitalisation, comme le service d'appareillage et de rééducation, l'imagerie médicale, le laboratoire d'anatomie pathologie, le laboratoire d'analyses médicales, ou encore la banque du sang. Cette accumulation de services rares, à l'intérieur d'un pôle sanitaire régional conforte indiscutablement le rôle de la métropole régionale qui, en retour, épaule son centre sanitaire.

Tab. 35 – Les personnels par catégorie au sein du CHU d'Androva

Corps	Nombre	Corps	Nombre
Professeurs titulaires	02	ASP	02
Médecins spécialistes	29	Concepteur	01
Médecins généralistes	42	Technicien supérieur	01
Chirurgiens dentistes	02	Econome	01
Réalisateurs	03	Encadreurs	06
Réalisateurs adjoints	80	Assistants d'Ation	05
Infirmiers DE	34	Opérateurs	07
Infirmiers AM	4	Employés d'Ation	19
Aides-sanitaires	02	Sous-opérateurs	01
Technicien de Labo	01	Assistants de service	03
Sages-femmes DE	32	Employés de service	82
TOTAL	**231**	**TOTAL**	**128**
TOTAL GENERAL : 359			

Source : Service statistique, CHU Androva, 2007.

L'initiative de l'Etat central et les réseaux de partenariat, en particulier la coopération japonaise, ont favorisé, indéniablement, l'équipement du CHU d'Androva et permis de mettre à la disposition de la population des structures hospitalières performantes, dotées d'équipements modernes. Cette politique vise à améliorer la qualité des soins dispensés et à diminuer le nombre d'évacuations sanitaires vers la capitale et liées à l'indisponibilité de certains équipements. Dans ce cadre, le Complexe sanitaire Mère-Enfant (CME) du CHU constitue un service exceptionnel au sein des structures hospitalières existant à Madagascar. Un an exactement après le début des travaux, le complexe a été inauguré, dans l'enceinte de l'hôpital d'Androva, au mois de juin 2007. Fruit d'un partenariat avec l'Etat japonais, l'établissement a coûté environ 6 milliards[210] d'Ariary. C'est l'une des infrastructures les plus modernes de ce type dans l'Océan indien. Le centre comprend un bloc d'urgences, un bloc d'accouchement, un bloc opératoire, un bloc d'hospitalisation, un bloc administratif et technique, et un bloc de formation sanitaire. Il peut accueillir 46 malades et est doté d'équipements très modernes. L'objectif de l'installation de ce complexe vise à l'amélioration des soins péri-nataux et au renforcement des compétences du personnel sanitaire. La ville de Majunga possède donc un pôle sanitaire rare par rapport aux autres métropoles régionales. Le centre est spécialisé dans l'accueil des cas problématiques en provenance des structures sanitaires de la région. Un cas compliqué d'accouchement sera donc traité à Majunga. Dès après sa mise en œuvre, le complexe a connu une affluence importante. Entre juin 2007 et avril 2008, 1 401 femmes ont été accueillies, en provenance des différents CHD et CSB d'un espace qui dépasse la région Boeny.

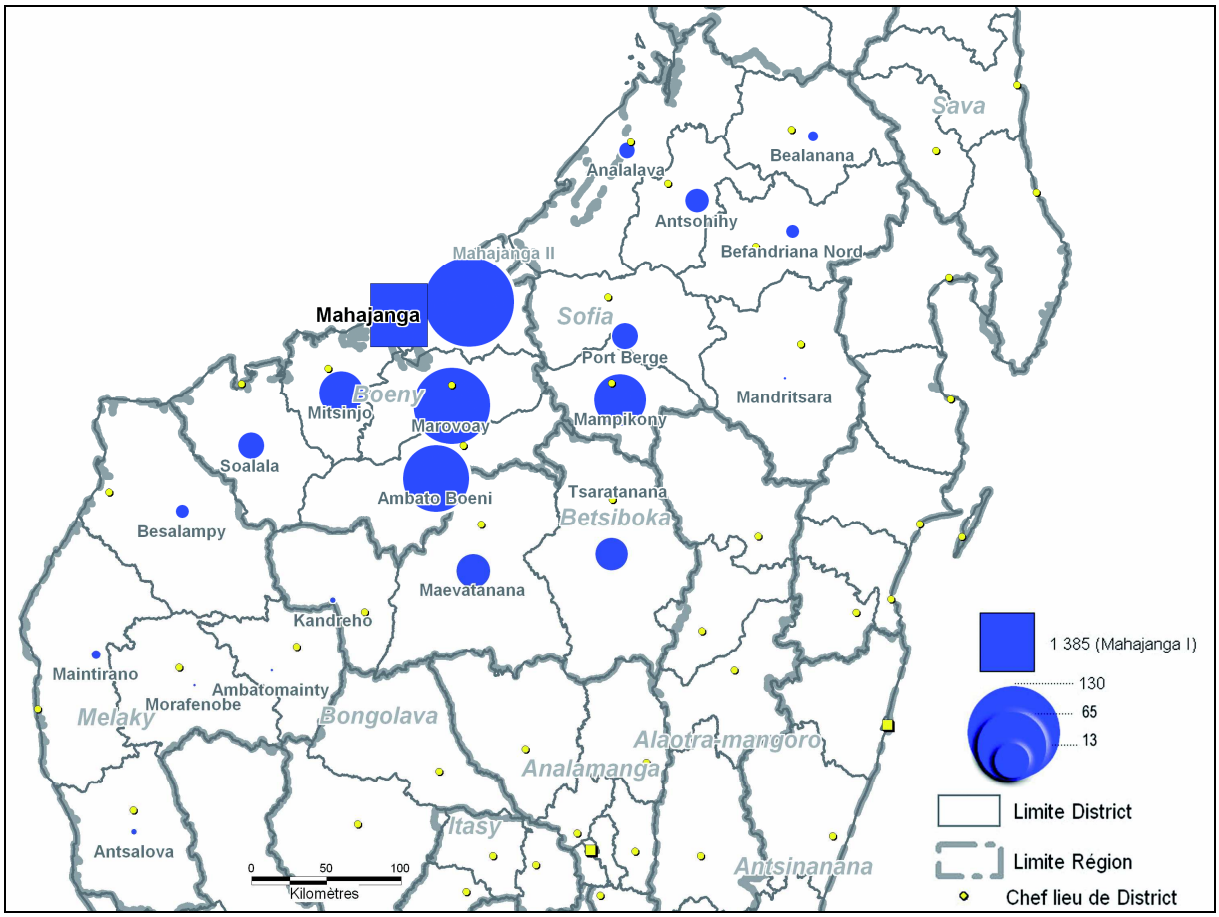
Notons encore que l'équipe, nouvellement installée dans ce centre, bénéficie constamment de l'encadrement des médecins japonais. Ils font de la formation périodique auprès des gynécologues, obstétriciens et chirurgiens malgaches.

[210] Environ 500.000 euros.

b. Une aire d'attraction qui déborde largement la région de Boeny

La représentation spatiale de la zone d'influence du CHU Androva a été réalisée grâce au dépouillement des fiches des malades hospitalisés (Fig. 57). Le cas des malades en consultation nous avait semblé moins intéressant. Nous avons dépouilllé les entrées durant la période de *main-tany*, qui est la période de forte fréquentation, en particulier pour les ruraux. Ainsi, avons-nous retenu les malades hospitalisés du mois de juin au mois d'octobre 2006. Pendant cette période, 1 854 malades ont été hospitalisés dans les différents services.

Fig. 57 – L'aire hospitalière de Majunga (CHU Androva)



Source : Service Porte-accueil, CHU Androva, mars 2008.

1 385 des malades hospitalisés proviennent de la seule ville de Majunga, soit 74,70 % des fiches identifiées pendant la période choisie. Ce pourcentage s'explique, certes, par le poids démographique de la ville de Majunga, mais cela ne semble pas suffisant. D'abord, la diminution constante du niveau de vie affecte plus gravement la consommation médicale des ménages ruraux que celle des urbains, surtout en période de soudure entre les récoltes[211]. Cette situation constitue un préalable pour les frais de déplacement, le budget des soins et celui de l'hébergement de la famille du malade à Majunga, réputée ville très chère.

[211] C'est une autre des raisons qui nous a fait choisir la période de juin à octobre pour notre enquête.

L'évacuation sanitaire n'est donc pas l'affaire de tous. Forcément, elle ne se pratique que pour les cas très graves, et en fonction de l'accessibilité.

Ensuite, la desserte médicale, même si elle n'atteint pas encore à l'universel et reste loin d'être suffisante, progresse par l'installation de centres de santé de base, au fin fond de la brousse. On y traite les cas courants. Seuls les cas compliqués, détectés par les personnels soignants locaux, doivent rallier le CHU d'Androva. Ainsi les trois pathologies endémiques de la plupart des zones rurales de la province : le paludisme, l'infection respiratoire aigue et la diarrhée (PRD., 2005) ne relèvent plus de Majunga. D'autres maladies d'origine infectieuse, telles que l'infection cutanée, l'infection de l'œil, sont désormais traitées au plan local.

Un quart de la clientèle est extérieure à la ville. Sur ces 25,30 %, deux zones de provenance se distinguent nettement (Fig. 57). L'aire d'influence principale dépasse largement la région de Boeny. S'y ajoutent les *fivondronana* de Port Bergé, Mampikony, Antsohihy, Tsaratanana, Maevatànana (région Soha) et Soalala (région Melaky). Au-delà, l'influence est moindre et discontinue. Et quatre fivondronana, les plus enclavées n'utilisent pratiquement pas les services du pôle sanitaire régional de Majunga : Kandreho, Ambatomainty, Morafenobe et Antsalova. Mais il s'agit d'un secteur peu peuplé. Au total, on reconnaît bien les limites de l'ancienne province de Majunga.

En conclusion, en raison de son apport qualitatif, le CHU d'Androva conforte la position métropolitaine régionale de la ville de Majunga. C'est une constatation évidente à cause de l'existence d'équipements modernes et de services rares que celui-ci offre. L'aire hospitalière présente une zone restreinte de forte attraction, alors que l'aire étendue s'approche du territoire de la province de Majunga. Ce cas de figure est souvent valable pour les autres fonctions métropolitaines que nous avons abordées dans cette analyse spatiale. Donc, l'aire administrative traditionnelle donne à Majunga une base pour cadrer le reste de son influence. Mais peu d'éléments de rayonnement se calquent sur le découpage actuel de la région Boeny.

III. LA CONSTITUTION DU RÉSEAU URBAIN MAJUNGAIS

L'objectif ultime de cette approche spatiale consistera à déterminer les éléments constitutifs du réseau urbain local qui repose sur Majunga. Est-ce qu'il existe un réseau constitué, centré sur la puissance métropolitaine de Majunga ? Ensuite, comment se fait l'insertion de la ville de Majunga vis-à-vis de l'armature urbaine nationale ? Mais, d'abord, la zone d'influence de la ville de Majunga sera déterminée spatialement, d'une manière synthétique, cette opération étant nécessaire pour mesurer le rayonnement de Majunga à travers l'espace.

A. Une zone d'influence caracterisée par trois niveaux d'espace

Trois types d'espace caractérisent la zone d'influence de Majunga : le sous-espace fortement structuré autour de Majunga, l'aire d'influence prépondérante et la zone d'influence secondaire. La base de cette délimitation spatiale repose sur la synthèse du facteur d'accessibilité (infrastructure routière, qualité du réseau et mode de transport) et du dynamisme de chaque fonction métropolitaine existant à Majunga (portuaire, commerciale, administrative, universitaire, hospitalière, etc.).

1. La zone du grand Majunga

En quelque sorte, c'est une vision élargie de l'aire urbaine majungaise. Afin d'établir une définition assez simple et cohérente, nous avons pris en compte les éléments soulevés dans la question problématique, comme la proximité spatiale et temporelle et la complémentarité fonctionnelle. L'espace ainsi défini reflète, même d'une manière absolue, les critères de polarisation universelle qui ne sont pas inclus dans le contexte de la définition de la ville. On peut ainsi retenir quelques éléments concrets : l'intensité des relations, le dynamisme des acteurs commerciaux, la faible durée du trajet, les liaisons multiples en taxis-brousse.

A notre sens, la zone du grand Majunga est caractérisée par un espace restreint autour de la ville, qui entretient des relations très régulières, souvent quotidiennes avec celle-ci. Ce sous-espace présente une proximité géographique ne dépassant pas une distance de 150 km à vol d'oiseau et qu'on peut faire en un trajet moyen de 5 heures au maximum, quel que soit le mode de transport emprunté, y compris les ruptures de charge. Cette zone véhicule l'image d'un phénomène de dilution urbaine sur ses marges, avec une intermédiation villes-campagnes effective. C'est un espace continu et structuré par un système urbain très dynamique.

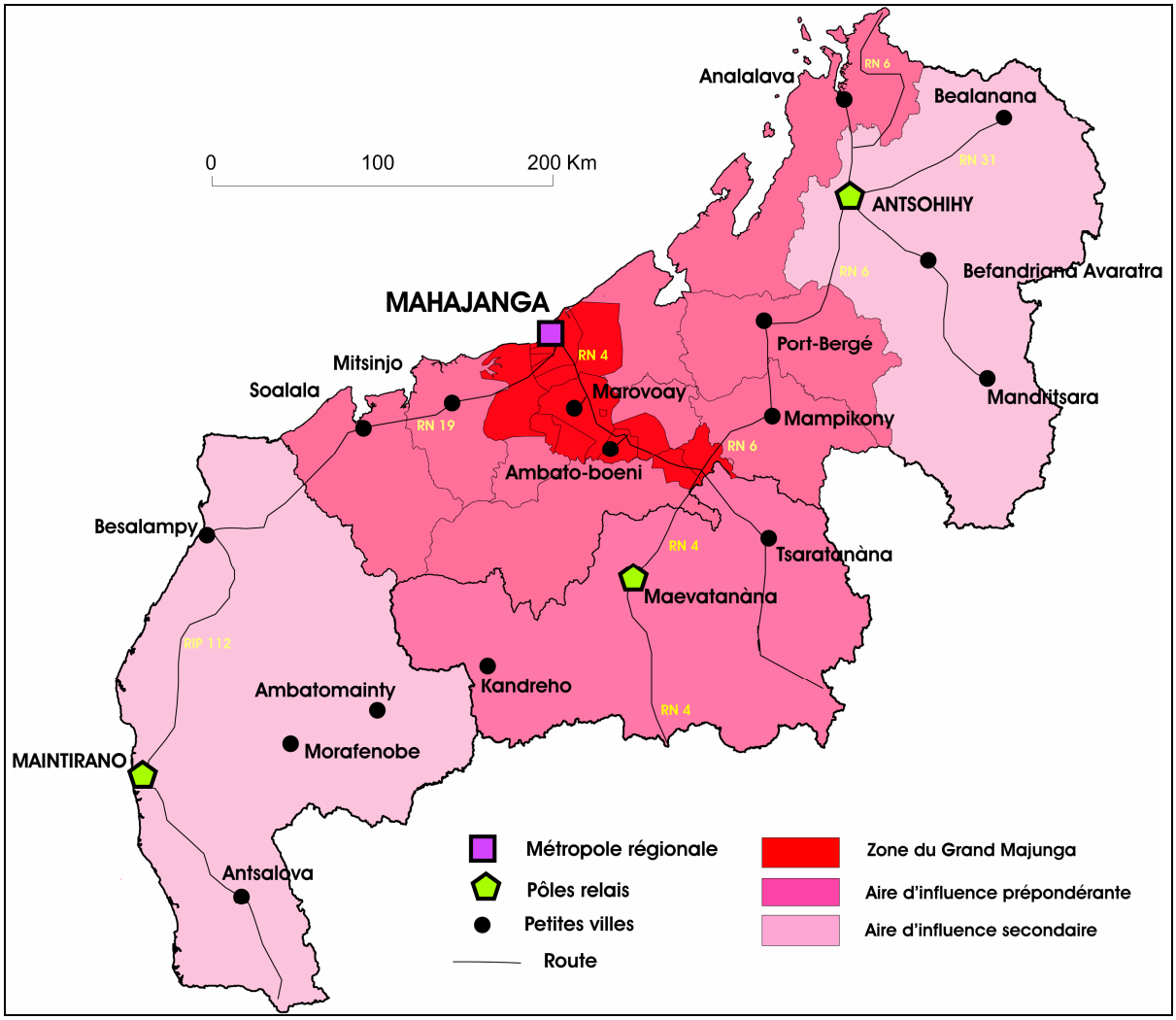
Cet espace représente un champ d'application intense des fonctions urbaines les plus dynamiques de Majunga : administrative, commerciale et de services. A l'inverse, il bénéficie d'un effet très direct du rôle des acteurs urbains (réseaux *karana*, collecteurs-intermédiaires, marchands ambulants, micro-détaillants). C'est un espace en pleine mutation, qui passe du statut de campagne à celui de zone dans la mouvance urbaine directe de la métropole régionale de Majunga. Trois entités spatiales proches de l'agglomération correspondent parfaitement à cette définition. Il y a d'abord un espace linéaire, étiré suivant l'axe de la RN4, de direction nord-ouest/sud-est. Puis deux marges viennent se greffer sur cette formation linéaire : la zone de *Katsepy* et la péninsule de *Mahamavo*, pour partie (Fig. 58).

La zone de *Katsepy* est formée exclusivement par la commune rurale de *Katsepy*, limitée à l'ouest par la commune rurale d'*Antongomena-Bevary*. Les deux communes sont traversées par la RIP112, mais elles présentent un degré d'enclavement différent, qui exclut la commune *d'Antongomena-Bevary* de la zone de polarisation intense de Majunga. Apparemment, *Katsepy* est favorisée par sa position géographique, très proche de Majunga. En effet, le trajet en bac ne dure que 45 minutes, tandis que les vedettes rapides mettent seulement 25 minutes pour traverser la baie de *Bombetoka*. Alors que, à partir de *Katsepy*, le trajet, pendant la saison des pluies, pour rejoindre *Antongomena-Bevary* s'approche de 4 heures en taxi-brousse. Une voiture tout terrain pourrait cependant le faire en moins de trois heures.

Le second secteur est formé par la péninsule de *Mahamavo*. Mais, malheureusement, les conditions d'accessibilité désastreuses n'ont pas permis d'intégrer toute la zone. L'aire de commandement exclusif de la ville de Majunga s'arrête au niveau de la commune rurale de *Belobaka*. A cela s'ajoute une part importante de la commune rurale de *Boanamary*. Au-delà, et malgré l'existence de flux périodiques, les critères de polarisation absolue ne sont pas établis. Les relations sont saisonnières surtout et irrégulières.

La zone linéaire de la RN4 complète la trilogie spatiale de la zone d'influence rapprochée de la ville de Majunga. Contrairement aux deux territoires précédents, elle est très vaste (jusqu'à *Ambondromamy*) grâce à l'effet bénéfique de la RN4. Des chapelets de petites villes et de bourgs-centres s'établissent le long de cet axe en une sorte d'espace urbain linéaire. Les relations sont ici intenses et faciles.

Fig. 58 – Les niveaux d'influence de la ville de Majunga



(ANDRIAMITANTSOA T., novembre 2008).

2. La zone d'influence exclusive

Les facteurs de la polarisation ancienne, comme la zone de desserte portuaire, traduisent bien cette zone d'influence prépondérante. L'aire d'influence commerciale que nous n'avons pas pu creuser assez, malgré les imprécisions, ne laisse planer aucun doute sur l'intensité des flux de cette région avec Majunga. A côté, les éléments de polarisation plus récents confortent nettement cette délimitation en particulier l'aire scolaire (cf. l'aire de recrutement des élèves du Lycée Philibert-Tsiranana). La zone principale d'influence de l'hôpital d'Androva forme une aire qui coïncide assez parfaitement avec celle-ci, tout comme le diocèse. Il aurait fallu pouvoir étudier le recrutement du reste de l'Université pour avoir une confrontation ultime. A vrai dire, c'est à ce deuxième niveau que correspond parfaitement la zone d'influence quasi exclusive de Majunga, dans le travail élaboré par G. RABEARIMANANA en 2005.

En réalité, le fond de la problématique dans cette question de zone d'influence prépondérante consiste à justifier, voire à soutenir, pourquoi des localités telles que Soalala,

Kandreho, Mampikony, Port-Bergé et Analalava rentrent dans la zone d'influence exclusive de Majunga, malgré des liaisons parfois délicates.

La délimitation spatiale de cette zone d'influence prépondérante remet surtout sur le tapis la notion de région à Majunga, phénomène étudié par G. RABEARIMANANA (2005)[212]. Cette étude a pointé du doigt l'effacement du poids de Majunga dans la nouvelle délimitation administrative de la région, alors que cette métropole commande et constitue le moteur du développement pour « la région de Majunga », définie concrètement par l'analyse des critères existants. Et cette réflexion remet en cause la notion de région et de ses pôles relais.

Autrement dit, malgré ses fonctions urbaines supérieures, Majunga est actuellement rangée parmi les pôles relais puisqu'elle est à la tête de la région administrative de Boeny, qui ne correspond nullement à sa zone d'influence réelle, le cas concret de l'hôpital d'Androva et de l'université constituant, au contraire, un argument de poids pour le maintien de structures supra-régionales.

Quant à la zone d'influence secondaire, sa délimitation peut être sujette à critiques. Nous n'avons pas pu étudier en détail, les relations des hommes et le degré de rayonnement de certains facteurs de polarisation dans cette vaste région aux limites éloignées de Majunga.

3. La zone d'influence étendue

Dans cette zone d'influence non exclusive, il faut bien retenir la baisse de l'intensité, de la régularité et du volume des flux relationnels entre ces zones éloignées et Majunga.

Ceci dit, l'aire d'influence traditionnelle, l'ancienne province de Majunga, a existé durant un siècle. Cette domination séculaire, malgré son imperfection, a laissé une empreinte spatiale difficile à effacer, même actuellement. Mais il y a aussi des facteurs plus palpables, comme dans le cas de l'aire d'approvisionnement des marchés urbains de Majunga. Il faut bien admettre que l'intensité des flux est irrégulière et périodique, en raison de conditions d'accessibilité délicates, mais que Majunga possède réellement une vaste aire d'influence.

Par exemple, une relation intermittente existe bel et bien entre la région de Melaky et Majunga, en particulier pendant la saison sèche. Certains opérateurs karana s'adressent à leurs collègues de Majunga pour traiter des affaires, ou pour s'approvisionner en marchandises. Cette interrelation s'opère essentiellement par voie maritime le long de la côte nord-ouest. Certains collecteurs de produits locaux livrent également leurs marchandises à Majunga, en passant par *Maintirano* et *Besalampy*. Tel est le cas de certains produits végétaux comme le raphia et le bois précieux qui sont livrés au port de Majunga ou vont approvisionner ses industries de transformation. De ce point de vue, le rôle du trafic sur *botry* est décisif. Mais, les flux terrestres ne sont pas totalement inopérants et le poisson seché de Maintirano parvient bien en ville. A l'extrême limite, on peut marcher à pied. Ainsi, des files de zébus sont convoyées périodiquement vers les marchés urbains de Majunga. Ils viennent de zones fortement enclavées, comme celles d'Ambatomainty ou de Morafenobe[213].

Il en est de même pour la région de Sofia. Malgré l'ampleur du problème d'accessibilité et d'éloignement géographique, il existe bel et bien des élèves, de Bealanàna, Befandriana Avaratra et Mandritsara, qui sont scolarisés à Majunga pour bénéficier d'un meilleur encadrement scolaire. Des malades rejoignent Majunga pour se faire soigner au moins dans le cas de maladies graves. Des collecteurs, qui opèrent pour le compte des grossistes du marché de Marolaka, amènent du riz et des produits secs à Majunga.

[212] *Op. cit. pp*. 82-97.

[213] C'est par un tel biais que Paris (et les grandes villes françaises) était alimentée jusqu'à l'arrivée du chemin de fer, au milieu du XIXe siècle.

Donc, c'est au niveau de la régularité, plus que de l'intensité des relations, que se pose la différence avec la zone précédente. Mais, quoi qu'il en soit, la zone, définie comme une aire d'influence secondaire de Majunga, est indiscutable.

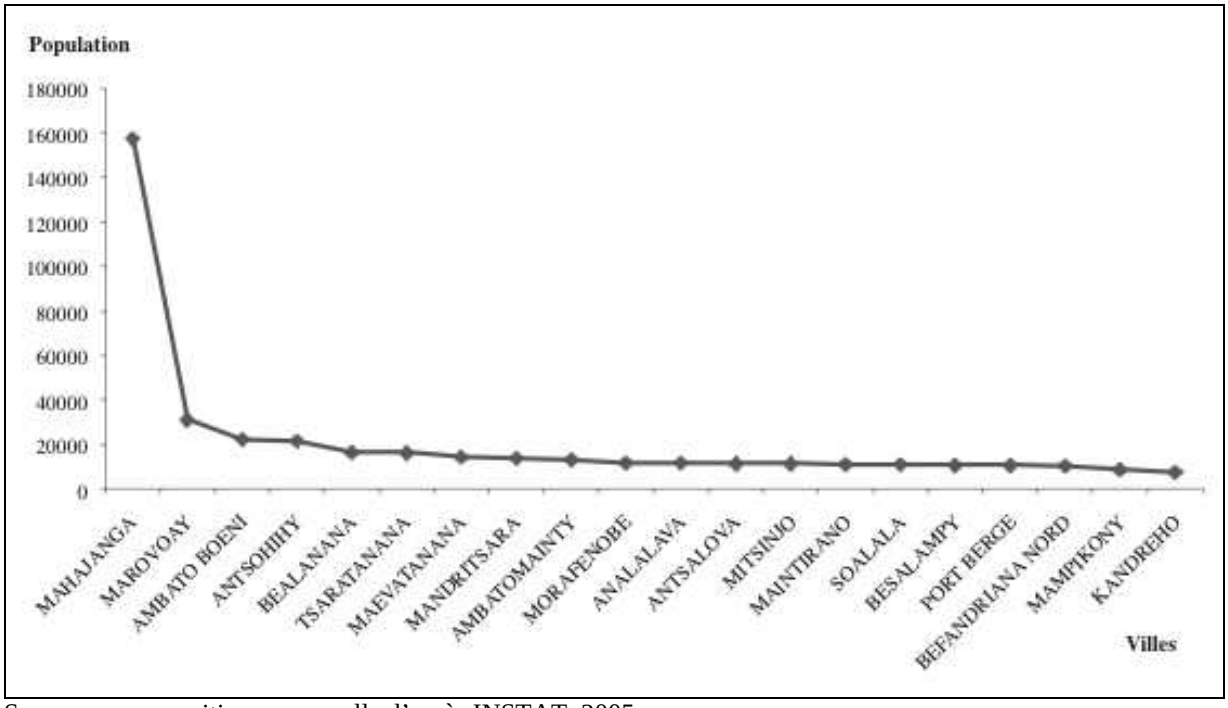
B. Le réseau majungais : un modèle classique de réseau incomplet

L'interprétation de l'assise territoriale de Majunga, à travers la constitution de sa zone d'influence, permet de passer à l'analyse des caractéristiques du réseau urbain local, centré autour d'elle.

1. Majunga : une tête du réseau régional

Nous avons tenté une application de la loi rang/taille de ZIPF, basée sur un classement dégressif à base démographique, ceci dans le cadre de la province de Mahajanga. Nous avons pris la totalité des unités urbaines de la province, définies selon l'estimation de l'INSTAT en 2006 (Fig. 59). L'objectif est d'obtenir une hiérarchie, avec les relations qui en séparent les différents niveaux et surtout les anomalies par rapport à un dispositif théorique.

Fig. 59 – Loi rang/taille de ZIPF
appliquée au réseau urbain local



Source : recomposition personnelle d'après INSTAT, 2005.

A partir de la position primatiale de Majunga, on note les faits suivants. Il existe une carence évidente en agglomérations de 50 000 à 150 000 habitants. Rappelons que l'écart est manifeste, entre les 160 000 habitants de Majunga commune et les 30 000 de la seconde ville, Marovoay. Ensuite, l'allure de la courbe est régulière. Elle traduit une pléthore de petites villes, très proches les unes des autres. Le phénomène de « macrocéphalie » locale n'est pas aussi pire que l'absence de villes moyennes.

2. Les éléments constitutifs du réseau majungais

Les caractéristiques du réseau urbain majungais se basent alors essentiellement sur un système hiérarchique urbain incomplet. Certains niveaux hiérarchiques font défaut, notamment les villes moyennes, de surcroît bien desservies et capables de relayer spatialement la diffusion de l'influence métropolitaine de Majunga. Mais ce sytème à hiérarchie incomplète n'a pas grande originalité par rapport à la trame urbaine nationale des métropoles régionales.

Quatre niveaux hiérarchiques urbains forment alors de l'organisation urbaine du nord-ouest malgache (Fig. 60) : d'abord la métropole régionale, puis des pôles relais, des petites villes et enfin des bourgs-centres ou centres de services plus ou moins urbanisés. La métropole régionale de Majunga se place donc à la tête d'un véritable réseau, même s'il est incomplet et déséquilibré. En effet, soit elle commande directement certaines petites villes, soit la relation se fait normalement par l'intermédiaire des pôles relais. Et quelquefois même, la reltion et directe avec les bourgs-centres.

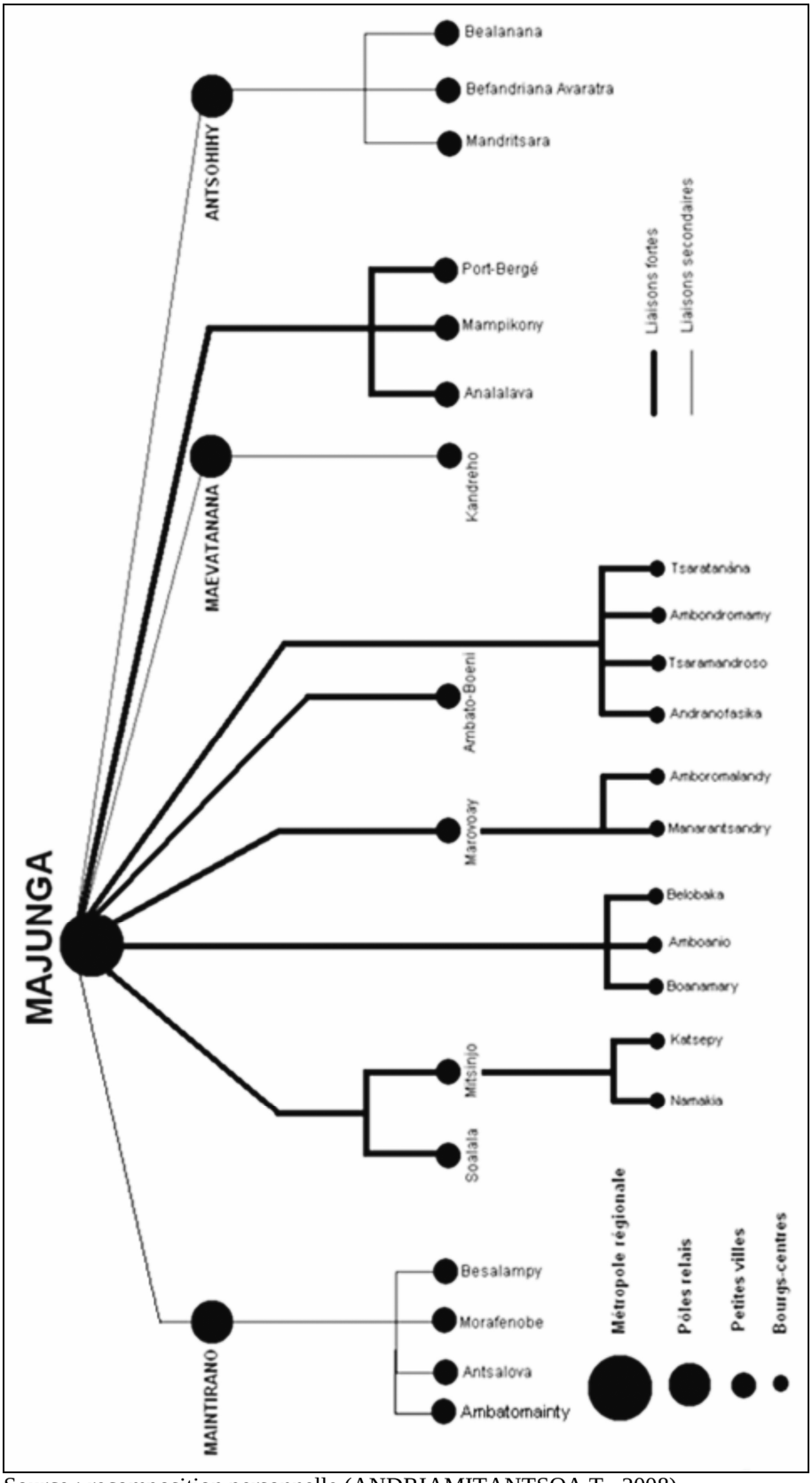
Le pôle relais-type est Maintirano, qui sous la domination de Majunga avec une liaison forte, rayonne sur des petites villes comme Antsalova, Morafenobe et Besalampy. Dans ce cadre, sur les marges, certains centres de services, chefs-lieux de *fivondronana*, tel que Ambatomainty sont complètement déconnectés du pôle relais, à cause des conditions d'accessibilité désastreuses. Antsohihy, ancienne sous-préfecture et nouveau chef-lieu de région est dans une situation voisine. Mais elle a du mal à établir son autorité sur les petits villes locales, surtout pour des problèmes d'accessibilité (cf. Befandriana Avarata). La liaison est moins marquée avec Maevatanana, éloignée et qui a des liens avec la capitale.

Souvent, Majunga commande directement à des petites villes. Mitsinjo et Soalala entretiennent ainsi une liaison exclusive avec Majunga, régissant, à leur tour, des bourgs-centres ou des centres d'approvisionnement relais comme Katsepy et Namakia. Le cas est similaire pour Port Bergé, Mampilhany et Analalava. Là, la notion de complémentarité fonctionnelle est totale, mais sans respecter la hiérarchie.

Quelquefois, Majunga entretient des relations directes avec des unités urbaines de base (bourgs-centres). C'est le cas des localités qui se situent le long de la RN4 et qui possèdent des liaisons quotidiennes et fortes avec Majunga (excellente desserte en taxis-brousse). Dans ce système, le niveau des pôles relais n'existe pas, ni celui des petites villes, puisque toutes ces localités bénéficient d'un rapprochement temporel avec Majunga grâce aux liaisons faciles. Il existe encore d'autres anomalies, toujours dans le même secteur, la relation directe partant de Majunga s'arrête au niveau des petites villes, sans aller au-delà. C'est le cas de la relation Majunga-Ambato-Boeni.

Le système majungais se rapproche donc du type christallérien, même si on ne trouve pas une cascade complète et absolue : métropole régionale, villes moyennes, petites villes et bourgs-centres. La reproduction de l'image est en marche, mais le système majungais est loin d'être parfait. Beaucoup de causes peuvent expliquer ces problèmes d'application de la théorie (qui a elle-même évolué) dans l'espace majungais. Il y a en premier l'orientation des infrastructures de circulation qui suit quelques axes majeurs méridiens et aide à constituer des espaces urbains axiaux. Ensuite, la densité et la densité urbaine entrent en ligne pour faire obstacle à la reproduction d'un système pur. Dans divers espaces, il n'existe pratiquement pas de centres urbains même élémentaires, car la densité de population est très faible. De plus, peu de leurs villages-centres peuvent jouer le rôle d'une unité urbaine de base, à cause d'un manque d'équipements élémentaires. Enfin, il ne faut pas oublier le poids, sur toute la partie sud du système majungais, de l'influence de la capitale.

Fig. 60 – L'organisation urbaine du nord-ouest de Madagascar : le système majungais



Source : recomposition personnelle (ANDRIAMITANTSOA T., 2008).

C. L'insertion du réseau majungais dans l'armature urbaine nationale

Majunga, la métropole régionale est la tête de pont d'un système urbain local, mais elle est à son tour dominée par Antananarivo. Et, pour mieux comprendre le fonctionnement du réseau majungais, il est souhaitable de replacer ce dernier dans l'armature urbaine nationale.

1. Un réseau national dominé par les Hautes Terres centrales

a. Réseaux et urbanisation

Le système constitué autour de Majunga ne s'éloigne pas de la structure de l'armature urbaine nationale. Nous avons pu recueillir des renseignements auprès de quatre organismes ou institutions qui traitent de l'urbanisation et de la définition des villes à Madagascar : l'INSTAT, le projet PIC[214], le MDAT[215]et le PNUD[216]. Si on fait la synthèse de la hiérarchie urbaine, proposée par les différentes structures, on obtient une hiérarchie des villes à six niveaux à Madagascar (Tab. 36). Cette classification a tenu compte de critères différents : historique, découpage administratif et territorial, répartition de la population, infrastructures de circulation, qualité des infrastructures urbaines de base, importance des flux et, bien sûr, poids de la population urbaine. Une dernière classification, élaborée par le Ministère de tutelle (MDAT et projet PIC) se distingue des autres par plusieurs indicateurs. Mais cette dernière version de l'armature urbaine malgache présente surtout un intérêt particulier pour les stratégies d'aménagement du territoire, avec la notion de « pôles » relais et locaux (cf. Annexe 8).

Tab. 36 – L'armature urbaine malgache

Niveau	Typologie des villes	Population urbaine (hab.)
I	Capitale nationale	1 500 000
II	Les pôles régionaux (5 capitales de province + Antsirabe)	150 000 – 200 000
III	Villes secondaires ou pôles relais	10 000 – 50 000
IV	Petites villes ou pôles locaux	5 000 – 10 000
V	Centres semi-urbains	1 000 – 5 000
VI	Centres de service, bourgs-centres	moins de 1 000

Source : Recomposition personnelle d'après PNUD (1990), PNUD/DESD (1993), INSTAT (2000) et PNATH (2006).

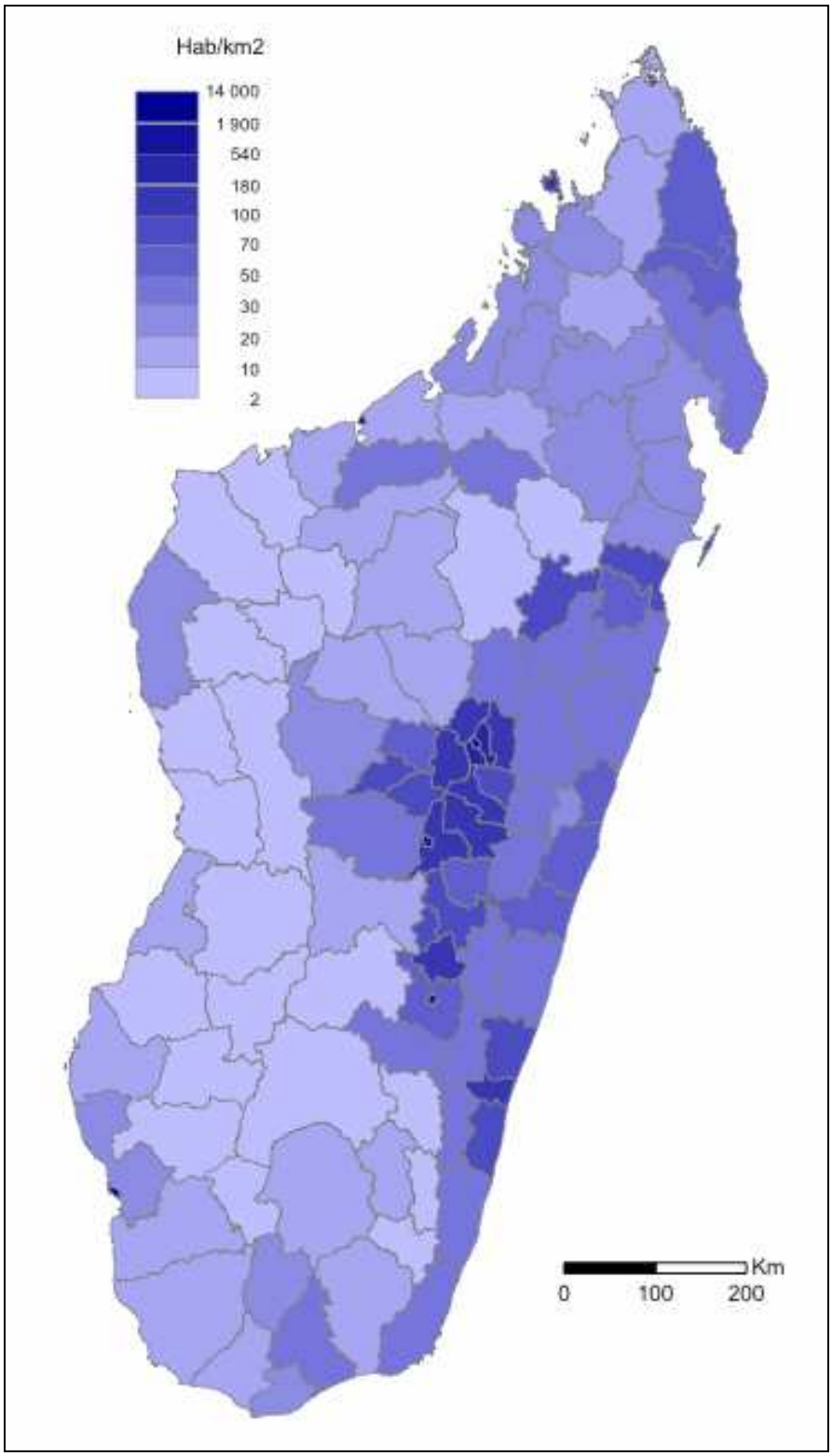
Le système urbain du nord-ouest malgache, commandé par Majunga, suit donc la logique de l'armature urbaine nationale. Au-delà du niveau supérieur de la capitale, on trouve cinq niveaux de villes représentatifs d'une situation générale.

Pour mieux cerner la problématique des réseaux urbains locaux, nous avons essayé d'analyser leurs relations avec les densités de population en 2005 et les taux d'urbanisation (Fig. 61 et 62). D'abord, si l'on superpose cartographiquement les densités (Fig. 61) et l'armature urbaine malgache, les résultats indiquent bien une forte relation. Par exemple, le sous-système urbain situé de part et d'autre de la métropole régionale qu'est Toamasina

[214] Projet « Pôle Intégré de Croissance ».
[215] MDAT : Ministère de la Décentralisation et de l'Aménagement du Territoire.
[216] PNUD : Programme de Nations Unies pour le Développement – Volet aménagement urbain.

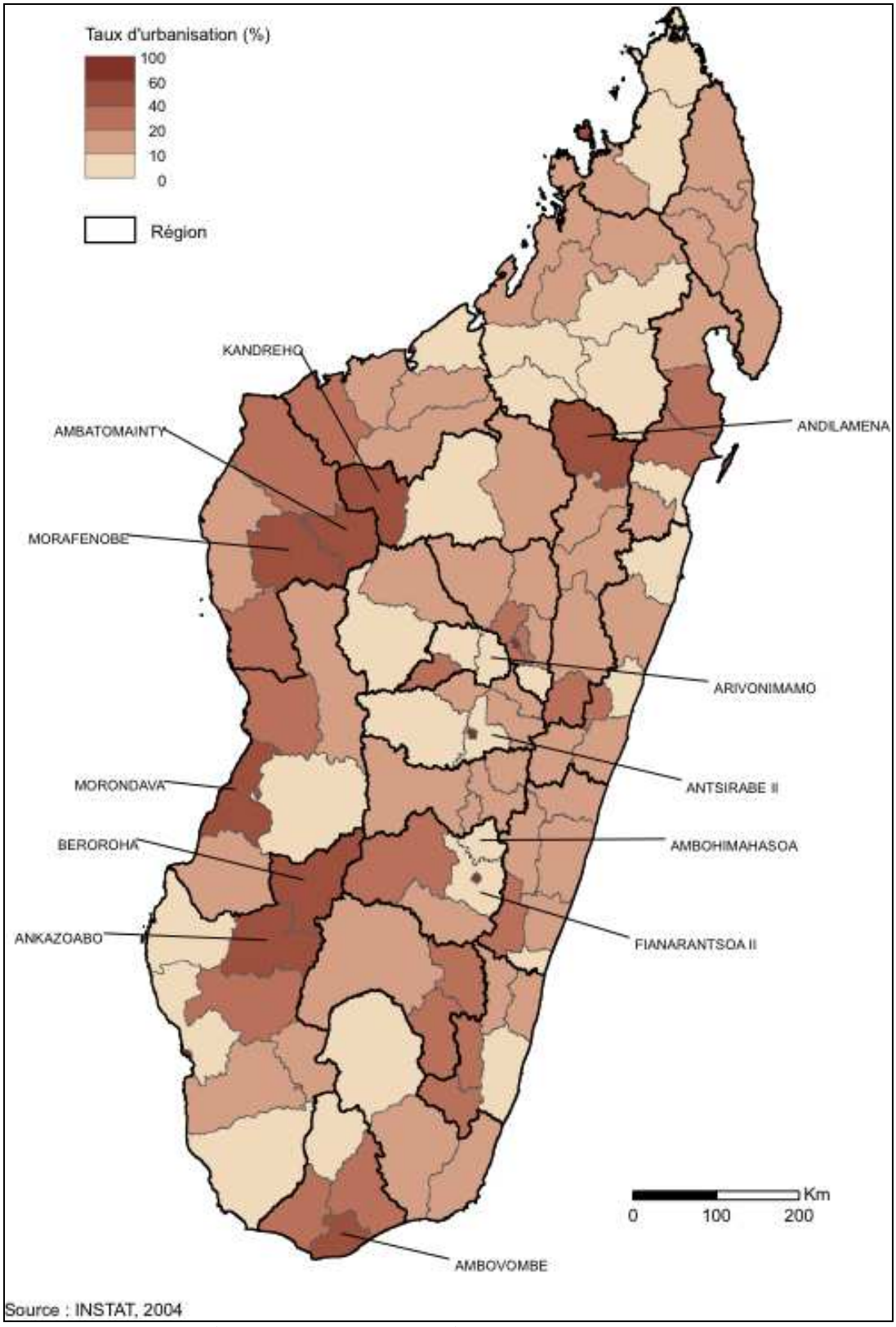
coïncide spatialement avec la zone densément peuplée de la façade côtière orientale, l'exemple le plus frappant demeurant celui de la région des Hautes Terres centrales.

Fig. 61 – Les densités de population à Madagascar en 2005 (par district)



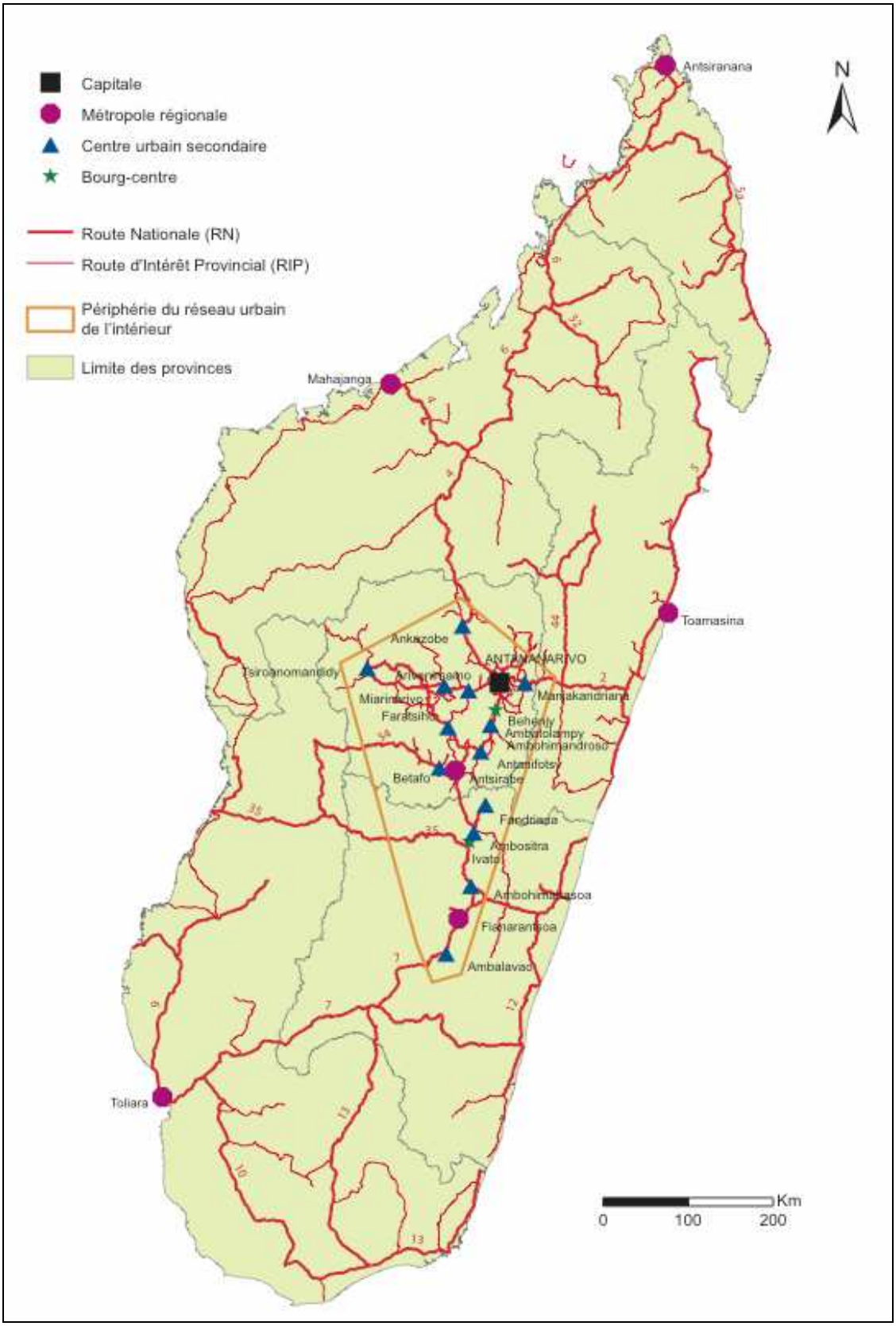
Source : INSTAT, 2005 (ANDRIAMITANTSOA T.).

Fig. 62 – Le taux d'urbanisation par district en 2005



Source : INSTAT 2005 (ANDRIAMITANTSOA T.).

Fig. 63 – La trame urbaine des Hautes Terres



Source : BD 500, FTM, 2005 (ANDRIAMITANTSOA T., juin 2007).

Par contre, les taux d'urbanisation, tels que représentés sur la figure 62, montrent une certaine déconnexion avec l'existence des grands réseaux régionaux. Dans les secteurs où ceux-ci sont établis (Hautes Terres et littoraux peuplés (Majunga, Taomasina), en raison des fortes densités rurales, les taux d'urbanisation sont bas. Cette appréciation relative de la ville rappelant une situation chinoise, indienne ou africaine au sud du Sahara. Elle n'occulte en rien, cependant, la présence et la taille étoffée des milieux urbains, selon un modèle « mondial » devenu classique et qui ne s'écroule qu'après un exode rural ausis massif que brutal.

A l'inverse, selon un processus également classique, on trouve des taux d'urbanisation forts (et même les plus forts de l'île !) dans des régions à très faibles densités, comme tout le grand sud-ouest et certains secteurs montagneux. On relève ainsi des taux de 58 % pour le district d'Ambatomainty, 53 % pour Kendreho, 49 % à Morafenobe (et 40 % à Andilamena). Les conditions de vie difficiles, qui expliquent la concentration naturelle des populations, sont renforcées par des phénomènes conjoncturels comme l'insécurité (la peur des *dahalos*[217] et autres bandits de grands chemins), ou l'exploitation des ressources minières. Mais, sur le plan structurel, l'exode rural, puissant, vide plus rapidement des régions peu peuplées et très pauvres en ressources. On est ici dans un système assez proche du Nord-Este brésilien.

b. Le poids de la trame urbaine de Hautes Terres

Les objectifs de cette analyse consistent à comparer le système majungais à la puissance de la trame urbaine de Hautes Terres. Il y existe un réseau urbain plus étoffé, plus homogène et dirigé par Antananarivo. Aucun autre réseau urbain local n'arrive à concurrencer la force de l'urbanisation au centre de Madagascar.

Le premier point notable de cet archétype est l'articulation de la hiérarchie urbaine autour de la capitale nationale, centre directionnel et tête de réseau national. A côté d'Antananarivo, capitale nationale et capitale des Hautes Terres, on trouve ainsi (Fig. 63) :

- Deux métropoles régionales : Antsirabe et Fianarantsoa.
- Treize centres urbains secondaires : Ankazobe, Manjakandriana, Arivonimamo, Miarinarivo, Tsiroanomandidy, Ambatolampy, Faratsiho, Antanifotsy, Betafo, Fandriana, Ambositra, Ambohimahasoa et Ambalavao.
- deux bourgs-centres : Behenjy et Ambohimandroso.

L'influence pluriséculaire d'Antananarivo a beaucoup marqué le processus de formation de ce réseau très complet (et le seul à Madagascar à un niveau régional). Au-delà de l'armature urbaine complète, le maillage urbain montre une continuité spatiale du semis et la densité des agglomérations, s'étalant selon une direction méridienne sur 700 km, en partant d'Ankazobe, au nord, et en passant par la capitale, pour aboutir à Ambalavao, au sud. Le deuxième niveau hiérarchique, remarquable, est composé ici par deux métropoles régionales : Antsirabe (182 804 habitants), la capitale régionale du Vakinankaratra et Fianarantsoa (167 240 habitants), capitale de l'ancienne province de Fianarantsoa.

Ces deux agglomérations régionales encadrantes dominent elles-mêmes un troisième niveau constitué d'un chapelet de petites villes. Ce sont d'anciens chefs-lieux de sous-préfectures ou des chefs-lieux de district actuel. Leur taille démographique oscille entre 10 000 et 30 000 habitants. On note bien que, même ici, le niveau des villes moyennes est absent. Le dernier niveau est formé des bourgs-centres, ou des petites villes de moins de 10 000 habitants qui assument un rôle de localités relais.

[217] Dahalos : voleurs de bœufs. Le phénomène du vol de bœuf est une pratique enracinée dans les localités rurales à Madagascar.

L'originalité de ce réseau réside aussi dans la puissance de commandement de l'agglomération tananarivienne. En dehors des flux migratoires journaliers massifs qui s'opèrent vers elle, le rôle métropolitain d'Antananarivo détermine un facteur stimulant pour l'ensemble de la trame urbaine. Elle apporte ainsi le rayonnement de ses fonctions urbaines d'un autre niveau : fonctions de conception et de décision, recherche, pouvoir administratif – religieux – judiciaire central, etc. Tout cela avantage directement le réseau urbain de l'intérieur, contrairement aux réseaux urbains plus éloignés.

2. La ville de Majunga s'insère dans une couronne littorale basée sur les villes portuaires

a. La notion de métropole régionale à Madagascar

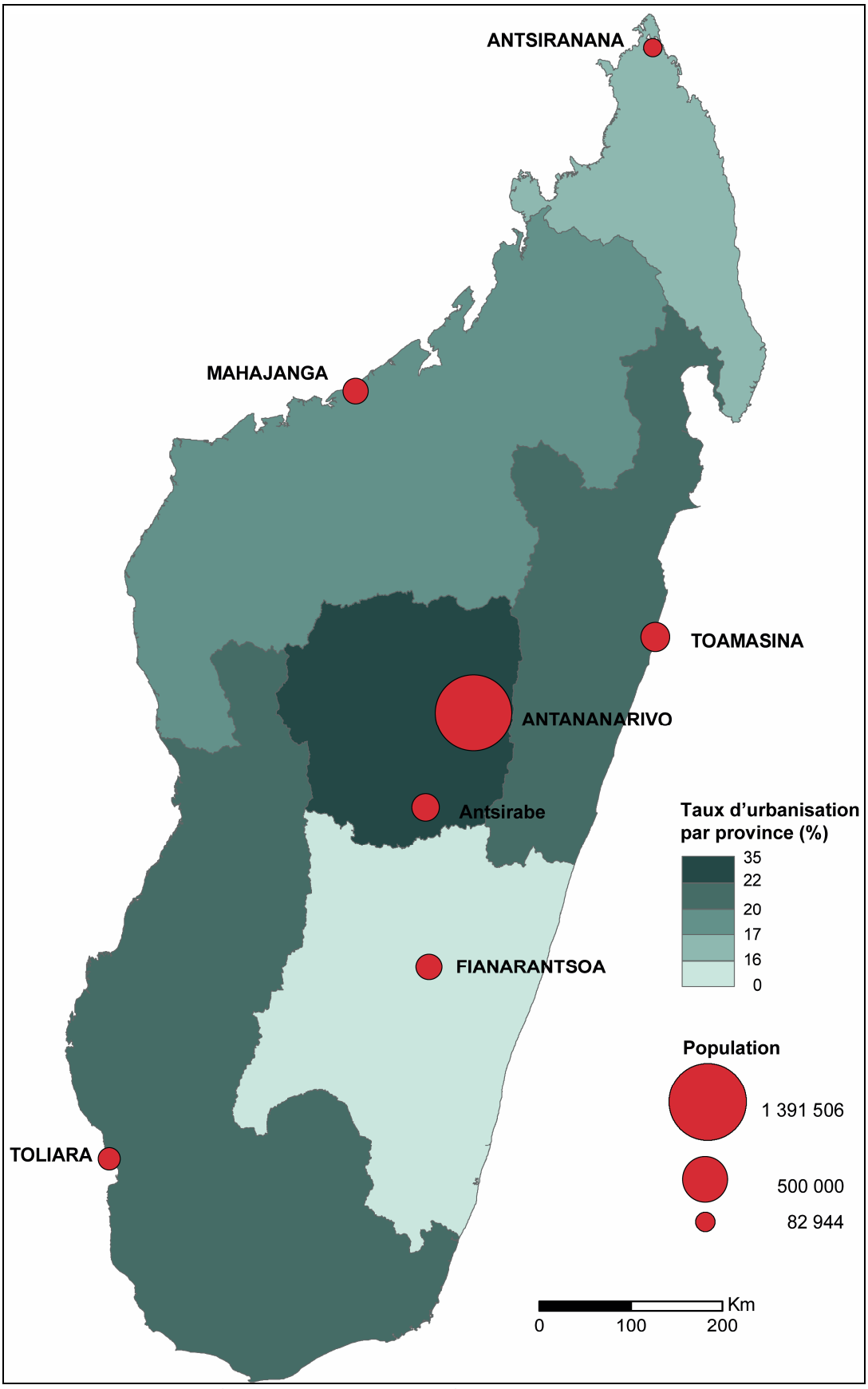
Selon l'armature urbaine malgache officielle, il existe six métropoles régionales à Madagascar : Toamasina, Antsirabe, Mahajanga, Fianarantsoa, Antsiranana et Toliara. A l'exception d'Antsirabe, située à 170 km de la capitale, ce sont d'anciennes capitales provinciales. Même si la dénomination de métropole régionale est rarement usitée par les chercheurs malgaches, celle-ci correspond parfaitement aux six grands centres urbains

Des points communs unissent les métropoles régionales de Madagascar. D'un point de vue historique, ce sont très souvent d'anciennes villes-comptoirs. Puis, la fonction administrative (capitale de province) a confirmé leur statut de villes encadrantes au niveau régional. Si on leur applique les critères que nous avons retenus pour définir le concept de métropole régionale à Majunga, elles répondent toutes d'une manière satisfaisante à cette typologie fonctionnelle : poids historique, concentration démographique, accumulation de fonctions urbaines supérieures, rayonnement administratif, rayonnement spatial, global et fonctionnel, au niveau régional, etc. Même à Antsirabe, un cas plus spécial, la réunion d'un faisceau convergent d'indicateurs justifie son rang de métropole régionale, même si elle n'avait pas le statut de capitale de province : son bassin d'emplois, sa taille démographique supérieure (2^{e} rang après la capitale), ses fonctions rares, ses activités de production dynamiques. Par contre, si on replace ces métropoles régionales à travers l'indicateur de la population urbaine en 2005, les différences sont perceptibles, allant de 82 944 à 197 200 habitants).

On peut alors proposer un portrait synthétique de la métropole régionale à Madagascar :

- Elle représente *un niveau « intermédiaire » des villes*, situé juste en dessous de la capitale nationale. Elle constitue un pôle relais entre celle-ci et prend la tête de systèmes urbains régionaux.
- Mais à Madagascar, elle est de *taille démographique modeste* : comme beaucoup de pays africains, Madagascar connaissant aussi une armature urbaine macrocéphale. Donc, le poids écrasant de la capitale ramène les métropoles régionales à une taille démographique modeste par rapport à celle-ci (une population urbaine de moins de 400 000 habitants dans les agglomérations).
- *Sa fonction administrative est prépondérante* : la plupart des métropoles régionales à Madagascar sont d'anciennes métropoles coloniales qui ont, par la suite, assumé un rôle de capitales administratives provinciales.

Fig. 64 – Les métropoles régionales malgaches, en 2005



Source : INSTAT 2005 (ANDRIAMITANTSOA T.).

• Elle se caractérise par la *concentration de fonctions urbaines supérieures* (commerces, servivces,…) *:* le poids de ses équipements socio-sanitaires, culturels) est indiscutable par rapport aux composantes des réseaux urbains locaux.
• C'est *un pôle directionnel qui s'appuie sur de petits centres urbains locaux :* les métropoles régionales, à Madagascar, s'appuient sur des villes de taille démographique minime (entre 5 000 et 30 000 habitants). Même en l'absence de villes moyennes, ce niveau assure la liaison avec l'espace et fonctionne en relais des métropoles régionales.
• Enfin, certaines ajoutent *la suprématie des fonctions portuaires traditionnelles :* en dehors d'Antsirabe et de Fianarantsoa, les métropoles régionales sont des ports. C'est une fonction héritée des cités-comptoirs durant la période des royaumes malgaches et de la politique coloniale. D'autres ont développé une fonction industrielle (Antsirabe, Majunga).

b. Le poids relatif de l'urbanisation littorale à Madagascar

A côté de l'organisation urbaine de Hautes Terres centrales, il existe donc des réseaux constitués, même si leur degré d'autonomie est relatif par rapport à la capitale. Mais la structure hiérarchique de cette littoralisation urbaine est identique à celle de l'intérieur. La différence porte alors sur le fait qu'il manque, à chaque espace régional, une grande ville multimillionnaire, tête de réseau et dont les métropoles régionales actuelles ne seraient que des dauphines. En conséquence, le litoral malgache est loin de connaître le processus d'urbanisation intense qui s'amorce actuellement en Afrique occidentale, avec le système des « *ruches* »[218] (DUBRESSON A., 1999).

Par ailleurs, ce monde urbain littoral est desservi par un réseau routier très pénalisant qui favorise la constitution d'espaces urbanisés discontinus et éclatés. Le maillage des axes de circulation ne privilégie pas la dynamique des réseaux de transport. Cette situation a beaucoup affecté la cohérence et la fluidité du fonctionnement de ce type de réseaux locaux. C'est exactement le cas du réseau majungais, objet de notre étude.

L'orientation du pouvoir de commandement des réseaux urbains malgaches a une forte ressemblance avec le processus d'urbanisation dans les pays andins (Pérou et Bolivie,…) et d'autres pays de l'Amérique latine, comme le Mexique. En raison du poids des civilisations anciennes (royaumes incas et aztèques) et du processus de colonisation dans ces pays, le dynamisme des hautes terres a dominé les systèmes périphériques. Par exemple, au Mexique, malgré la puissance de pôles comme Verra Cruz et Acapulco, les réseaux urbains mexicains demeurent fortement centrés sur l'intérieur. Ce contexte constitue aussi la spécificité urbaine de Madagascar. Il est opposable, toujours en Amérique latine, à celui connu par le Brésil.

[218] RUCHES : Régions Urbano-Centrées à Haute intensité d'Echanges et de Services.

CONCLUSION DE LA TROISIEME PARTIE

L'étude de la diffusion spatiale de son rayonnement constitue l'un des points forts de la position métropolitaine de Majunga. Ainsi, il est clairement apparu que la ville domine, et rayonne sur les petites villes du nord-ouest de malgache. Mais l'existence d'un système de transport incomplet, voire embryonnaire, ne favorise pas une diffusion spatiale structurée et cohérente. Seule la communication routière terrestre peut constituer l'axe stratégique de la desserte du territoire. Donc, l'amélioration des conditions d'accessibilité est une voie incontournable, si on veut promouvoir davantage le rayonnement de Majunga.

Les critères de polarisation et de rayonnement que nous avons retenus montrent l'inscription spatiale effective de Majunga et le rang supérieur qu'elle occupe : la zone de compétitivité portuaire, l'aire d'influence commerciale, l'aire universitaire (voire scolaire), l'aire hospitalière et l'aire religieuse, tout autant que l'aire administrative dans le cadre de l'ancienne province de Majunga. La Cité des Fleurs offre non seulement une fonction diversifiée, rare et supérieure à la région mais elle polarise aussi un réseau de localités qui entretiennent une relation permanente avec elle.

La zone d'influence de Majunga s'établit classiquement sur trois niveaux : une zone proche, très intégrée, celle du grand Majunga, une zone d'influence exclusive ou principale et une zone d'influence secondaire. L'étude de cette zone d'influence nous a permis ensuite d'analyser les aspects majeurs du réseau urbain façonné par la ville de Majunga. Celle-ci assure le rôle d'un « pôle structurant » où trois niveaux hiérarchiques apparaissent clairement : les pôles relais, les petites villes et les bourgs-centres. Autrement dit, un réseau urbain local existe d'une manière très fonctionnelle. Mais il est encore incomplet, en l'absence de villes moyennes.

En tous cas, la hiérarchisation de l'espace régional et la domination de Majunga entraînent une réflexion sur la politique choisie pour le schéma d'aménagement régional. Le cadre de programmation du découpage territorial en Régions devrait mieux tenir compte des réseaux urbains. A notre sens, une absence de vision verticale de l'aménagement du territoire, au-delà de la mise en place des Régions serait une erreur monumentale. Aucun développement ne se fera sans l'existence de pôles urbains de niveau supérieur intermédiaire entre les pôles régionaux et la capitale. Donc, Majunga, et les autres véritables métropoles régionales, devraient occuper une place de « Métropole régionale » reconnue, fonctionnelle et dynamique. La mise en œuvre d'une planification des équilibres régionaux devrait se baser sur ce concept, pour empêcher l'accentuation du phénomène de macrocéphalie, qui mine le réseau urbain de Madagascar. Des actions volontaristes devraient être engagées pour briser les effets cumulatifs de la domination d'Antananarivo, avec une action pragmatique basée sur un dispositif de politique des métropoles d'équilibre, comme dans beaucoup de pays développés. Mais la pauvreté et la situation économique du pays peuvent-elles permettre d'envisager de conduire cette politique, sans moyens financiers lourds ?

Quatrième partie

LES PERSPECTIVES POUR L'ÉMERGENCE D'UNE MÉTROPOLE RÉGIONALE À MADAGASCAR

Introduction de la Quatrième partie

Les résultats de notre étude font clairement apparaître que la capitale du nord-ouest malgache est une ville de rang supérieur. Mais cette démonstration ne suffit pas à apprécier le véritable enjeu du phénomène de métropolisation dans les pays du Sud. Actuellement la question de la gouvernance urbaine constitue le souci majeur des acteurs du développement urbain. Les pouvoirs publics, nationaux et locaux, la société civile, les grands opérateurs de service urbain se doivent d'inventer des dispositifs d'intervention adaptés à la gestion du développement urbain et au gouvernement des villes. C'est là un champ prioritaire de la coopération internationale en vue d'asseoir un rang métropolitain. Comment ce contexte se traduit-il alors pour le cas spécifique de la ville de Majunga ?

L'ampleur du sous-équipement endémique, la faiblesse et le délabrement général des infrastructures traduisent l'acuité du problème de la gestion des villes dans les pays en voie de développement. Le contexte majungais suit cette logique. Il ne s'agit pas de procéder à l'analyse détaillée des tares urbaines existant à Majunga, mais de saisir quelques perspectives qui pourraient soutenir les actions de la gestion communale, afin de mettre en œuvre une gestion métropolitaine qui renforcera l'image de Majunga.

Notre démarche implique un bref aperçu de l'historique de l'ancrage des modes de gestion urbaine et des politiques de l'urbanisme adoptés à Madagascar, donc de l'origine de l'enracinement du problème structurel. Des structures et des systèmes institutionnels inadaptés, des politiques ankylosées, les héritages du modèle français, tout comme le tournant difficile à négocier de la décentralisation en cours, marquent profondément le contexte de la gestion urbaine à Majunga.

Puis, une approche thématique sera nécessaire afin de cerner les problèmes concrets : le cadre de la gouvernance municipale et le problème spécifique de la gestion foncière municipale. Pour cette dernière, il s'agit d'une question de fond, non-résolue. On se heurte au frein de la distribution équitable et transparente du foncier, la gestion foncière majungaise faisant naître un mécanisme de blocages et de passe droits. Les pratiques d'appropriation des terrains licites ou illicites, par la population et certains acteurs (politiques ou institutionnels) ajoutent de l'ampleur au problème. Au-delà, il faudra poser les démarches et stratégies adoptées par les acteurs urbains pour en sortir.

Enfin, notre étude sur la gestion urbaine visera aussi à cerner la dynamique des acteurs. C'est un enjeu de taille pour la gestion municipale. L'absence d'une réelle stratégie municipale de développement et d'aménagement du territoire, se traduisant par des actions au coup par coup, atteste de la nécessité à établir une politique volontariste à Majunga. Mais existe-t-il une volonté de « s'en sortir » réellement ? Comment se manifeste la perception des acteurs locaux d'une gestion municipale rationnelle et efficace ? A partir de ces questions, des pistes de réflexions sur les perspectives de développement de la ville de Majunga et sur les moyens d'assurer son rang de métropole seront engagées.

La synthèse finale de ces éléments nous dira où en est la situation réelle de Majunga.

Chapitre 7

GESTION URBAINE ET MÉTROPOLE RÉGIONALE

La trilogie des maux urbains qui caractérisent, pour l'essentiel, la ville de Majunga constituera la base de ce chapitre. Effectivement, trois éléments principaux nous paraissent être à l'origine de la problématique de la gestion urbaine majungaise : la nébuleuse institutionnelle qui repose sur les enjeux du processus de décentralisation, l'acuité des problèmes fonciers et le manque de moyens financiers, mais aussi humains. L'enchaînement de ces trois facteurs induisant les dynamiques et les interactions multiples entre les différents processus démographiques, sociaux, politiques, économiques et écologiques.

I. UN ENVIRONNEMENT INSTITUTIONNEL PEU FAVORABLE

Le cadre institutionnel s'avère être le premier facteur de blocage dans la gestion locale des villes et plus particulièrement au niveau des communes quelles que soient leur taille et leur proximité du centre-ville. Mais l'application d'une décentralisation ambiguë, et parfois théorique, a aussi des conséquences indirectes sur la gestion des métropoles régionales. En amont, ce cadre institutionnel encombrant ne permet pas l'émergence d'une démarche autonome des acteurs de base, propice au développement local. En aval, même si elle est prônée par les décideurs politiques, elle n'a pas été suivie d'une compensation financière d'importance, ce qui favorise la fragilité des institutions d'urbanisme à Madagascar.

A. L'organisation des services municipaux

1. Un organigramme de fonctionnement calqué sur le modèle français

La base de la structure de fonctionnement (et de l'efficience) des services municipaux est l'organigramme, lequel diffère en fonction de la catégorie de commune. L'efficacité de cet organigramme peut être mesurée à travers trois paramètres : sa cohérence et son articulation, la place des services de l'urbanisme et la composition des ressources humaines.

Dans son ensemble, à travers l'analyse des deux organigrammes de la CUM[219] (cf. Annexes 10 et 11), on voit nettement que le système est emprunté du modèle français pour l'organisation des services municipaux. Leur structure présente trois niveaux de décision : le cabinet du Maire, les adjoints au Maire et les directeurs de services divers. C'est un dénominateur commun que partagent les deux organigrammes de référence. A la base se trouvent donc les personnels de chaque service. Cependant, ce genre de structure se rencontre

[219] CUM : Commune Urbaine de Majunga.

traditionnellement dans chaque commune de Madagascar, même dans les communes rurales, en dehors du fait qu'elles ne possèdent pas de cabinet du Maire.

La comparaison entre l'organigramme de 2002 et celui de 2006 révèle quelques différences. Un changement majeur a été initié en 2006, au détriment des services de l'urbanisme, et qui montre aussi un système plus centralisé autour de la personne du Maire. D'abord, les services de l'urbanisme et de la planification ne figurent plus dans l'organigramme. Il y a eu suppression pure et simple du département SDAU[220]. Les anciens services ont été intégrés dans la Direction du service technique avec d'autres services. Un autre changement remarquable était intervenu, en 2002, les services étant auparavant sous la responsabilité des adjoints au Maire, ce n'est plus le cas en 2006. Le système est devenu beaucoup plus centralisé puisque les cinq directeurs des grands services municipaux (dont le Service technique) sont sous la responsabilité directe du Maire.

Une brève comparaison avec l'organigramme de la commune de Thiès[221] nous permet de dégager quelques remarques sur l'enracinement du modèle français en Afrique et à Madagascar. Le cas de Thiès a attiré notre attention, dans la mesure où cette capitale régionale sénégalaise présente des ressemblances avec Majunga, en particulier du point de vue démographique et de son statut urbain. Et, comme Majunga, Thiès représente également un enjeu politique majeur dans son pays. Son organigramme montre (cf. Annexe 9) un léger avantage, par rapport à celui de Majunga. D'abord, il y a une définition très claire des services de l'urbanisme et de la planification urbaine classés dans les services techniques communaux. A l'intérieur de ce Service de l'urbanisme, existe une division « Etude et planification », service qui fait totalement défaut à Majunga. A Thiès, celle-ci constitue une division à part entière, à côté des divisions de l'aménagement urbain, du patrimoine et de la gestion des contrats. L'organigramme accorde donc un poids énorme au Service de l'urbanisme, qui manque habituellement dans les communes des pays en développement. Pour les autres structures, la similitude est parfaite, puisque autant à Majunga qu'à Thiès, elles sont reprises d'un modèle français. On a remarqué encore que le cabinet du Maire est plus étoffé à Thiès qu'à Majunga, la personnalité politique du Maire n'expliquant pas tout.

Cependant, si le système est apparenté au modèle français, il ne suit pas l'évolution positive de celui-ci au fil du temps. Un coup d'œil sur l'organigramme de la ville de Clermont (Annexe 12) fait apparaître des différences sensibles, en particulier pour l'importance des services spécialisés.

Ainsi, au sein de la Direction de l'Action Foncière et de l'Urbanisme (DAFU), les services d'expertise, qui n'existent pas à Majunga, foisonnent à Clermont. Cela traduit une gestion plus orientée vers l'urbanisme opérationnel et la planification. A titre d'exemple, il y a quatre divisions, biens distinctes, qui s'occupent de tout ce qui touche à la problématique de la gestion urbaine : dont les plans d'urbanisme, le droit des sols, l'urbanisme opérationnel et le service foncier. Si, dans le cas des pays en voie de développement, en particulier celui de Majunga, de tels services sont peu cohérents ou inexistants, l'exemple de Clermont démontre que l'on peut créer des services qui s'occupent de l'anticipation et de la gestion des maux urbains, comme l'urbanisation sauvage, le problème des mécanismes régulateurs ; et plus particulièrement de la question foncière, la bête noire de la gestion urbaine majungaise.

[220] SDAU : Service du développement, de l'aménagement et de l'Urbanisme.

[221] La commune de Thiès : capitale régionale de la région du même nom (263 493 habitants) qui est l'une des onze régions du Sénégal. La ville de Thiès est une Commune (de droit commun) depuis les textes sur la décentralisation de 1996. C'est une autorité locale, divisée en 24 arrondissements, ce qui lui permet de bénéficier d'un statut légal et d'une autonomie financière. Chaque arrondissement est administré par un sous-préfet qui représente le premier ministre et est délégué par le président de la République. Le Maire de Thiès, Idrissa SECK, ancien ministre et premier ministre est une personnalité politique d'envergure au Sénégal.

En entrant dans le détail des sous-services, on note des thématiques comme les études et projets d'urbanisme, l'instruction des autorisations d'occupation des sols, l'urbanisme opérationnel, les Zones d'Aménagement Concerté et d'urbanisme commercial. Ce sont des dispositifs axés sur la surveillance et la production de certains mécanismes particulièrement nécessaires à la maîtrise de l'expansion spatiale d'une ville. Or, ce sont justement ces services qui manquent dans l'organigramme de la ville de Majunga. Evidemment, les responsables locaux connaissent la nécessité et l'importance de ces mécanismes, mais faute de moyens, les services d'urbanisme qui peuvent les contrôler sont fréquemment relégués à la seconde place par rapport aux organes de fonctionnement. En outre, l'existence de services qui s'occupent de la maîtrise et de l'utilisation des nouvelles technologies traduit aussi une grande avance par rapport à Majunga. Au niveau de la Direction du Système d'Information et des Télécommunications (DSIT), on trouve ainsi des ingénieurs responsables des systèmes d'information et des progiciels, de la micro-informatique intranet/internet ainsi que du développement web. Il existe même une Direction de l'Aménagement et des Etudes d'Urbanismes (DAEU). En clair, les services de l'aménagement urbain sont capables de produire des études préalables aux autres actions, contrairement à ce qui passe à Majunga où le seul SDAU (avec quatre à cinq personnes seulement), s'occupe de tout. Pourtant, les comunes de Clermont et Majunga ont à peu près la même taille démographique et cette dernière a sûrement beaucoup plus des problèmes à résoudre.

Si on analyse les moyens à disposition de chaque service, toutes les directions, services et branches de service sont bien pourvus en personnel. Au total, près de 2 800 personnes travaillent à la mairie de Clermont. Mais ce n'est qu'une approche partielle puisque la mairie de Clermont-Ferrand ne gère que 140 000 habitants. Le reste de l'agglomération (420 000 hab.) est pris en charge par « Clermont-Communauté », une communauté d'agglomération qui dispose aussi de moyens humains et financiers. Un fossé sépare donc les deux organisations de Clermont et Majunga, pourtant calquées sur un même modèle, mais qui se distinguent l'une de l'autre par les moyens mis en œuvre : finances et ressources humaines. Majunga souffre énormément d'un manque de personnel par rapport à Clermont et cette situation se répercute logiquement sur l'organisation des services. Etudiés en détail, les mécanismes de la gestion et de la planification séparent nettement les deux métropoles.

2. La faiblesse technique et organisationnelle des institutions locales d'urbanisme

a. Des outils et dispositifs figés

Auparavant, le Service de l'urbanisme ou SDAU était composé de quatre personnes dont le directeur, le responsable de la Division réglementation et permis de construire, celui du Service du cadastre et celui du Service informatique. Cinq personnes assuraient un service qui constitue pourtant l'axe stratégique du développement de la commune. Le directeur était un ingénieur polytechnicien, qui connaissait très bien son métier et avait reçu une formation adéquate ; mais son service manquait cruellement de ressources humaines, non seulement du point de vue quantitatif mais aussi qualitatif. Actuellement, après réaménagement du Service de l'urbanisme, on a un nouveau responsable, avec un peu plus de personnel, mais la structure demeure encore modeste et insuffisante.

Ainsi, dans le service, la division réglementation est tenue par le seul géomètre assermenté de la commune. Lui aussi connait très bien les enjeux de son poste, étant employé à la commune depuis 1960, mais il manque d'assistants. Il constitue l'une des personnes ressources qui pourraient apporter une connaissance suffisamment explicite au puzzle de la filière populaire informelle de la production foncière à Majunga. Quant au Service du cadastre et à celui de l'informatique, le manque de personnel est un phénomène récurrent. L'informatisation des bases de données garantit la modernisation des outils de travail mais la

situation est loin d'être satisfaisante. Malgré la dotation en machines et la formation en SIG[222] sur version MAPINFO[223] assurée par la coopération française, trop d'indicateurs montrent encore que le service fourni souffre de lacunes. Par exemple, l'opération des études et de la planification se fait toujours coup par coup. C'est seulement au moment d'une demande de financement d'un projet quelconque que sa faisabilité et sa planification stratégique sont étudiées. La prévision ne se fait pas d'une façon permanente au sein du service. Par ailleurs, celui-ci est complètement débordé face aux multitudes de tâches qu'il devrait assumer en même temps : la préparation des dossiers pour le Maire, le montage des projets, l'accompagnement des organismes partenaires, les opérations de lotissement, la surveillance du patrimoine foncier de la commune, les permis de construire, etc.

Un exemple concret : l'aménagement du vallon de Metzinger, traduit bien les limites du Service de l'urbanisme. A la fin de la colonisation, et suivant le plan d'urbanisme de 1958, le vallon de Metzinger, considéré comme un terrain municipal, a été décrété « zone *non-aedificandi* », une aire interdite à la construction. Mais l'urbanisation spontanée s'est développée cependant et, d'une manière paradoxale, à cause notamment de l'insalubrité du milieu. La sonnette d'alarme a été tirée par les intervenants de la coopération allemande et française, avec demande d'une viabilisation de la zone, d'un apport communal pour la maîtrise foncière et d'un respect strict des zones d'emprise des projets. Mais la décision municipale tarde à venir, pour une issue cohérente de l'occupation illicite qui sévit depuis longtemps dans le vallon. Dans la convention de la mise en œuvre du projet, il a été acquis que les services techniques veillent à la prolifération des occupations sauvages, notamment le long du canal, nouvellement réhabilité. Mais cette disposition n'est pas été respectée et les constructions progressent encore.

Au niveau du dispositif institutionnel, il manque d'abord une clarification de la situation foncière, puisqu'il faudrait au préalable mettre en place un Plan d'Occupation des Sols (POS) pour simplifier la tâche des développeurs. Au moins, obtenir la mise en place de la délimitation exacte du secteur où la population pourrait s'installer. Dans la réalité, les freins sont liés à la présence de plusieurs facteurs : la faiblesse technique des organes de planification, l'absence de volonté politique et l'absence de ressources financières propres. Mais surtout, le cadre institutionnel de l'aménagement reste flou et les organismes de développement ont maintes fois demandé au Service de l'urbanisme d'interdire la construction illicite et de contrôler l'octroi des permis de construire. Mais les résultats sont loin d'être à la hauteur des attentes.

Le cas majungais présente une situation qui n'est pas du tout satisfaisante, surtout si on compare avec l'évolution des institutions d'urbanisme à Clermont-Ferrand. L'atout des villes des pays développés est certainement la diversité des mécanismes et dispositifs qui appuient la prise de décision de responsables municipaux. Ces services opérationnels sont non seulement variés, mais ils disposent de moyens décents, pour donner des résultats performants. La ville de Clermont-Ferrand met en œuvre une multitude de services, institutions, entités et agences qui œuvrent surtout pour une stratégie de planification urbaine. Quelques exemples suffiront largement à démontrer en quoi la ville de Majunga souffre de la comparaison.

Les services de planification à Clermont-Ferrand se basent sur l'interconnexion de plusieurs services et la convergence de plusieurs documents, actualisés et cohérents. D'abord, il existe une Agence d'urbanisme[224] qui constitue un outil performant aux mains des décideurs

[222] SIG : Système d'Information Géographique.
[223] Logiciel de cartographie dans le domaine des SIG.
[224] C'est une association régie par la loi du 1er juillet 1901. L'Agence est un organisme d'étude, de documentation et d'information sans but lucratif. Elle a pour objet la réalisation et le suivi de programmes permettant la

politiques locaux. Bien-sûr, les dispositifs d'urbanisme évoluent sans cesse en fonction des nouveaux besoins. Désormais, c'est l'agence de « Clermont-Communauté » (21 communes et 293 000 habitants) qui gère les questions d'urbanisme, mais son périmètre d'étude est étendu au Grand Clermont (106 communes et 400 000 hab.).

A côté, Clermont dispose de l'Observatoire de l'habitat, qui est un centre de veille, d'expertises et d'échanges qui consolident le socle des connaissances en matière d'habitat. Il mesure, actualise et cible les enjeux territoriaux et diffuse ses résultats par un magazine : *Les Dossiers de l'Habitat*.

A côté de ces agences, Clermont possède des outils (documents) obligatoires permettant aux responsables de la ville de visionner à long terme et d'anticiper les éventuels problèmes, par exemple le SCOT[225] du Grand Clermont, élaboré en 2007. Le SCOT est un document d'urbanisme qui doit définir le développement et l'aménagement du Grand Clermont pour les quinze ans à venir. Le SCOT est un outil de cohérence, il permet de préciser et de mettre en cohérence les politiques thématiques locales. Il constitue également un cadre de référence. Ces exemples démontrent à quel point le système majungais demeure figé.

Apparemment, la faiblesse technique des institutions d'urbanisme à Majunga semble liée au manque de moyens humains et financiers. Mais l'étude des outils d'urbanisme montre clairement l'importance de l'intercommunalité, pour gérer l'extension spatiale de la ville.

b. L'intercommunalité : un passage obligé pour la gestion du territoire municipal

L'intercommunalité est un système mis en œuvre en France pour remédier à l'émiettement communal, faire face à l'intégration progressive de l'espace urbain et faciliter sa gestion. La commune est l'unité de base du paysage administratif français. Construites sur le modèle historique des paroisses de l'Ancien Régime, les communes restent le cadre privilégié de l'action citoyenne. Cependant, le très grand nombre de communes françaises demeure un objet de critiques et, périodiquement, des voix s'élèvent pour exiger la réduction de leur nombre grâce à des fusions obligatoires. Une réponse partielle a été apportée avec le développement de l'intercommunalité, qui permet à des communes de taille parfois réduite de mettre en commun leurs forces, leurs ressources, leurs projets, tout en conservant leur autonomie et leur personnalité. Mais avec l'intercommunalité, il y a transfert de compétences et transfert de personnel stipulé par l'article 46 de la loi n° 2002-276 du 27 février 2002 vers un Etablissement Public de Coopération Intercommunale (EPCI). Trois types de communautés existent en France[226]. Au 1er janvier 2005, 88 % des communes françaises, soit 32 311, étaient

définition, la coordination, la faisabilité et la gestion des projets de développement urbain, économique, social et de territoire. Elle constitue un centre interdisciplinaire de ressources, d'études, de recherches, de conseil et d'assistance technique.

[225] SCOT : les anciens SDAU (Schéma Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme) sont devenus au début des années 1990 des SD (Schéma Directeur), eux-mêmes remplacés en l'an 2000 par les Schémas de Cohérence et d'Organisation Territoriale ou SCOT. C'est un document national obligatoire (dans le cas de Clermont, le SCOT s'applique à 105 communes et 398 000 hab.).

[226] Il y a trois types d'intercommunalité :

• Les communautés urbaines : créées dans les années 1960 dans les grandes villes difficiles à gérer, elles forment une unité avec une ville au centre d'au moins 50 000 habitants. Les communautés urbaines sont hautement intégrées, disposant de presque toutes les compétences, obligatoirement transférées par les communes membres.

• Les communautés d'agglomération : elles sont plus récentes. Elles regroupent des ensembles de population d'au moins 50 000 personnes, autour d'une ville centre forte de 15 000 habitants ou plus. Elles reçoivent des compétences obligatoires, moins nombreuses que dans les communautés urbaines et des compétences optionnelles.

• Les communautés des communes : elles ont été créés en 1992, par la loi ATR. Elles ont été confirmées et remaniées par la loi du 12 juillet 1999. Elles regroupent des communes qui lui transfèrent une liste de compétences obligatoires, et d'autres facultatives.

déjà membres d'un EPCI. Elles regroupaient 84 % de la population totale, soit 52,2 millions d'habitants (GEVART P., 2006)[227].

Dans l'exemple clermontois, l'intercommunalité a vu le jour sous la forme d'une « communauté de communes » en 1994. Puis, en 2003, la communauté est devenue « une communauté d'agglomération » avec cette fois-ci, vingt et une communes.

Le concept d'intercommunalité est d'une importance primordiale, dans le contexte actuel, pour Majunga. La progression spatiale de la ville dépasse maintenant le territoire communal initial, et la commune « rurale » de *Belobaka* constitue la zone d'extension potentielle de Majunga. Mais les problèmes surgissent, dans la mesure où *Belobaka*, une « commune rurale de deuxième catégorie », est vraiment dépassée par les évènements. Elle n'est pas capable de régler le problème du lotissement, la création des infrastructures et évidemment les problèmes fonciers (sans parler d'organiser une réserve foncière communale). Il faut y ajouter qu'il n'y a pas de coordination et aucun cadre institutionnel connu entre les deux communes. La situation se complique par le fait qu'il n'y a que la seule commune de *Belobaka* qui accueille l'extension de Majunga.

Donc l'intercommunalité n'est pas encore mise en œuvre ; alors que, à Antananarivo et ailleurs à Madagascar, elle est vraiment d'actualité. La loi, à Madagascar stipule que les communes peuvent regrouper leurs forces (ce qui ressemble au système français), en créant ensemble des communautés, auxquelles elles délèguent certaines de leurs compétences. Le décret 99/952 du 15 décembre 1999 a introduit les Organismes Publics de Coopération Intercommunale (OPCI) pour permettre aux communes de mettre en commun leurs ressources, afin de gérer des services communs, et d'aller plus loin en concevant des projets d'aménagement collectif. Pour cela, les OPCI sont dotés de règles garantissant l'exercice de la démocratie locale et donc renforçant leur légitimité. Il semble que, sur ce plan, Majunga accumule les retards puisque, à notre connaissance, aucune structure intercommunale n'a été mise en place au moment de notre enquête. Dans la capitale, les responsables ont recouru à ce dispositif pour gérer l'expansion de la ville d'Antananarivo vers les communes environnantes comme Ambohimangakely, Talatamaty, Ambohidratrimo et Tanjombato.

B. La décentralisation et la gestion municipale à Madagascar

1. Les acquis en matière de décentralisation

Avant la réforme administrative de 1992, l'organisation de l'administration du territoire à Madagascar était hyper centralisée. Tout se décidait dans la capitale, vieille tradition héritée autant de l'histoire, de la colonisation que du socialisme. Les affaires aussi se concentraient à Antananarivo et sa périphérie. Le poids économique des collectivités territoriales de province, y compris les communes urbaines, ne représentait que 3 % du Produit Intérieur Brut (RNDH., 2000).

A Madagascar, si les services publics sont souvent défaillants en province et surtout en milieu rural, c'est que les entités auprès desquelles les fonctionnaires doivent rendre des comptes sont loin. La gestion est encore fortement centralisée pour l'éducation, la santé, la justice, etc. C'est toujours l'Etat central, à travers les ministères concernés (Ministère de l'Education de Base et de l'Enseignement Secondaire ou Ministère de la Santé), qui recrute les enseignants ou les médecins, détermine leur salaire, les affecte à leur poste ou détermine leur avancement. De ce fait, les agents de l'Etat ne sont responsables que devant les instances

[227] *Op. cit.*, p. 94.

centrales, c'est-à-dire le gouvernement central ou, par délégation, les responsables des ministères concernés.

Face à ce contexte, des initiatives allant dans le sens du processus de décentralisation sont en marche à Madagascar. Après la lutte populaire de 1991, la constitution modifiée de 1992 met fin à la tutelle de l'Etat sur les collectivités décentralisées. Mais c'est l'avènement des vingt-deux régions en 2004 qui marque une grande étape pour le processus de décentralisation à Madagascar[228]. Quels sont les acquis de la décentralisation qui touchent directement la gestion des communes et de la ville à Madagascar ?

L'effort de l'Etat central en matière de décentralisation aura certainement des retombées positives auprès des communes qui sont des villes. Déjà, l'année 2006 a vu le début de la réalisation d'une Politique Nationale de Décentralisation et de Déconcentration (PN2D). Trois stratégies de base sont mises en œuvre. En premier, l'aide à l'identité des communes et à leur fonctionnement. Pour ce faire, le département du Ministère de la décentralisation a édité et distribué un Guide des Maires, un Manuel de rédaction des actes communaux et un Guide d'élaboration du Plan Communal de Développement (le PCD). Et, des aides matérielles ont permis la rénovation de certaines mairies. A côté, cinq régions (Diana, Itasy, Ihorombe, Haute Matsiatra et Sava) ont créé leur propre Centre d'Appui aux Communes ou CAC. Un troisième axe tourne autour de l'amélioration des rentrées fiscales de base. Dorénavant, l'édition et la distribution des rôles des impôts se font au niveau des communes. Et on enregistre déjà des résultats : la rentrée fiscale est passée à 31 milliards d'Ariary en 2006, contre 26,36 en 2005. De plus, le Fonds de Développement Local (FDL) a bénéficié d'une aide de quatre milliards d'Ariary des caisses de l'Etat. C'est un fonds à la disposition des collectivités dont les communes bénéficient partiellement.

Par ailleurs, les domaines de compétences de la commune ont été redéfinis suivant le principe de proximité et d'appartenance. On peut les regrouper en quatre catégories : la maîtrise du sol, l'éducation de base, l'action sociale et sanitaire et la police administrative. Les compétences du maire sont, par ailleurs, renforcées en matière d'état civil, de pouvoirs de police. Sur un autre plan, parmi les compétences de la commune, on peut trouver des compétences de gestion simple : gestion du patrimoine, gestion du personnel communal, gestion des affaires administratives courantes (état civil, recensement de la population...) ainsi que des compétences d'études (identification des principaux besoins et problèmes sociaux rencontrés au niveau de la commune), mais aussi des compétences liées à l'équipement socioculturel ou à l'action sociale et sanitaire.

Mais, en réalité, les communes n'ont pas fait l'objet d'une acquisition de compétences nouvelles dans la mesure où celles-ci étaient déjà effectivement prises en charge par les structures antérieures à ce niveau (*Firaisana*). Il n'y a donc pas eu de révolution, sauf pour les écoles primaires, les dispensaires et les centres médicaux de base. Dans ces cas, l'Etat s'est déchargé au profit des communes qui vont recevoir de nouvelles compétences réelles, et donc de nouvelles charges. Une première tranche de transfert de compétences et de transferts financiers ont été mis en place corrélativement. Dans le domaine de la voirie, la charte routière en cours de préparation devra, dans un proche avenir, délimiter les réseaux du ressort communal. Mais d'ores et déjà, à la lumière des remises en ordre administratives et du reclassement des routes (routes nationales, routes communales...), les communes exercent les compétences qui leur sont consenties en matière d'entretien de la voirie communale et de

[228] Le référendum de 2004 a instauré les vingt-deux régions administratives à la place des provinces autonomes. Les compétences des régions sont définies conformément aux dispositions de l'article 4 de la Loi n° 2004-001 du 17 juin 2004 relative aux régions (J.O. n° 2915 du 12 juillet 2004, E.S., p. 2556) instituant la Région en collectivité territoriale décentralisée et en circonscription administrative.

gestion des équipements marchands (marchés, gares routières, abattoirs...). Pour l'avenir, les éventuelles extensions de compétences communales devront toutefois respecter les principes de proximité reconnus, sans s'en écarter.

Pour ce qui concerne les ressources des communes, force est de constater que ces dernières ont acquis la capacité d'accroître de manière significative leurs ressources propres. Les recensements fiscaux, opérés sur la base d'une cartographie du territoire communal, dans le cadre d'un projet financé par la Banque mondiale, ont permis une augmentation réelle des recettes fiscales. Dans les communes où le maire a déjà une expérience de l'administration territoriale (c'est le cas en particulier lorsque le maire est un ancien chef de canton), les ressources propres de la commune sont nettement plus importantes que celles de la collectivité à laquelle elle a succédé.

En plus des ressources propres locales, les communes disposent de ressources nationales, en l'occurrence les dotations accordées par l'Etat. Elles bénéficient de deux types d'aides : d'abord les « ristournes », dont les critères d'attribution sont l'ancienneté et la catégorie (communes urbaines ou rurales). Mais ce système serait à revoir, afin de le faire évoluer vers une dotation globale liée à la population et aux besoins. Ensuite, les subventions que l'Etat attribue ponctuellement pour la réalisation des projets d'équipement. Le gros problème est que le transfert financier aux communes, tel qu'actuellement en vigueur, est réparti de façon égalitaire sans péréquation et sans tenir compte de leur taille. De plus, force est de constater que ces crédits sont modestes au regard des compétences transférées (EPP, centre de santé de base...) dont la prise en charge génère des coûts, aussi bien en terme de fonctionnement que d'investissement.

2. Le paradoxe de la décentralisation au niveau du fokontany

Le statut particulier et contradictoire des *fokontany* met les acteurs municipaux dans une situation difficile et crée une ambigüité lors des actions du développement.

Les *fokontany*[229] étaient investis de trois fonctions différentes, mais difficilement cumulables : relais administratif communal, cellule de développement et lieu de participation démocratique. Mais certains changements apportés par décret[230] à l'attribution des *fokontany*, ont amené une situation paradoxale, surtout avec le mode de désignation du chef de *fokontany*. Le *fokontany* est-il alors un niveau de décentralisation interne à la commune, ou une structure déconcentrée de l'Etat ? En effet, jusque-là désignés par le maire et pris en charge par le budget de la commune, les chefs de *fokontany* (et leurs adjoints) sont désormais désignés par le chef de District, représentant de l'Etat, et pris en charge par le budget de l'Etat. De plus, ils se trouvent investis de pouvoirs démesurés par rapport à leurs capacités réelles en personnel et en ressources financières. Il en résulte alors une fragilisation du gouvernement des communes, dont ils devraient être les collaborateurs les plus proches et les plus fiables.

L'état central a martelé que le *fokontany* n'est pas une collectivité territoriale à part entière, mais une structure déconcentrée, donc qu'il est évident que ses représentants nomment les chefs de *fokontany*. Tandis que les responsables communaux arguant de leur

[229] Le décret n° 97-1257 portant création de la structure administrative de base dénommée *fokontany* et fixant son organisation fournit une explication sur le rôle antérieur du *fokontany* : « *espace géographique, un Fokontany comprend soit un ou plusieurs quartiers, soit un ou plusieurs villages* » (Art. 1) ; « *Le Comité du Fokontany dirigé par son président est l'agent d'exécution du Maire pour le service public de proximité* » (Art. 8) ; « *Les dépenses de fonctionnement du Fokontany sont prises en charge par le budget municipal ou communal (…) Les membres du comité du Fokontany peuvent bénéficier d'une indemnité forfaitaire dont le montant est fixé librement par délibération du conseil municipal selon les possibilités financières de la commune* » (Art. 13).

[230] Décret n° 2007-151 du 19 février 2007.

légitimité administrative, réclament aussi leur nomination, puisque le *fokontany* constitue une cellule de base du territoire communal, et que celui-ci est sous la responsabilité du Maire. Le fondement du problème réside dans la double légitimité, interprétée au gré de la conjoncture politique.

Mais il y avait des antécédents dans l'opposition entre l'Etat et les collectivités territoriales. Le cas de la CUM vers la fin de l'année 2001 traduit parfaitement cette opposition et l'ingérence de l'Etat dans la gestion urbaine à Madagascar. Il y a réellement un conflit de compétence entre les acteurs institutionnels des deux niveaux, à cause de divergences parfois politiques, mais surtout techniques. Ceci est parfaitement visible lors de la nomination des Présidents des Comités Locaux de Sécurité (PCLS) des *fokontany*. Au lieu d'être nommés directement par le Maire, au nom du service public de proximité, selon le décret n° 97-1257, les PCLS sont nommés par le Préfet. Cette disposition engendre un dysfonctionnement majeur au niveau de la commune. Pour la légitimité populaire, c'est le Maire qui assure l'administration de proximité au sein de la ville de Majunga. Tandis que la préfecture est inconnue de la population des quartiers. Celle-ci réclame l'élection directe du PCLS, ou du moins sa désignation par le Maire.

Il s'y ajoute également des raisons purement politiciennes, par exemple l'année 2001. Le Maire élu à cette époque est issu d'une formation politique indépendante, proche de l'opposition. A l'inverse, les PCLS, désignés par le Préfet sont obligatoirement choisis dans le parti gouvernemental (AREMA). Donc, au sein du territoire communal, l'opposition est frontale entre l'équipe du Maire et les PCLS, leurs adversaires politiques. Et les organismes de développement qui espéraient mobiliser tous les acteurs de base, ont été pris en otage par les deux parties. Ainsi, les PCLS, parfois, prenaient-ils de la distance vis-à-vis des associations de quartiers, en brandissant la menace d'un contrôle de leur légalité. Sur les problèmes fonciers, le conflit a été très aussi net. Si la commune essayait de contrôler l'installation de la population au sein du vallon de Metzinger, les PCLS favorisaient l'implantation de nouveaux venus (du moins certains…), par une simple autorisation verbale. Concrètement, l'équipe de la GTZ-assainissement qui a œuvré à l'animation des quartiers en sait quelque chose. « *Les Allemands ont logiquement choisi de collaborer avec la Mairie. Ils ont considéré le Maire et ses délégués comme leurs seuls interlocuteurs dans l'assainissement de la ville. Or, à côté de la Mairie, il y avait aussi le PCLS, représentant du pouvoir central déconcentré et doté de prérogatives, qui entendait intervenir. Ce qui a gêné le bon déroulement du projet* » (RAVOMANANA PRADEL G. H., 2004)[231]. Après la chute du régime Ratsiraka en 2002, la quasi-totalité des PCLS de Majunga ville a été remplacée. Et les choses se sont arrangées pour la commune. Mais, à chaque changement politique, les problèmes refont surface si la municipalité est dans l'opposition.

Comme il est stipulé dans les lois en vigueur, la nomination des chefs de *fokontany* se fait à trois niveaux[232]. Le *fokonolona*[233] choisit cinq personnes qu'il estime compétentes pour prendre cette place, parmi ceux qui satisfont aux conditions permettant aux candidats d'entrer en lice pour cette fonction (âgés de 18 ans ou plus, résidant dans le *fokontany*, et sachant lire et écrire). Les cinq noms seront ensuite soumis au maire, mais ce sera le chef de district qui choisira les deux personnes placées à la présidence du *fokontany* : l'une comme président,

[231] *Op. cit.*, p. 92.

[232] Article 5 du décret 2004-299 : le maire désigne par voie d'arrêté le chef de *fokontany* et le ou les adjoints au chef, selon le cas, choisis parmi une liste de cinq noms proposés par les membres du *fokonolona*, âgés de 18 ans révolus et plus, réunis en Assemblée Générale sur convocation du Maire. La durée de leur mandat est de trois ans, renouvelable.

[233] La population de *fokontany*.

l'autre comme adjoint. Les chefs de *fokontany* sont censés représenter la population locale, et dans ce sens, il est normal que la population choisisse son représentant. Cependant, on se demande pourquoi le chef de district intervient dans la nomination, car la réponse officielle comme quoi les *fokontany* ne constituent pas une structure décentralisée mais une déconcentration est peu convaincante au plan local. *«Il appartient au chef de district de choisir les deux noms pour la présidence de chaque fokontany. En effet, cette méthode consiste à nouer les relations entre les chefs fokontany, autorités déconcentrées, et les communes, autorités décentralisées. En d'autres termes, c'est un mariage entre la décentralisation et la déconcentration»*[234]. Cette argumentation subtile et quelque peu alambiquée tente surtout de justifier une présence étatique à l'échelon communale..

En fin de compte, cette confusion savamment entretenue profite forcement au pouvoir central. Il est clair que le législateur n'a pas su, ni voulu, donner au *fokontany* un rôle clair et stable, qui soit adapté à l'ensemble du pays, notamment aux villes. Par ailleurs, l'exécutif n'a cessé de vouloir contrôler le *fokontany*, en refusant au Maire de désigner les chefs de *fokontany* comme ses auxiliaires.

Cette question institutionnelle tient une place prépondérante et gêne l'émergence de véritables acteurs urbains, mais, pour le cas de Majunga, ce problème n'empêche pas le dynamisme des autres acteurs dans la gestion de la ville.

II. LES ACTEURS DU DÉVELOPPEMENT : MAJUNGA, UNE VILLE PILOTE ?

Depuis la crise dite de la dette, dans les années 1980, Madagascar fait face à la régression des capacités redistributives de l'Etat, et connaît un recours maximal auprès des bailleurs de fonds internationaux pour financer ses grands projets de développement, aussi bien en milieu rural qu'en ville. Depuis quelques années, on constate l'implication grandissante de ressources financières externes (ONG internationales et coopération bilatérale et multilatérale). Ces organismes du développement deviennent alors des partenaires financiers aux projets communaux, et au développement des communes en général. C'est une carence évidente en matière de gestion urbaine mais ce contexte favorise également l'émergence d'acteurs locaux sur les projets d'aménagement urbain.

A. Le rôle impulsif des organismes d'aide internationale

Les responsables successifs de la commune urbaine de Majunga ont réussi à tisser un réseau de relations très dense avec des organismes partenaires, en matière de financement de projets. Et deux faits remarquables méritent d'être évoqués. Tout d'abord la diversité et la richesse des organismes intervenants dans le processus de développement. Il s'agit d'organismes internationaux de diverses origines géographiques (France, Allemagne, Etats-Unis, Japon, etc.) intervenant dans le cadre d'une coopération bilatérale ou multilatérale. A côté de la Banque mondiale, de l'Union Européenne, de SEECALINE, FID, PSDR, etc., on note la présence d'innombrables ONGS, et associations nationales, intervenant dans le domaine du développement. L'autre fait marquant est le poids croissant de la coopération française. Nous avons retenu quelques exemples, qui touchent directement le domaine de la gestion urbaine majungaise, pour démontrer le dynamisme des acteurs locaux, avec l'aide internationale.

1. La coopération décentralisée : un appui permanent à la CUM

[234] *Madagascar Tribune*, lundi 25 août 2008.

Le premier volet de la coopération internationale, au sein de la CUM, concerne la coopération décentralisée qui rentre dans le champ de la coopération française. C'est un enjeu de taille pour les acteurs institutionnels de la ville de Majunga. A travers, les tractations, les études de faisabilité et l'aide à la décision, on peut mesurer l'intérêt de l'aide reçue.

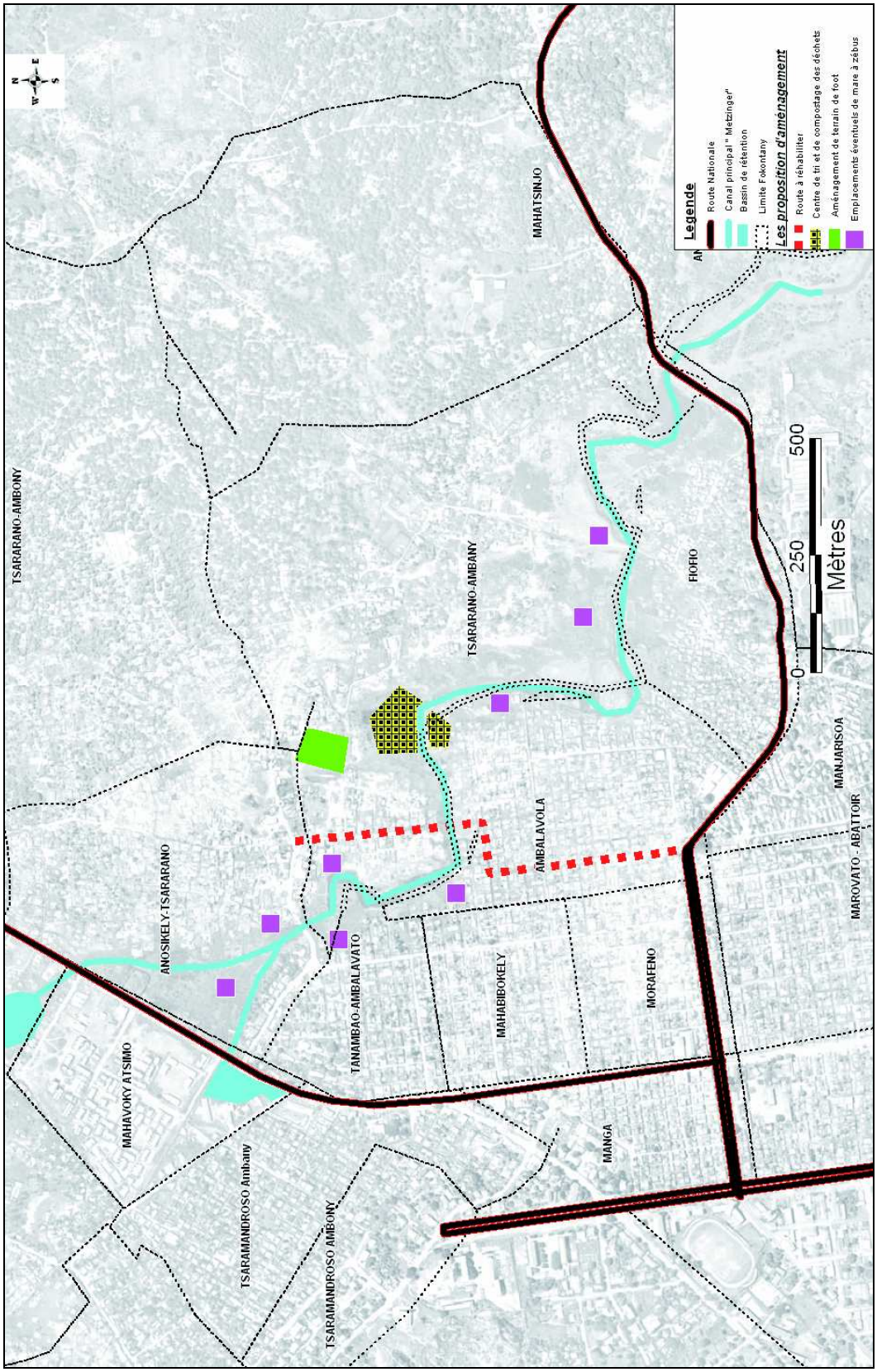
L'IRCOD, par exemple, est un partenaire incontournable de la CUM depuis longtemps. L'IRCOD[235] travaille à Majunga depuis 1996, sans interruption et souhaite continuer. C'est donc l'un des rares organismes qui n'intervienne pas ponctuellement, ou dans le cadre d'un sous-programme. Sa principale caractéristique réside dans le fait qu'il agit dans le contexte de la coopération décentralisée, où l'intervention de l'Etat s'arrête au stade intermédiaire. Pour mener à bien sa mission, l'IRCOD a adopté des stratégies claires. Tout d'abord, la mobilisation de réseaux de compétence et de partenaires avec le concours des différents acteurs du développement. Ensuite l'IRCOD prend en charge les frais de personnel et les moyens logistiques nécessaires à la mise en œuvre de l'activité de l'IRCOD-Majunga et de ses programmes. De plus, prévoir le renouvellement des actions, faire l'étude de projets, préalablement à tout engagement de l'IRCOD, et rechercher des partenaires représentent un travail fondamental.

Les interventions concrètes de l'IRCOD, à Majunga, ont commencé en 1997. Les actions de coopération sont orientées globalement vers un cadre multisectoriel très diversifié, mais c'est l'appui à l'urbanisme qui mérite une mention particulière. Par exemple, pour appuyer les actions du PAIQ et de GTZ-assainissement, dans le vallon de Metzinger, un programme dénommé « Appui à l'aménagement concerté du vallon de Metzinger » a été mis en œuvre à partir de juin 2001. L'objectif général de ce programme consistait à diagnostiquer et analyser le contexte et la situation du vallon. Ensuite, il s'agissait de susciter des projets d'aménagement et de développement, proposés par des tiers ou des partenaires et des acteurs locaux (Fig. 65). Enfin, toujours en concertation, il s'agissait de discuter de la faisabilité et de la concrétisation des projets.

L'objectif spécifique était la réalisation d'un plan d'utilisation de l'espace encore vide du vallon, avec la création d'infrastructures ou d'activités ne craignant pas l'inondation, et de limiter le développement de l'habitat précaire. Cependant, la position des élus et des responsables de la CUM est restée à l'expectative, en particulier au sujet de la question foncière. L'objet de la mission a été saisi, mais ils attendent de l'IRCOD l'émergence de projets concrets ; pour lesquels ils se mobiliseront, en fonction de leurs moyens. De toute façon, on demeure encore loin de la vision d'un plan global d'aménagement du vallon de Metzinger. On en reste à une suite de petits projets indépendants, pour lesquels on cherchera à négocier les terrains libres. Parmi les nombreuses propositions, dont la réfection de la route inter quartier, le création d'un centre de tri et de compostage, les mares à zébus et un terrain de foot, seul ce dernier projet a été retenu et réalisé.

[235] IRCOD : Institut Régional de COopération-Développement. C'est une ONG alsacienne régie par la loi française de 1908, spécialiste de l'association de droit local en France. Le siège de l'IRCOD se trouve à Strasbourg, et elle travaille dans de nombreux pays du sud dont la plupart se trouvent sur le continent africain à l'instar du Cameroun, du Mali, du Sénégal, de la Côte d'Ivoire, du Niger et de Madagascar.

Fig. 65 – Les propositions d'aménagement de l'IRCOD dans la zone du Vallon de Metzinger



Source : IRCOD Majunga, 2002 (ANDRIAMITANTSOA T.).

Pour conclure, quelle que soit l'issue de ces projets, leur diversité démontre un certain dynamisme des acteurs institutionnels de la CUM, ne serait-ce que pour la négociation, pour aboutir à un accord. Une forte crédibilité s'attache alors à la personne du Maire, quel qu'il soit. Aux yeux de la population, la présence de bailleurs de fonds, omniprésents, occulte l'imperfection, les dysfonctionnements, et l'inefficacité, de la politique de gestion urbaine assumée par la CUM.

2. La coopération bilatérale

La coopération française constitue un bon exemple de coopération bilatérale. La France est un partenaire stratégique de choix à cause du volume de financement apporté, le plus important. Mais c'est un contexte durable, puisque depuis le XVII^{e} siècle, la France occupe toujours le devant de la scène, quelle que soit la conjoncture politique, en matière de relation internationale et de coopération, à Madagascar. Au-delà des « liens » coloniaux, de l'existence d'une forte communauté française à Majunga et de relations personnelles suivies entre différentes personnalités malgaches et françaises, le choix de la coopération française en direction de la ville de Majunga n'est pas un effet du hasard. Le Président Jacques Chirac l'a confirmé spécifiquement lors de sa visite à Majunga au mois de juillet 2005[236]. Majunga demeure la porte d'entrée de la France à Madagascar…

Parmi les interventions françaises, il y a d'abord le PAIQ[237], avec une action focalisée sur les problèmes d'adduction d'eau potable, domaine qui figure parmi les actions d'urgence à mener afin de soulager les conditions dramatiques d'accès à l'eau des populations, en particulier dans les quartiers sous-intégrés. Beaucoup de bornes fontaines ont été réhabilitées, ou nouvellement mises en place. Par ailleurs, le PAIQ a initié une action pilote de mise en concession de bornes fontaines, par le bais **«** d'une approche participative » avec les associations de quartier. En fait, le PAIQ est un programme national, rattaché à la primature, avec le concours de la coopération française. Le projet PAIQ a été mis en œuvre en avril 1997 à Majunga. Son objectif principal se résume aux trois points suivants : structuration de la société civile, redéfinition de la relation des populations des quartiers avec l'Institution et amélioration du cadre de vie dans le sens le plus large du terme.

Mais le programme qui touche le plus directement la gestion urbaine est le PAGU[238], également avec une aide française. Dans cette action, la dotation en matériel informatique du service de l'urbanisme, la formation du personnel aux logiciels SIG et l'équipement en matériel de ramassage des ordures (tracteurs) ont été faits grâce au cofinancement du FAC[239]. Comme le PAIQ, le PAGU est aussi un programme national, basé sur l'appui aux communes urbaines. Il dispose d'un volume de financement de 1 471 133 euros, à Madagascar.

Autre projet avec l'appui français, la réhabilitation des quatre marchés principaux de Mahajanga et l'amélioration de leurs voies de desserte urbaines sur 4,3 km est en cours. Sur la base d'une convention de financement entre Madagascar et l'AFD, ce projet d'envergure touche les marchés de Marolaka, Mahabibo, Tsaramandroso et Tsararano et favorisera

[236] Lors de sa visite, le Président Jacques Chirac, le 21 juillet 2005, dans le cadre du lancement de la rénovation des marchés urbains à Majunga, a souligné que le choix de Majunga n'a pas été fortuit. C'est dans cette ville que commença à la fin du XIXe siècle l'histoire de la rencontre entre les deux pays. C'est aussi dans cette ville que les relations, qui ont été souvent faites d'affrontements, en particulier en 1947, ont commencé à se placer sous le signe de l'amitié et de la coopération et se sont transformées grâce au courant animé par le Président Philibert Tsiranana (*Les nouvelles*, n° 0429, vendredi 22 juillet 2005).
[237] PAIQ : Projet d'Appui à l'Initiative des Quartiers.
[238] PAGU : Programme d'Appui à la Gestion Urbaine.
[239] FAC : Fonds d'Aide et de coopération.

l'ouverture de 2 778 points de vente et la création d'emplois. Il vise à fournir un cadre professionnalisé et à disposer de bonnes conditions de salubrité et d'hygiène et, enfin, intégrer dans le tissu urbain des quartiers spontanés et sous-équipés comme celui de Tsararano. Le coût total du projet arrive à hauteur de 9,96 millions d'euros (dont 8 millions d'euros assurés par l'AFD). Le reste se répartit entre la contribution de la CUM et celle de l'Etat malgache.

Parmi les autres partenaires de la CUM, les Allemands suivent de près les Français. Le nord-ouest de Madagascar est une zone de prédilection de la coopération allemande, depuis 1960 (RAVOMANANA PRADEL. G. H., 2004). GTZ-assainissement est intervenue dans le domaine de l'assainissement de la ville depuis 1998. L'essentiel des prestations est orienté vers l'assistance technique, l'appui-conseil, les fournitures de matériel, les petites réhabilitations ; mais aussi la formation et le perfectionnement du personnel. Elle effectue aussi des campagnes de sensibilisation de la population. Notons que GTZ-assainissement est un organisme de droit allemand, financé par la banque publique du BMZ[240]. Pour certaines actions, GTZ est appuyée par la Banque KFW[241]. La première phase de coopération s'est étalée de mars 1998 à février 2000, tandis que la deuxième phase est lancée entre mars 2000 et février 2003. KFW a financé la réhabilitation et la reconversion de 124 Bornes Fontaines (BF) publiques en « kiosques payants », selon le système initié dans le cadre du PAIQ. Tandis que la contribution financière de GTZ à l'amélioration des infrastructures d'assainissement a atteint une somme de 1,5 million de Deutschemark.

Les réalisations de GTZ-assainissement sont réellement impressionnantes. On citera, en premier, l'aménagement du canal principal du vallon de Metzinger sur une longueur de 3,5 km avec installation d'équipements connexes (passerelles de franchissement et pistes en terre le long du canal), la création d'une piste d'accès et le curage du pont radier de Tsararano. A côté, la construction de canaux latéraux, sur 27 km à travers la ville, entre aussi dans le domaine de l'assainissement. L'intervention de GTZ-assainissement ne résout pas définitivement le problème de l'eau dans le vallon, puisque celui-ci sera toujours inondable en saison de pluie, par forte marée, mais une partie de l'objectif a été atteint grâce à ce projet d'aménagement. Les conditions de vie des habitants se sont améliorées en ce qui concerne l'environnement. Le domaine de la santé publique en bénéficie également, puisque cette zone était un foyer potentiel de propagation d'épidémies, de pollution et de nuisances. Toutefois, ce contexte a des effets pervers sur la question de la régularisation foncière, car l'assèchement renforce l'attraction de la population pour le vallon. Enfin, le service du ramassage des ordures a été équipé de tracteurs, avec des mesures d'accompagnement, comme la mise en place de bacs à ordures, la dotation en matériel des associations de quartier (bêches, brouettes, chariots, râteaux, etc.), l'aménagement du dépôt terminal d'ordures. En complément, on a réalisé la construction de WC payants.

Durant la réalisation de ces actions d'envergure, GTZ-assainissement a travaillé étroitement avec l'appui de la société civile. Elle a collaboré avec 42 associations de quartier sur la commune de Majunga. Ce partenariat fructueux se traduit encore par des actions en matière de formation et de sensibilisation, avec une campagne d'IEC[242], dotée de moyens considérables (banderoles, affichages, spot radio et TV, émissions régulières sur les ondes, théâtre de marionnettes, animations diverses, etc.).

3. La coopération étatique multilatérale : un programme national qui se délocalise à Majunga

[240] BMZ : *Bundesministerium für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Gntwicklung*.
[241] KFW : *Kreditanstalt Für Wiederaufbau.*
[242] IEC : Information-Education-Communication.

Majunga bénéficie aussi de l'aide internationale au développement. Dans le domaine des accords entre l'Etat malgache et la Banque mondiale, ainsi qu'avec certains organismes des Nations Unies, la ville a bénéficié d'aides qui touchent des projets prioritaires de la CUM.

A titre d'illustration, les actions menées par l'AGETIPA depuis 1998 concernent la maîtrise d'ouvrage déléguée et l'amélioration de l'environnement urbain. Ont été privilégiés la formation technique, le meilleur entretien des infrastructures ainsi que le renforcement du savoir-faire des maîtres d'ouvrage partenaires (outils d'aide à la décision, réalisation des documents et élaboration de plans d'urbanisme). Mais l'AGETIPA a financé aussi des actions touchant directement l'amélioration d'infrastructures comme des routes, des trottoirs, des murs de soutènement, des canaux, des toilettes publiques, des pavages de rue, des marchés et la gare routière.

Un autre organisme, financé par la Banque mondiale, la SEECALINE[243], est intervenu pour l'amélioration des conditions nutritionnelles de la population, à travers l'assistance aux centres sociaux, mais aussi via des travaux communautaires urbains, comme l'entretien et le curage des grands collecteurs périphériques. Dans ce cadre, un financement a permis diverses réalisations : lavoirs, pavages, ouvrages de franchissement, escaliers de servitudes, toilettes publiques, et revitalisation de ruelles. Le projet SEECALINE a opéré en deux phases de réalisation, dans le cadre des sous-programmes SEECALINE I (1992) I et SEECALINE II (2002). Enfin, le FID[244], un organisme œuvrant essentiellement en milieu rural, est devenu le partenaire de la CUM depuis 2002 par le sous-programme « protection sociale ». Ce projet concerne également des infrastructures de base exactement sur les mêmes thèmes que SEECALINE.

Dans cette coopération multilatérale, existe aussi une contribution directe des Nations Unies. Le Centre des Nations Unies pour les Etablissements Humains (CNUEH), a lancé un programme avec le gouvernement malgache, sous la dénomination MAG 2000/SO1, en juin 2001. C'est un programme urbain de lutte contre la pauvreté, qui concerne Antsirabe, Antsiranana, Mahajanga et Toliara. Il est financé par la Banque Mondiale. Son intervention a porté sur l'élaboration d'un profil de ville de Majunga, qui comprend la revue des principaux secteurs du développement, les problèmes prioritaires, l'analyse du cadre institutionnel et un bref aperçu des initiatives en cours dans les quartiers et à l'échelle de la ville.

La question est alors de savoir comment ce tissu de partenariat fort a pu engendrer l'émergence d'acteurs locaux qui ont fait de Majunga une ville pilote ?

B. L'émergence des acteurs locaux : le dynamisme singulier de la métropole majungaise

1. Participation : impulsion extérieure, impulsion locale

L'émergence des associations de quartier au sein de la ville de Majunga, depuis quelques années, apporte une nouvelle dynamique des acteurs du développement local

En dehors des associations interethniques traditionnelles qui regroupent les natifs d'une même région, telles que « *le Zafiniarivo* », et les autres associations de même obédience, Majunga ne connaissait pas vraiment de tradition associative. Même l'existence d'associations à caractère politique, et les coopératives durant la période socialiste, ne peut

[243] SEECALINE : Surveillance et Education des Ecoles et des Communautés en matière d'Alimentation et de Nutrition Elargie.
[244] FID : Fonds d'Intervention pour le Développement.

justifier de l'enracinement d'un milieu associatif, né de la base, à l'initiative de la population locale. Ces mouvements n'étaient que des instruments politiques, aux mains de notables locaux, lancés pour mettre en œuvre les directives du gouvernement.

En 1997, dès la phase d'identification de son projet, le PAIQ a identifié et favorisé la naissance de sept associations de quartier. La mairie n'était pas convaincue, arguant que la tradition associative à Madagascar avait disparu depuis belle lurette. Selon elle, les associations nouvelles ne pouvaient constituer un partenaire crédible pour un projet. Et les infrastructures de quartiers devraient être mises en concession, et confiées au secteur privé. Mais la sensibilisation, puis l'action, lancées par le PAIQ ont rencontré un succès fulgurant auprès de la population, durant la phase de réalisation des infrastructures communautaires, en novembre 1998. Les responsables du PAIQ ont pu confier aux associations fraîchement constituées la gestion des petites infrastructures réalisées. Depuis, le procédé a fait tache d'huile auprès des autres quartiers, en raison d'une mobilisation intense, encadrée par les équipes du projet.

Concrètement, les équipes du PAIQ, avec l'assistance de nombreux organismes relais (telles que les ONGS nationales), ont procédé par une animation et une présence massives dans les quartiers, fait des diagnostics participatifs et élaboré des monographies. Parallèlement à ces actions, ils ont assisté la population afin qu'elle se regroupe dans les associations de quartier. Puis, au début de l'année 1999, une plate-forme des associations de quartiers est née, totalisant au départ vingt-huit secteurs, issus en général des différents *fokontany*. Depuis, leur nombre ne cesse de s'accroître. La commune a alors révisé sa position, et un représentant de la plate-forme des associations a été intégré au Comité de pilotage inter-projets, avec les bailleurs de fonds et le conseil municipal.

D'un autre côté, les autorités municipales ont adopté une nouvelle stratégie qui s'est vulgarisée très vite dans la ville de Majunga, à travers l'opération réussie « eau payante[245] ». La Commune urbaine de Majunga a quasiment opéré une délégation de gestion, en direction de la société civile, par le biais du milieu associatif, qui devient un véritable co-auteur du développement communal. Une véritable gestion partagée de l'espace communal est donc engagée. Ainsi, lors des actions de réhabilitation ou de construction de nouvelles bornes fontaines dans les quartiers, les organismes du développement, en collaboration avec la commune, ont décidé de faire « participer » la population, notamment à travers le contrôle de la consommation quotidienne en eau, et la gestion et l'entretien des bornes fontaines. Une campagne d'information a ainsi justifié la nécessité de rendre payante l'eau. Et ce sont les associations qui ont animé le débat et sensibilisé la population locale, pour lui faire accepter la nouvelle disposition. L'opération a totalement réussi et, en 2002, toutes les bornes fontaines publiques cessent d'être gratuites. C'est un succès, si on se réfère à la situation de la capitale, où une initiative identique, en 2003, s'est heurtée à une contestation massive de la population. Et l'opération a dû être suspendue. Aujourd'hui, l'opération eau payante commence tout juste à être tolérée par les consommateurs.

[245] Il s'agit de la mise en œuvre ddu concept d'« eau payante », par le biais de la construction de kiosques ou bornes fontaines non gratuites de plusieurs quartiers de la ville de Majunga, à partir de l'année 2000. C'est une action pilote qui s'est heurtée violemment à la résistance de la population. Celle-ci, depuis des années, s'est habituée à une borne fontaine publique, sous le langage populaire de « *paompy bôjo na mandeha daoara* » (borne fontaine gratuite et sans contrôle). Au début, les premiers kiosques ont été démolis tout simplement par les gens du quartier. Mais cette opposition de la population n'a pas pu résister aux assauts conjoints du PAIQ, de la Commune et des associations de quartier. Actuellement, le résultat est satisfaisant toujours selon les responsables du PAIQ, puisque toutes les bornes fontaines publiques dans la ville de Majunga sont désormais payantes et gérées par des associations de quartier, ou des particuliers au sein du quartier.

Actuellement, il existe 67 associations de quartier, reconnues selon la statistique fournie par le rapport de la plate-forme *Hery Miray*[246] en 2005, au sein de la commune urbaine de Majunga. Elles se repartissent dans les 26 quartiers existants.

2. Le système participatif : un défi à la gestion urbaine ?

La portée de l'émergence du milieu associatif, dans la gestion urbaine, justifie l'intérêt de cette analyse. Le développement spectaculaire des associations constitue-t-il réellement une base solide de la participation citoyenne et le reflet d'une citadinité originale à Majunga ?

Avant d'entamer le fonds de la problématique, il faut noter que la ville de Majunga est réellement une ville pilote en la matière. Par rapport au contexte national, Majunga a devancé les autres métropoles régionales. Lors du rapport de l'atelier national du PAIQ, on a constaté que dans les autres grandes villes, la question des associations de quartier se situe encore à un stade embryonnaire. A Toliara, par exemple, la population des quartiers a du mal à s'organiser pour constituer une association. A Fianarantsoa, on est encore au niveau de la mise en place d'une philosophie de communication, mais sans une action concrète. Seule, Antsiranana a pris un peu d'avance, des associations de quartier, existent déjà ; mais il n'y a pas encore une plate forme des associations afin de mettre en réseau toutes les initiatives et de mener une action cohérente. A Antananarivo, la question reste au stade du coordonateur de projet et la population des quartiers n'a pas encore franchi le pas de penser à s'associer.

Toutefois, Majunga même n'a pas encore atteint sa phase de maturité, et actuellement, plusieurs indicateurs confortent cette hypothèse. Malgré l'engouement populaire concernant le phénomène associatif, il apparaît encore trop comme un dispositif plus « communautaire » qu'associatif et il ne touche pas toutes les catégories de la population. L'analyse de la composition des membres des associations nous permet d'affirmer que près de 80 % des groupements créés sont exclusivement des associations de femmes. Il y a parfois des associations de pères de famille, telles que « ANDRY » à Tsararano Ambany, ou « KFFA » à Ambohimandamina. Pour le reste, il s'agit de véritables associations mixtes qui regroupent les gens d'un même secteur, et il n'y a qu'une seule association de jeunes. En ce qui concerne le nombre de membres, il se situe autour d'une vingtaine, avec des extrêmes allant d'une dizaine à cent quatre-vingt, à l'exemple de « Tsimialonjafy » à Mahatsinjo. Quant à la structure fonctionnelle, elle peut être divisée en trois catégories. La première, la plus visible, agit grâce à un cercle limité d'activistes qui gravite autour de la personnalité forte d'une présidente fondatrice. Ce noyau restreint fait presque tout : il négocie avec la commune, il est l'interlocuteur permanent des organismes de développement, il assiste aux différentes réunions, assure la gestion interne et surtout stimule les autres membres. A côté, il y a le groupe des membres (relativement) actifs. Leurs interventions au sein de l'association sont ponctuelles. Mais leur présence est effective quant il y a une réunion importante avec les acteurs institutionnels (commune, arrondissement et *fokontany*) et surtout avec les équipes du projet. Un troisième niveau regroupe l'essentiel des membres qui, non seulement, font de la participation symbolique, mais attendent surtout l'intérêt que pourrait leur apporter l'association pour s'engager à fond. Dans le cas contraire, ils sont pratiquement introuvables sauf sur la liste des adhérents.

Le problème est que tout le monde ne peut pas s'engager à fond dans une association. L'engagement demande une forte disponibilité en temps, et un sens de l'action. De plus, cette situation fait naître un climat de clientélisme, avec l'adhésion de familles proches autour du

[246] *Hery Miray* : une structure mère, née de la fédération de toutes les associations reconnues. Elle est la plateforme des associations de Majunga.

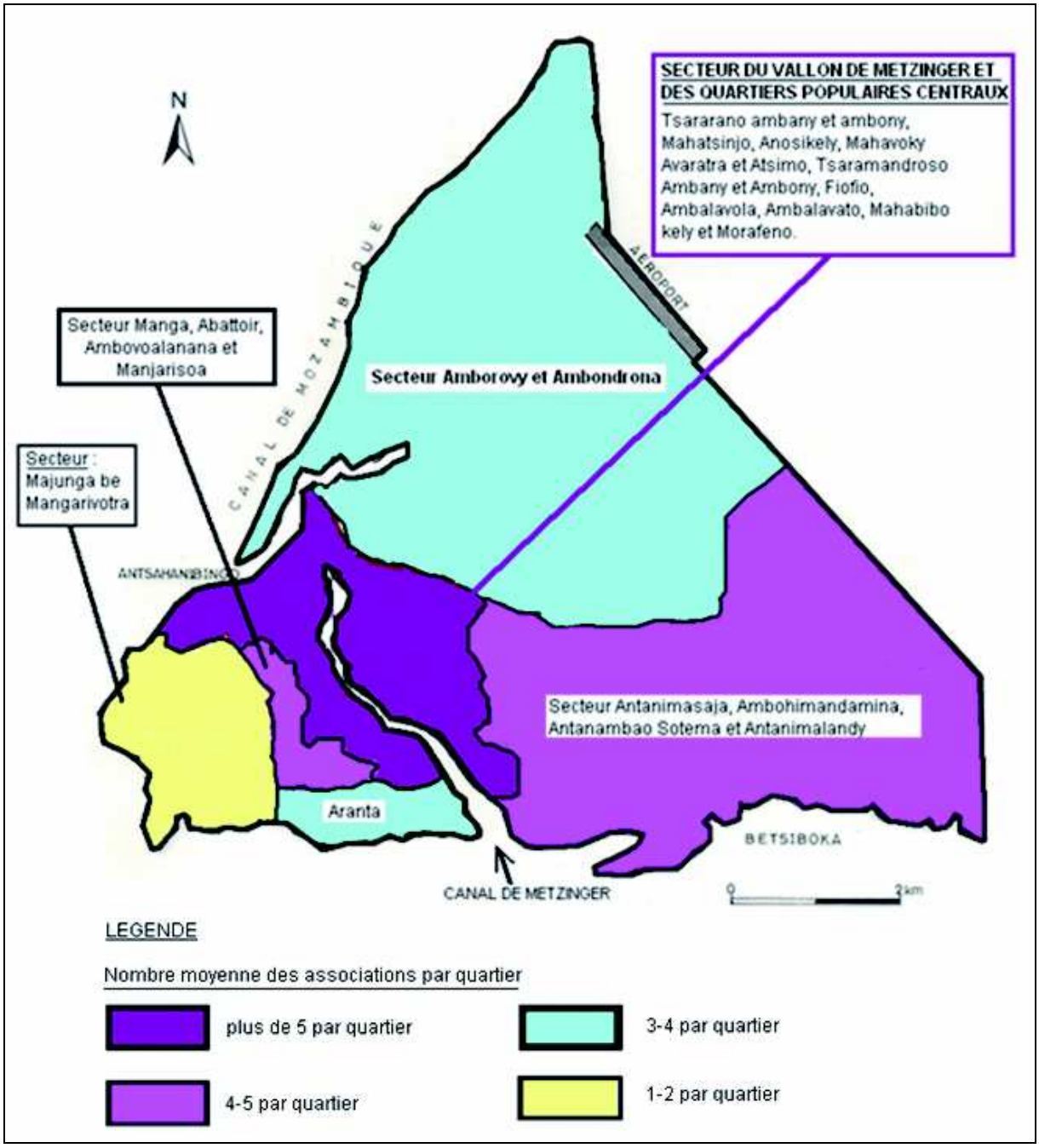
noyau actif et il peut aboutir à l'exclusion des autres. De toute façon, les associations sont peu représentatives, avec leurs quelques dizaines de membres, alors que la population moyenne au sein d'un *fokontany* avoisine les 7 000 âmes. Dans ce cadre, la forme de participation au sein du quartier relève souvent du scénario suivant : une infime minorité, souvent instruite, avec un esprit ouvert, curieuse et consciente, assume l'essentiel des activités de participation. A côté, la masse populaire du quartier se cantonne à l'immobilisme. Elle est souvent fataliste par mentalité, ou tout simplement victime des contraintes de la vie quotidienne : dureté de la vie, analphabétisme, poids des tâches ménagères, etc.

Toutefois, l'ampleur du phénomène est telle que les 26 quartiers, au sein de la commune de Majunga, connaissent un processus de formation du milieu associatif. La répartition spatiale des associations en fonction de leur nombre, par quartier, traduit la banalisation du phénomène associatif au sein de la ville **(**Fig. 66**)**. Nous avons consulté la base statistique des associations. Mais, de notre côté, nous avons recensé celles qui n'y sont pas enregistrées, y compris celles qui sont encore au stade informel. Il en résulte quatre catégories de quartiers en 2005. D'abord, les secteurs à forte présence associative, qui abritent en moyenne plus de cinq associations par quartier. Dans ce cadre, Ambalavola détient le record, avec huit associations existant au moment de notre enquête. Ces secteurs sontt localisés sur les quartiers du vallon de Metzinger et une partie des quartiers populaires centraux. Ils correspondent aux zones d'intervention prioritaires des organismes de développement. Et beaucoup d'infrastructures communautaires ont été installées dans ce secteur. Il y a donc une corrélation nette entre l'intervention des organismes de développement et la présence forte des structures associatives.

A côté, Antanimasaja, Antanimalandy, Ambohimandamina et Antanambao Sotema connaissent une présence moyenne (4 à 5) des associations dans les quartiers. Ils correspondent aux secteurs d'extension de la zone prioritaire précédente, en particulier au sous-programme PAIQ II et aux interventions de l'IRCOD à Ambohimandamina et Antanimasaja. Une partie des quartiers populaires centraux est également touchée par cette extension progressive des interventions, comme Manga, Abattoir, Ambovoalanana et Manjarisoa. Viennent ensuite les secteurs à faible présence associative qui regroupent les quartiers d'Aranta, Amborovy et Ambondrona : trois à quatre associations en moyenne par quartier. Ici, même si les citadins se préparent à une éventuelle intervention des organismes partenaires, l'engouement est moins fort. Quant aux quartiers structurés (Majunga be, Mangarivotra), ils connaissent très peu les interventions des organismes de développement. Le phénomène associatif connaît donc un début des plus timides (une seule association par quartier).

Face à cette situation, nous avons essayé d'apprécier en quoi cette structuration associative peut mener à « *l'approche participative* » effective ? Ce néologisme étant né du contexte de la coopération internationale. Car, désormais, toutes les agences de coopération internationale font la promotion de la « participation » des citoyens et affirment la nécessaire « mobilisation de la société civile dans la gestion environnementale urbaine ». La banque mondiale se fait également l'un des grands promoteurs de cette approche, qu'elle désigne sous le vocable de « *bonne gouvernance urbaine* ». En fait, tous adoptent très étroitement les principes mis en avant par l'Agenda 21 (Rio 1992). Ces principes soutiennent l'idée de décentralisation des responsabilités, en matière de gestion environnementale, vers les gouvernements locaux, la nécessité pour ces gouvernements d'associer le public, de travailler en partenariat avec le secteur privé, le secteur associatifs. La majorité des programmes favorise donc le développement des capacités d'action de ces acteurs et le transfert réel de pouvoir vers eux. Mais ces principes supposent que la société civile soit organisée et qu'elle compte des acteurs indépendants des gouvernements, qui peuvent devenir des partenaires.

Fig. 66 – Répartition des associations par quartier



Source : HERY MIRAY, 2005 (ANDRIAMITANTSOA T.).

Au niveau d'une équipe de projet, l'objectif à atteindre est l'appropriation par les bénéficiaires des projets à réaliser. Il s'agit aussi d'obtenir la mobilisation nécessaire pour rallier les bénéficiaires autour d'un projet donné. Et le souci majeur de l'équipe, si le financement est obtenu, est de prévoir l'organisation post-investissement. C'est-à-dire la gestion, l'entretien et la pérennisation des infrastructures nouvellement acquises.

Du côté des bénéficiaires, au niveau de Madagascar, et de Majunga en particulier, les avis divergent. Il y a ceux qui pensent ou comprennent que l'approche participative est la

métamorphose de l'ancien concept de travaux collectifs ou *asam-pokonolona*[247]. C'est un système ancestral qui fait de la population un partenaire de projet, et non le bénéficiaire d'un don, ce qui lui évite de se considérer comme assistée. Mais la majorité nage dans l'incompréhension et se contente de constater l'effet bénéfique, apporté par l'intervention des organismes de développement, sans s'intéresser au mécanisme de fonctionnement et de réalisation des différents projets. L'existence d'une forte part d'indécis n'est pas à écarter non plus. Profitant du contexte, et de la forte implication des bailleurs de fonds, beaucoup de membres des associations y voient d'abord une alternative pour améliorer leur quotidien ; les intérêts communs venant après.

L'analyse de la gestion associative des infrastructures nouvellement construites conforte ces hypothèses. Les résultats des enquêtes que nous avons menées auprès de quelques associations gérantes des infrastructures communautaires révèlent quelques problèmes organisationnels et structurels (Tab. 37).

Tab. 37 – Problèmes survenus sur la gestion associative

Infrastructures ou types de projet	Localisation	Association gérante	Nature des problèmes	Observations
Bornes fontaines	Tsararano Ambany	AINGA	• Facture de l'eau impayée	• Tension permanente entre le fontainier et le président de l'association.
Projet de ramassage des ordures par charrette	Tsararano Ambany	AINGA	• Projet suspendu	• Conflit entre les membres de l'association et le président. • Démission en masse des membres.
WC public	Anosikely	MIRINDRA	• Un compartiment fermé • WC public non fréquenté	• Conflit entre les membres de l'association et le président. • Ce dernier a créé un autre WC payant à côté de l'infrastructure installée par le GTZ.
Maison de quartier	Ambalavola	AMAQ	• Litige sur l'utilisation des salles et terrains de sport	• Conflit entre le directeur et le président du Conseil d'administration.
Crèche	Ambalavola	FBV	• Equipement insuffisamment utilisé	• Méconnaissance de la population quant à l'existence de la crèche
Bornes fontaines	Ambalavola	FIBEMI	• Problème du respect des heures d'ouverture de la borne fontaine.	• Problème de participation des membres.
Crèche-Préscolaire	Ambohimandamina	FIBEMI	• Fonds de soutien mal géré. • Enfants mal encadrés	• Structure fragile

Ces quelques cas inquiètent au plus haut point les équipes de projet et n'augurent rien de bon pour le devenir de la gestion associative. Par ailleurs, cette situation pourrait entacher fortement la crédibilité des associations de quartiers, comme partenaires fiables, pour le développement communal à cause de deux raisons. D'abord, la plupart des infrastructures qui connaissent un problème de gestion figurent parmi les actions pilotes. Ensuite, les associations qui ont des problèmes sont classées parmi les plus solides et les plus dynamiques. Elles sont également les doyennes des associations créées à Majunga. Les cas de deux associations conforte aisément cette inquiétude : AINGA et MIRINDRA, créées respectivement en 1997 et 1998. Elles ont d'abord été évaluées avec une bonne image, comme des structures puissantes ;

[247] Travaux en commun effecyués au sein de la communauté villageoise pour l'intérêt général comme la réhabilitation ou l'entretien des infrastructures « communautaires » : routes, barrages, canaux d'irrigation, etc.

mais elles finissent avec les mêmes ennuis. Après une période d'environ trois ans, avec une affluence de membres, une chaîne de partenariat fortement diversifiée, une participation effective à la plate-forme, elles connaissent des problèmes. Ils sont identiques et se manifestent par un conflit latent entre le Président et les membres. Mais, en fait, la fragilité de la structure constitue la véritable source du problème et se résume en quelques points : la monopolisation du pouvoir par le cercle restreint autour du Président, la non application du règlement intérieur, le manque de contrôle financier, l'inexistence des réunions statutaires, l'absence de communication et de circulation des informations. Au total, un degré de participation des membres qui est ponctuel, voire fictif. Evidemment, cette situation, même considérée comme extrême, démontre la limite des associations de quartiers, lorsqu'elles découlent d'une participation suscitée par des organismes de développement nationaux ou internationaux et relèvent d'une concertation limitée. En dehors d'AINGA et MIRINDRA, d'autres souffrent de maints problèmes : leur organisation interne fragile, la forme de participation laissée à chacun, le problème du bénévolat, la pauvreté des membres et l'idée que l'association, c'est « plutôt recevoir que donner ».

Il existe cependant une intervention conjointe de la commune et des responsables de projet pour trouver des solutions, au cas par cas. En 2008, une évaluation globale de toutes les infrastructures gérées par les associations de quartiers a été faite (résultats non encore publiés). L'IRCOD a fait une proposition de mise en place d'un agent de développement, qui serait rattaché au service communication de la commune. Il aurait pour attribution la sensibilisation et l'animation des quartiers, et surtout l'encadrement des associations de quartier ; bien que la commune ait déjà un mécanisme technique de suivi, pour la pérennisation des infrastructures nouvellement mises en place. Les inspecteurs de la voirie et les inspecteurs d'hygiène contrôlent régulièrement l'état des infrastructures d'assainissement (canalisations, caniveaux, wc publics, etc.). Leur compte rendu est adressé au Maire et au service technique pour action. Parallèlement, les délégués au Maire d'arrondissement font le suivi étroit de la gestion, de l'entretien et de la maintenance de toutes les infrastructures installées. Ils font également un rapport régulier auprès du secrétaire général, qui répercute aux associations concernées.

Au total, une démocratisation des affaires communales, pilotée par les bailleurs de fonds a apporté un souffle nouveau en matière de participation des acteurs et de gestion urbaine, dans un pays en voie de développement. Cependant, la notion de gouvernance partenariale n'est pas une réponse toute faite, si l'on se réfère au cas majungais. Elle a cependant permis de franchir un pas, celui de la participation effective d'une frange des citadins au développement communal. A l'évidence, l'irruption de la société civile, et des acteurs locaux, dans des débats auparavant très « étatiques » sur la gestion des villes a représenté un progrès. Toutefois, les dispositifs, les méthodes et la forme de la participation devraient être encore davantage affinés.

La banalisation du fait associatif a engendré plusieurs conséquences et réintroduit de nouvelles problématiques pour la gestion urbaine au sein de la ville de Majunga. Les habitants rejoignent un groupement par mimétisme, sans mesurer globalement la portée de l'implication attendue. Le sérieux et l'efficacité des associations n'est plus toujours optimum. L'interface mairie-quartiers s'est affaiblie en raison du trop grand nombre d'intervenants. Mais, elle débouche sur un point : tous les acteurs bougent à Majunga.

C'est justement dans ce cadre qu'il faut tirer les enseignements, pour faire face aux maux urbains qui minent la cité des fleurs. La question foncière est alors l'un des problèmes majeurs qui handicapent Majunga, avec le manque de moyens.

III. DEUX PROBLÈMES DE FOND : LE FONCIER ET LA FAIBLESSE DES MOYENS

Dans la plupart des villes des pays en voie de développement, la maîtrise de l'expansion spatiale liée à la croissance urbaine constitue un problème majeur pour les responsables communaux. Mais le vrai enjeu de cette extension est indiscutablement la question foncière. Majunga connaît maintenant un mouvement centrifuge, surtout orienté vers l'est. Même avec l'élaboration du plan de schéma directeur de la ville en 2003, rien ne se fera sans la maîtrise foncière, à commencer par l'application de cet outil d'aménagement.

A. La gestion foncière : une pathologie urbaine bien enracinée à Madagascar

1. La question foncière au sein de la commune

a. Le droit de propriété

Le statut de la terre est assez complexe à Madagascar, à cause de l'interpénétration du système traditionnel et du bouleversement survenu durant la période coloniale. D'un côté, la notion de la propriété-patrimoine subsiste. La propriété foncière est avant tout un patrimoine ancestral, où la notion de groupes et d'appartenance communautaire prime. De l'autre côté, sous l'influence de la colonisation, un système basé sur le modèle européen s'enracine en promouvant le système « une parcelle, un titre, un droit » (*usus, fructus, abusus)*. Il est lié au développement de l'individualisme et aux procédures d'immatriculation et de cadastrage.

L'évolution historique du droit de la propriété à Madagascar est marquée par le poids d'un pouvoir domanial centralisé. Les terres appartiennent à l'Etat. Le régime des terres sous les monarchies malgaches dès le XVIII^{e} siècle, puis sous la monarchie Merina durant la deuxième moitié du XIX^{e} siècle, s'est appuyé sur trois éléments : le droit éminent du roi sur les terres, l'attribution de terres à certaines catégories privilégiées, en particulier les nobles et les classes supérieures et la reconnaissance du droit de jouissance (ou droit d'usage) aux communautés rurales locales, en particulier au *Fokonolona* (c'est-à-dire la communauté villageoise).

La forme du droit actuel de la propriété a été marquée par la colonisation qui a transféré le principe de domanialité au pouvoir colonial (donc l'Etat français). Le colonisateur a ainsi institué un régime d'appropriation privée, pour faciliter l'accès de la terre aux colons, avec l'idée d'insérer l'agriculture malgache dans le commerce international. Il a tenté de réduire les pratiques coutumières d'appropriation foncière des Malgaches, les limitant à un simple droit de jouissance. Avec l'indépendance, en 1960, une série de textes ont été élaborés, mais on constate une continuité de la législation foncière. Les principes de bases de la période coloniale ont été repris, notamment le principe de domanialité, l'Etat malgache se substituant simplement à l'Etat colonial. Mais, la mise en valeur des terres est toujours le meilleur moyen pour accéder à la propriété, selon le système ancestral ; et un défaut d'exploitation peut entraîner le retrait de cette propriété, les biens de plus de cinq hectares, non exploités depuis cinq ans, pouvant être transférés à l'Etat (FAIVRE C., 2000).

Le statut juridique des terres se base donc sur des perceptions différentes (parfois difficiles à concilier) du droit à la terre. Le régime foncier actuel laisse apparaître la coexistence de trois systèmes : le système de la propriété privée individuelle, immatriculée ou cadastrée ; le système de la propriété coutumière, tantôt individuelle tantôt collective et le système des terres relevant de la domanialité (ou propriété de l'Etat).

Mais, le problème foncier à Madagascar se base surtout sur la question de « l'insécurité foncière » liée à l'échec de la politique d'immatriculation des terres. La sécurité foncière pouvant, à l'inverse, se définir par le fait, pour un propriétaire, de se faire octroyer un titre de propriété garanti par l'Etat sur la parcelle qu'il occupe. Car, à Madagascar, l'Etat est présumé propriétaire de tous les terrains non immatriculés ou non cadastrés, ou non appropriés en vertu de titres réguliers de concessions ou selon les règles du droit commun public ou privé. Le processus d'immatriculation au cadastre (non obligatoire) consiste donc à faire inscrire ses droits, sur des terres « appropriées sans titres », sur le livre foncier. Mais, à l'heure actuelle, le dixième du territoire national seulement est immatriculé (FAIVRE C., 2000)[248]. Cet état de fait a pour conséquence l'impossibilité d'une maîtrise foncière rigoureuse et d'une gestion cohérente du patrimoine, avec la multiplication des litiges fonciers. Il existe même un fort risque de dépossession ou d'expropriation lorsqu'on ne peut pas justifier avec certitude de ses droits de propriété ou d'exploitation. C'est ce que l'on appelle l'insécurité foncière, elle se traduit souvent par des procès onéreux, des procédures coûteuses de régularisation, si celles-ci sont possibles.

Cette situation est aggravée par les problèmes concrets d'enregistrement des titres de propriété. En général, le service du domaine est difficilement accessible à la population et il a une mauvaise connaissance des sols attribués. De plus, pour les Malgaches, les terres non appropriées appartiennent, certes, à l'Etat, mais ils considèrent que l'Etat, c'est eux. C'est pourquoi, en particulier, on voit s'ériger des constructions irrégulières sur le domaine de l'Etat. Cette méconnaissance des procédures foncières pour l'acquisition de terrains domaniaux, touche aussi les collectivités décentralisées qui, de plus ne connaissent même pas leur patrimoine…

En milieu urbain, la source de l'occupation illégale est surtout basée sur la complication des démarches et les coûts, particulièrement pour la délivrance du permis de construire. Le rôle du Service de l'Urbanisme est bien de délivrer des permis de construire, mais uniquement pour les constructions sur des surfaces supérieures à 1 000 m². Il s'occupe surtout de rédiger les prescriptions à respecter sur les terrains domaniaux. Mais la demande de permis de construire est très onéreuse. A côté du coût exorbitant du droit lui-même, on exige le dépôt de nombreux plans : plan de situation au 1/2 000, plan d'élévation au 1/50, plan d'implantation à l'échelle du 1/200, plan officiel du terrain, plan d'exécution de la construction au 1/50. Par ailleurs, la surface plancher de 1 000 m² n'arrange pas grand monde. Compte tenu du développement de la spéculation foncière, la plupart des ménages achètent des terres après leur morcellement, ce qui exclut, pour eux, tout accès au permis de construire. Rappelons que, en ville aussi, l'acquisition d'un titre foncier est un parcours du combattant pour la masse populaire.

b. Espace communal et réserve foncière

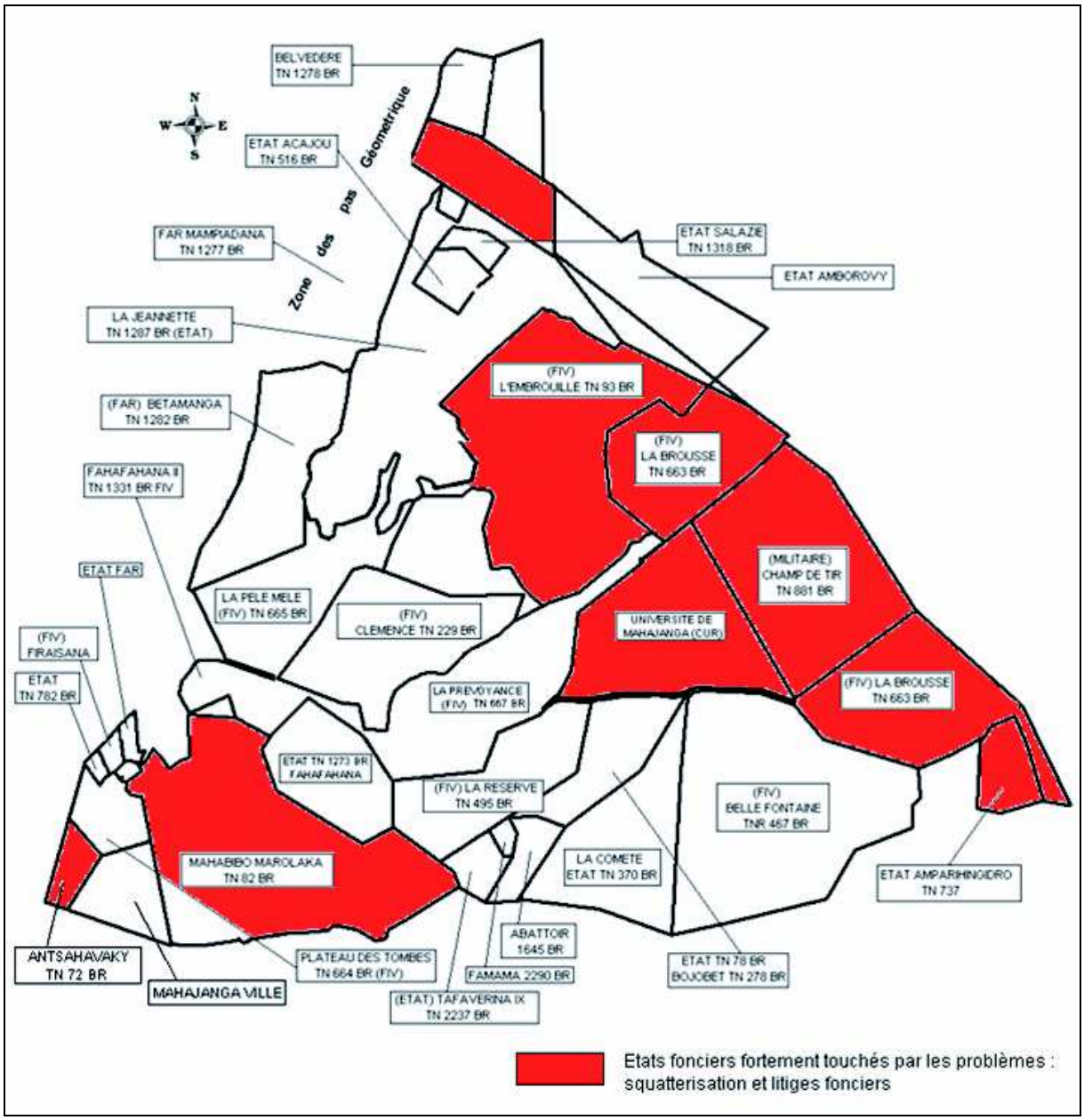
La CUM est actuellement confrontée à deux problèmes majeurs : l'épuisement de sa réserve foncière et le dynamisme de la « filière populaire informelle de production foncière », qui se matérialise par l'occupation illicite des terrains. Les responsables de la commune sont complètement dépassés par les évènements et la maîtrise foncière n'est pas encore pour demain.

La CUM possède bien des terrains communaux, dans le cadre du patrimoine foncier des collectivités. Ce sont des terrains issus du domaine public de l'Etat, déclassés et transférés à la commune. Depuis la période coloniale, ces terrains communaux possèdent des titres de propriété et sont répartis en lots, les états fonciers, selon le domaine domanial (Fig. 67). Mais

[248] *Op. cit.*, p. 20.

on assiste progressivement à l'épuisement de la réserve foncière communale. Les terrains communaux sont tous entièrement occupés, soit par voie légale (concession ou location), soit par des squatters. Parmi les locataires, environ 87 % n'ont pas de « décision d'attribution » mais paient régulièrement leurs droits auprès du percepteur des biens communaux. Les 23 % restants ont des « permis d'occuper ». Leur statut d'occupant provisoire leur permet de demander un titre de propriété, après un délai de « prescription acquisitive » de dix ans et une mise en valeur continue et réelle du terrain.

Fig. 67 – Les « états fonciers » à Majunga



Source : d'après PUdi, 2008 (ANDRIAMITANTSOA T.).

Dans le cadre de l'occupation légale, il faut mentionner le poids important des possessions religieuses. L'église catholique, hormis le domaine paroissial, avec des églises implantées un peu partout, dispose de la vaste concession de l'évêché, établie à la montée du Rova. A cela s'ajoute l'acquisition, très récente, du domaine de Don Bosco à Antanimalandy

ou plusieurs infrastructures religieuses et scolaires sont implantées. A côté, l'église reformée FJKM a des possessions plus limitées, mais en centre-ville. Enfin, l'église luthérienne, malgré la faiblesse numérique de ses membres, a acquis un vaste domaine à l'entrée de la ville où, elle implante un hôpital. Surtout, l'enracinement profond de la religion musulmane, au sein de la ville, fait que les concessions musulmanes gagnent du terrain, par exemple pour le lotissement et le cimetière d'Antanimasaja.

Parallèlement, la situation de la commune montre aussi l'acuité des litiges fonciers. Près de la moitié du territoire communal connaît ce type de problèmes actuellement. Ainsi, la zone en rouge, sur la figure 67, identifie-t-elle les secteurs où les titres fonciers font l'objet d'un litige ou d'une occupation illicite. Mais c'est surtout le dynamisme de l'appropriation illégale qui fait des ravages sur le patrimoine foncier de la commune.

c. La production foncière basée sur la filière populaire informelle

La filière populaire informelle se traduit par l'occupation illégale ou la « squatterisation » et même par la spéculation foncière.

En dehors du cas spécifique du vallon de Metzinger et de certains secteurs du centre-ville, le phénomène se développe surtout à la périphérie. Du côté d'Antanimasaja, par exemple, le cimetière musulman est squatté par des occupants illicites. La cour de certains caveaux familiaux abrite même quelques parcelles de culture de maïs. Partout, on voit des panneaux affichant *Tany manan-Tompo*[249], alors que le domaine du cimetière a des propriétaires légaux, depuis 1940. Il est par ailleurs frappant de voir, à la sortie de la ville, au niveau de Belobaka, Amparihimahitsy et Amparihingidro, sur des parcelles non aménagées, les mêmes panneaux *Tany manan-Tompo* qui traduisent l'angoisse d'un propriétaire absentéiste qui redoute l'arrivée d'occupants illicites. Mais ce peut être aussi une manière d'occuper illégalement un terrain non aménagé, sans se poser trop de questions sur son statut juridique.

Un autre cas, à Antanimalandy-Amparihingidro, a également laissé les autorités perplexes. Une parcelle de trente hectares fait actuellement un objet de litige grave entre une communauté villageoise et des acquéreurs. Il s'agit d'une portion laissée à l'écart lors d'une opération de lotissement, prévue pour 35 000 logements[250] qui pose problème. Le terrain a été aménagé par des ménages depuis plusieurs décennies. Mais, cinq personnes prétendent que le terrain est déjà titré à leur nom. Les belligérants ont sollicité l'intervention des autorités , en particulier les occupants qui ont déjà lancé une procédure de « reconnaissance des terrains », avant demande d'un statut définitif. Mais les autorités sont dans l'incapacité légale de statuer sur ce point de droit.

L'un des problèmes majeurs que les responsables communaux doivent affronter est cependant l'occupation illicite de terrains déjà appropriés, voire occupés, comme celui de l'université de Mahajanga. Mais le Ministère de l'Education nationale et de la recherche scientifique procède actuellement à la régularisation de la situation juridique de ses domaines. Une mesure drastique a été prise, avec expulsion des occupants squattant son patrimoine. De plus, les six universités de Madagascar sont concernées par la décision nationale de construire une clôture pour protéger une fois pour toute les propriétés du Ministère de l'Education nationale. A Ambondrona, sur un terrain de 320 ha, plus d'une centaine de squatters avaient

[249] Terrain approprié.

[250] 35 000 logements : ceci correspond à une promesse présidentielle durant le régime Ratsiraka, qui avait affiché la prétention de construire 35 000 logements par an dans les grandes villes. A l'époque, le terrain avait été cédé par la commune, dans le cadre de la législation relative à l'urbanisme. La CUM a cédé de grandes parcelles à Antanimalandy, pour les diviser, les viabiliser et les mettre à la disposition des ménages. 800 parcelles de standing très modeste ont été construites par des promoteurs immobiliers.

construit illicitement des habitations, depuis plus d'une décennie, une situation qui tendait à réduire, d'années en années, la superficie destinée initialement à l'implantation d'infrastructures et de bâtiments. Ce cas n'est pas unique, à côté des terrains de la société immobilière COTONA POLO à Antanambao Sotema, celui appartenant à la Jirama (à Amboamboaka) est aussi devenu un bidonville. Des squatters l'occupent depuis plusieurs années. Des cas similaires se produisent aussi à Amborovy, près de l'aéroport. Et les constructions parasites phagocytent aussi le centre-ville comme à Androva et à Antsahavaky.

Au total, trois facteurs principaux favorisent le processus de la construction illicite : une non-protection des terrains domaniaux, un régime juridique flou et des raisons politiques (FAIVRE C., 2000)[251]. En effet, la plupart des terrains communaux sont sans surveillance permanente. En ce qui concerne les aspects techniques, le problème vient d'un manque certain d'informations sur le statut juridique des terrains. Tout d'abord, il n'existe pas de recensement global des terrains. On ne connaît que les terrains immatriculés. Il manque les terrains non immatriculés ou non cadastrés. Il y a aussi la complexité de la procédure d'immatriculation et le manque d'information de la population, pour que les occupants de bonne volonté puissent prendre une initiative. Au plan politique, on note le laxisme ou l'immobilisme des responsables communaux. Les autorités locales sont bien conscientes des difficultés des classes pauvres, et elles laissent ces dernières s'installer où bon leur semble. Elles ne veulent surtout pas s'engager dans des mesures impopulaires, car elles sont soucieuses de l'opinion publique, en particulier pendant les échéances électorales. Par conséquent, elles refusent d'engager la force publique dans des opérations d'expulsion. Ce dernier élément semble avoir beaucoup de poids à Majunga, puisqu' aucune expulsion notable n'a été effectuée, contrairement à ce qui s'est passé dans la capitale.

Mais pour remonter aux sources lointaines de la situation actuelle, il est souhaitable de voir les mécanismes de décision en matière de gestion foncière, car le système présente parfois des carences.

2. La gestion foncière : un domaine exclusif de l'état central ?

a. La mainmise des services administratifs déconcentrés

Le domaine de la législation foncière, au niveau national, est un champ complexe, qui échappe à la masse populaire. Il implique une multitude d'intervenants, avec un rôle prépondérant de l'administration déconcentrée.

Le premier service concerné par les problèmes fonciers est le Service des domaines. Mais La Direction Générale des Domaines et des Services Fonciers (DGDSF) a des compétences trop étendues et des problèmes d'archivage. Elle dépend du Ministère de l'Aménagement du Territoire et de la Ville, et se subdivise en Direction des Affaires Domaniales et Foncières (DADF) et Direction des Services Topographiques (DST). Elle est représentée dans chaque province et dans les principales villes secondaires, ce qui est peu par rapport au nombre de demandes d'immatriculation. Les services de la DGDSF sont chargés de nombreuses missions, qu'ils n'arrivent pas à assumer, par manque de moyens financiers, humains, et matériels. De cette situation résulte une lenteur dans le traitement des dossiers. Par rapport aux attentes des citoyens et des gouvernants municipaux, cet organisation ne répond que partiellement aux besoins.

[251] *Op. cit.*, p. 18.

Parallèlement, les services de la Direction des Services Topographiques effectuent l'état des lieux des immatriculations individuelles et les levés de terrain. Ils éxécutent également des travaux matériels, comme la délimitation des parcelles, les cartes des limites matérialisées, les plans définitifs et la détermination de la superficie des parcelles. Mais un dysfonctionnement des services topographiques et domaniaux, lié à l'archivage des résultats est constaté. Le système actuel présente donc d'importantes difficultés de gestion des titres et droits fonciers, car le livre foncier et le plan cadastral ne sont pas remis à jour régulièrement.

A cette structure déjà complexe s'ajoute l'intervention pléthorique d'autres services déconcentrés de l'Etat central, sous la conduite de la Direction de l'aménagement du territoire. Celle-ci est représentée par la Direction Régionale de l'Aménagement du Territoire et de la Ville (DRATV), avec délégation du pouvoir central. Viennent ensuite les services déconcentrés locaux, dont la Préfecture, le délégué administratif d'Arrondissement et les présidents de *fokontany*. L'interpénétration de ces différentes structures entraîne une administration lourde et lente, incapable de faire face au problème de plus en plus explosif de la production foncière en ville. La situation locale est parfaitement représentative de cette problématique nationale.

b. Le pouvoir limité des acteurs institutionnels de base

Pour l'attribution des titres de jouissance ou de propriété, accordés aux occupants individuels ou collectifs, une commission a été mise en place. Elle est présidée par le Préfet, comprend un représentant de chaque service technique, ainsi que le Maire, ou un de ses représentants. Mais le Préfet peut trancher sans l'avis du Maire, ce qui affaiblit considérablement le pouvoir délibératif de la commission et, au-delà, des décisions communales. En bref, les instruments juridiques et administratifs permettant de gérer les systèmes fonciers sont confus et très étatisés.

Au niveau du territoire communal, il existe bien des cellules cadastrales et domaniales. Mais celles-ci ont de graves problèmes de fonctionnement dus à un manque de moyens matériels et financiers. En sus, elles ne sont pas présentes dans toutes les communes urbaines. La lenteur de la procédure d'immatriculation et de la délivrance des titres fonciers, son coût excessif, ses formalités irréalistes, ont rendu le système inopérant. Au total, les communes urbaines ont des compétences foncières mal définies et des services non opérationnels. Cette imprécision des compétences entraîne des conflits avec les services de l'administration nationale provoquant un blocage majeur au développement local.

Cependant, dans le cas de la commune urbaine de Majunga, les responsables essaient de collaborer avec les autres partenaires institutionnels, pour faire face à l'ampleur du problème. Un des projets qui atteste cette initiative a été la désaffectation du terrain militaire d'Ambondrona. L'objectif s'inscrit dans le cadre d'une opération de recasement des expulsés de l'aéroport d'Amborovy et de la prévision d'un plan d'urbanisme, dans la perspective 2023. Une demande a été donc adressée au Ministère de tutelle pour la désaffectation du terrain (dépendant de la propriété dite « *Réserve forestière de Marohogo, T.N° 380-BR* »), et elle a été accordée. Cet accord avec l'armée permet à la commune d'entamer les procédures d'acquisition d'un terrain d'une superficie de 725 ha.

En conclusion, des réformes devraient être menées pour doter les communes d'un dispositif plus performant en matière de gestion foncière. Le cas de la ville de Majunga nous démontre combien ce problème constitue une contrainte pour l'extension de la ville. Mais il semble aussi que le fondement du déblocage de la situation se trouve, un fois de plus, au niveau national. Cependant, une des dernières contraintes à l'émergence d'une gestion métro-

politaine rationalisée est le problème des ressources humaines, souvent associé, de plus, au manque de moyens financiers propres aux communes malgaches.

B. La faiblesse en ressources propres des métropoles des pays en développement

Tous les indicateurs semblent démontrer qu'une gestion rationnelle, pour l'épanouissement d'une métropole dynamique, rencontre de nombreux obstacles. Deux paramètres fondamentaux viennent confirmer cette observation : le problème financier et l'insuffisance manifeste des moyens humains à la disposition des responsables communaux. En réalité, les deux facteurs sont intimement liés et la résolution du premier aiderait largement à la réduction du second.

1. Le sempiternel problème financier

a. Un volume budgétaire qui ne sied pas à une gestion métropolitaine

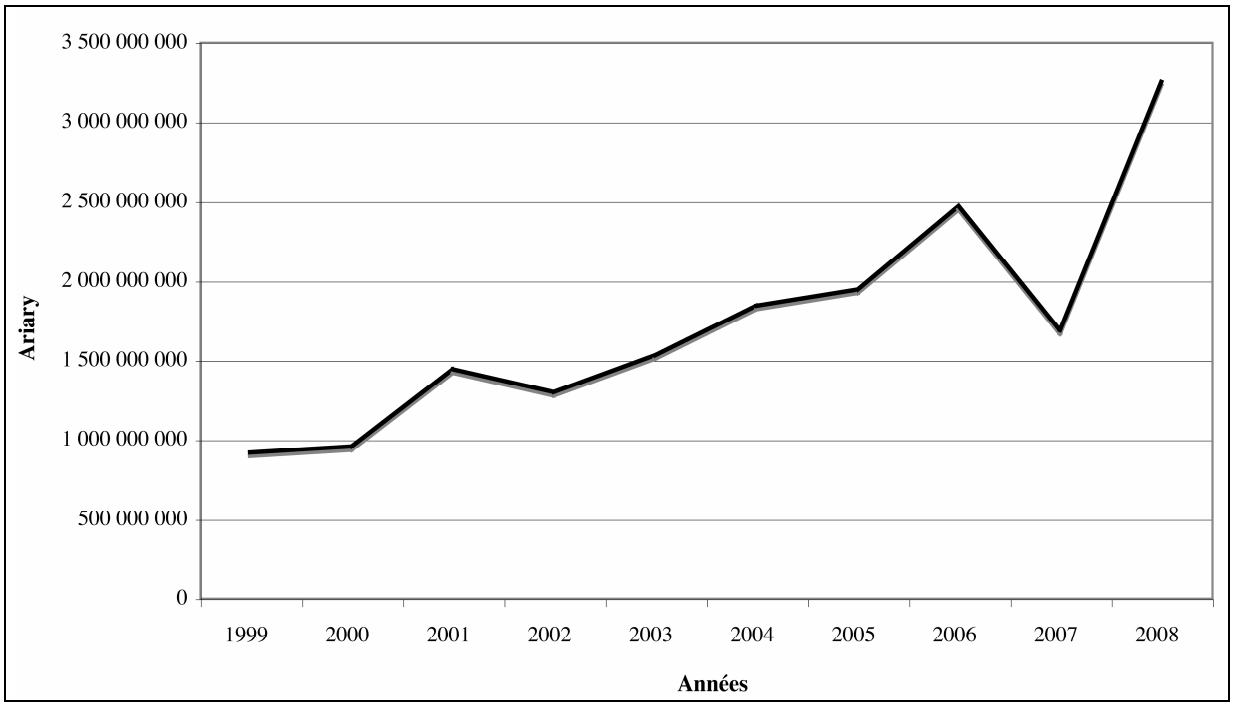
L'analyse du budget communal de Majunga, surtout si on la replace dans un contexte élargi au niveau national (voire international) révèle une situation critique pour la ville. Non seulement elle dispose d'un volume budgétaire modeste, qui n'est pas en relation avec sa taille démographique, mais son évolution est limitée. En 2008, il s'établit à 3 246 855 208[252] Ariary, et ne représente que 12,50 % de celui d'Antananarivo. Mais il est vrai que la situation de la capitale est exceptionnelle.

Si on le compare avec celui de la commune de Clermont-Ferrand (140 000 habitants) qui s'équilibre à 267 215 000 €s[253], l'écart est monumental. Le budget de Majunga n'atteint que 0,45 % du volume budgétaire de Clermont-Ferrand, en 2008. Plus de deux cents fois moins, mais avec une taille démographique du même ordre. Notons cependant que, même le budget primitif de la capitale ne représente que 3,60 % de celui de Clermont-Ferrand. Cela tient au peu de moyens que possèdent les villes de pays en voie de développement. A titre de référence, le budget de la commune de Thiès, avec toujours une taille démographique comparable, s'élevait à 1 400 000 €[254] en 2001, alors que Majunga avait un budget de 533 200 € pour la même année.

Cependant, le budget primitif de la ville de Majunga, durant les dix dernières années (1999-2008) a presque quadruplé, mais avec une évolution en dents de scie (Fig. 68). C'est une hausse assez raisonnable par rapport au budget de la capitale qui a subi pour la même période une augmentation de 300 %. Mais à Majunga, la fluctuation est trop marquée, en particulier pendant les deux années (2002 et 2007) où le volume budgétaire a subi une baisse remarquable, en particulier pour l'année 2007, avant de repartir à la hausse.

[252] Au moment de sa présentation officielle, au mois de février 2008 (1 euro valant 2 695,81 Ariary), ce montant correspond approximativement à 1 204 408 euros. Tandis que, à la même période, la capitale disposait d'un budget de 9 633 062,56 euros.
[253] Source : Ville de Clermont-Ferrand, Direction des finances et des achats, poste 6382, septembre 2008.
[254] Disponible sur : http://hydram.epfl.ch/docs/AgrUrb_GestUrb.pdf.

Fig. 68 – L'évolution du budget à Majunga



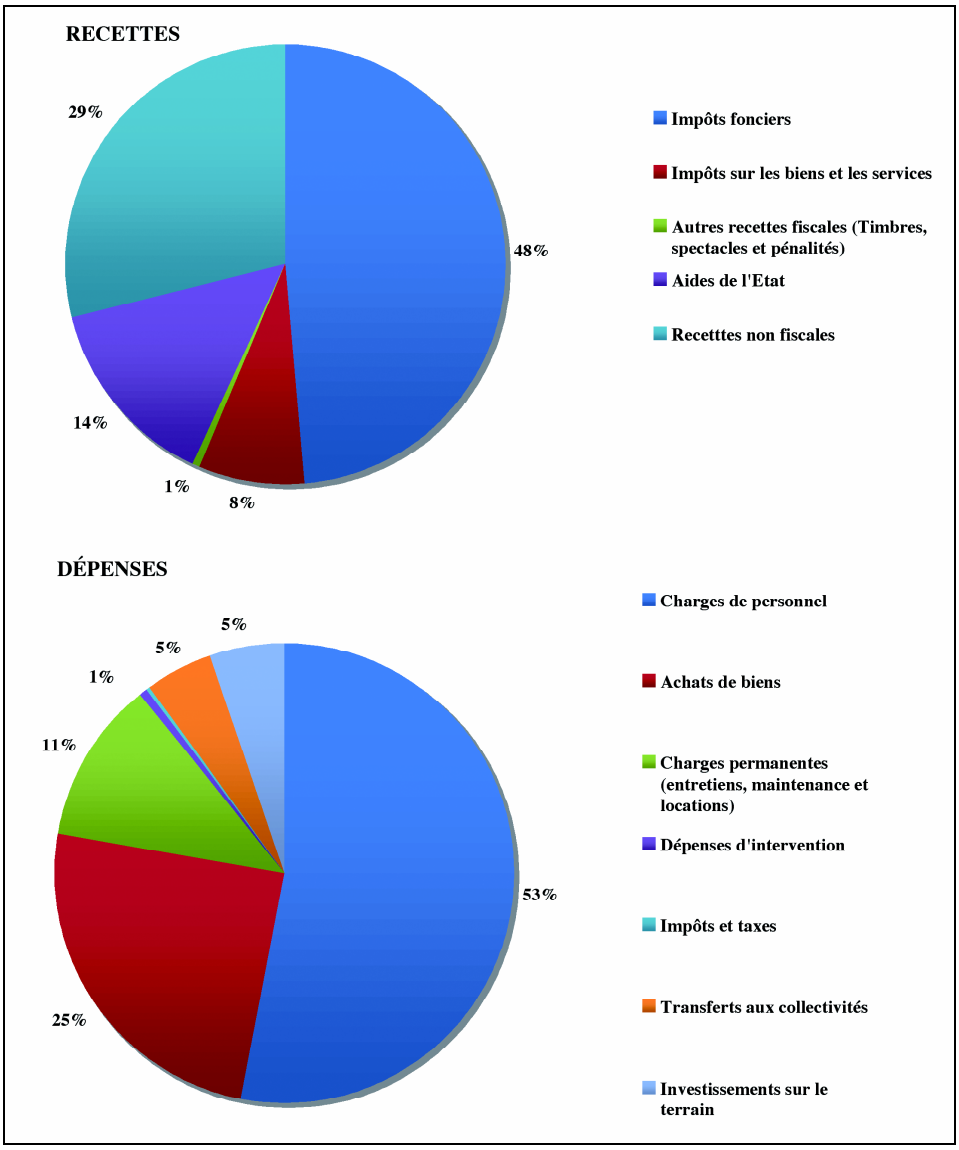
Source : Direction des Affaires Economiques et Financières, février 2008.

Si la première baisse était liée à la crise politique (2002) qui a semé la confusion dans la gestion administrative de Madagascar, celle de 2007 ne s'explique que par la baisse des recettes. La diminution de la subvention de l'Etat central a entraîné une baisse sensible du budget global. La vision synoptique apportée par la figure 68 révèle que ce budget ne permet pas une dotation en moyens financiers suffisants. Majunga se trouve dans une situation banale, celle de la gestion urbaine des pays en voie de développement, basée sur le déficit budgétaire.

b. Une structure budgétaire axée sur le fonctionnement

L'étude de la structure budgétaire permet d'entrevoir une condition financière fragile. La structure des recettes révèle la part importante des ressources financières propres. Elles apportent 84 % du volume budgétaire de la CUM en 2007 (Fig. 69). Il s'agit des impôts sur les biens et les services, de l'impôt sur le patrimoine (impôts fonciers sur le terrain (IFT) et taxes annexes foncières sur les propriétés bâties (TAPB)). Mais l'essentiel des recettes dans cette rubrique est assuré par les impôts fonciers sur les propriétés bâties (IFPB). Toujours dans ce cadre, il existe d'autres recettes fiscales comme le droit de timbre, les taxes sur les spectacles, etc., toutefois, la part la plus importante est assurée, ici, par les pénalités de retard, ce qui traduit bien la situation de pauvreté des imposés.

Fig. 69 – La structure des recettes et des dépenses (budget primitif 2007)



Source : Direction des Affaires Economiques et Financières, février 2008.

Enfin, les autres recettes non fiscales, comme les redevances diverses, les locations, le droit de fourrière et les frais de poursuites, apportent aussi une contribution dans ces recettes propres. Cette situation traduit quand même un certain dynamisme, si on la compare à celle de la capitale, où les impôts fonciers ne représentent que le tiers de la recette globale. Mais en se référant au volume budgétaire global, cela signifie au contraire une certaine fragilité (absence de variété des ressources) qui met en exergue l'apport de l'état central.

Dans cette optique, l'apport de l'Etat n'atteint que 14 % de la recette globale. Mais la subvention de l'Etat constitue un enjeu politique majeur. Elle n'est pas un financement acquis d'avance et dépend beaucoup du contexte national. Malgré son poids relatif, la plupart des responsables communaux en font un bouc émissaire pour dénoncer le manque de moyens financiers en général. Par exemple, la situation de la ville de Tomasina, en 2008, en dit long sur ce rôle de l'Etat, qui pèse lourdement sur l'établissement des structures budgétaires des communes, à Madagascar. Longtemps pénalisée par le régime en place, puis érigée désormais en capitale économique, elle a vu son budget augmenter sensiblement avec l'aide nationale.

Avec 4 641 800 000 Ariary en 2008[255], elle dépasse largement Majunga. Par ailleurs, une part importante de cette hausse est réservée aux investissements.

Un autre fait remarquable saute aux yeux dans l'observation des postes de recettes. On voit bien qu'on a des recettes basées totalement sur des recettes ordinaires (apport de l'Etat compris) qui occupent 98,1 % des recettes propre. Dotations et emprunts sont des choses marginales.

Fig. 70 – L'évolution des recettes dans le budget de la CUM



Source : Direction des Affaires Economiques et Financières, février 2008.

Quant à la structure de la dépense, toujours en 2007, on note le poids prépondérant du fonctionnement, avec les charges liées au personnel (53 %), comme partout ailleurs (Fig. 69). La commune doit payer, mensuellement, une masse salariale de 60 millions d'Ariary (environ 23 000 euros). Viennent ensuite les achats de biens (25 %) et les charges permanentes qui touchent en partie les mêmes dépenses de personnel (11 %). Au total, les dépenses de fonctionnement atteignent 84 %. L'investissement est réduit à la portion congrue avec 6 %.

L'analyse de la structure budgétaire de Majunga traduit donc une vision gestionnaire qui repose pratiquement sur le seul fonctionnement. Les responsables de la CUM n'ont-ils pas les moyens ou refusent-ils les investissements ? Dans les pays en développement, à l'exemple de la ville de Clermont-Ferrand, la part des investissements est remarquable. A Clermont-Ferrand, pour le budget 2008, la section fonctionnement atteint 174 799 680 euros (65,41 %) mais la section investissements est très étoffée, avec 92 415 320 euros, soit 34,59 % du budget général. L'équilibre budgétaire de Majunga a des conséquences extrêmement importantes sur le développement de la ville puisque, avec seulement 5 % des dépenses consacrées à l'investissement, on ne peut pas faire d'énormes choses pour les infrastructures et les équipements.

[255] *Gazetiko* n° 2980, 9 février 2008.

Pour investir, on a cependant trois solutions : dégager des moyens sur les recettes propres, avoir l'aide de l'Etat (dont les subventions) et emprunter, ce qui suppose des répercusions sur les impôts locaux.

L'évolution des recettes montre une situation qui n'a pas connu de mutations notables sur le moyen terme (Fig. 70). Le volume de la recette, établi au niveau de 1 milliard d'Ariary en 2001, est quasi stabilisé jusqu'en 2006 (1 113 302 373 Ariary), la hausse étant insignifiante (7,75 % en 5 ans, soit 1,5 % par an). On voit ainsi que, après la crise marquée de 2002, la recette a mis beaucoup de temps à se redresser. Mais les choses semblent changer, les recettes du budget primitif (courbe en pointillés) pour 2007 montrant une reprise spectaculaire.

Si l'analyse budgétaire démontre, paramètres cohérents à l'appui, la faiblesse des moyens dont dispose la CUM, qu'en est-il de la situation des ressources humaines, un des facteurs clés d'une gestion métropolitaine ?

2. Des ressources humaines fortement soumises à la conjoncture budgétaire

L'analyse de la composante des personnels, mis à la disposition de la CUM, constitue un autre paramètre d'estimation des problèmes de gestion. Non seulement, les employés sont largement insuffisants, mais leur statut relève, également, d'une situation précaire.

a. Une situation paradoxale : compression du personnel et gestion rationnelle

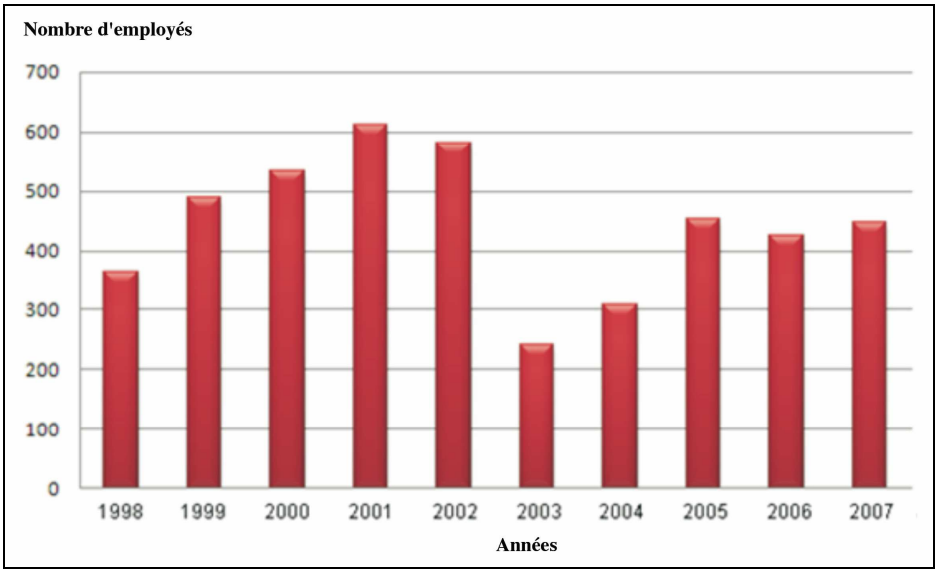
En 2008, le personnel de la CUM totalise 450 agents. C'est un nombre insignifiant comparé à la situation des grandes villes telles que Clermont-Ferrand[256] qui a 2 691 agents en 2008 et Antananarivo[257] qui emploie 2 700 personnes en 2008. Par ailleurs, il y a quasi-stagnation de l'emploi (Fig. 71). Le niveau de 2007 est à peine supérieur à celui d'il y a dix ans (1998). On passe de 364 emplois à 446. En fait, on était monté à 600 en 2001, mais, là encore, la crise a cassé l'élan alors que l'emploi avait presque doublé auparavant.

L'année charnière est donc 2003, marquée par des licenciements massifs, initiés par le Maire de l'époque qui a procédé au non renouvellement des contrats de 200 employés[258], en raison de la crise budgétaire. Mais sur le long terme, la compression du personnel devient un mot d'ordre dans la gestion de la ville de Majunga. En 2006, le nombre d'employés de la CUM a connu une légère baisse. Pour expliquer la chose, officiellement, on a fait appel à deux raisons conventionnelles : le problème de la gestion de la trésorerie lié à la fluctuation des recettes et la suppression des subventions allouées par le gouvernement central qui contraint la commune à fonctionner sur ses propres ressources[259].

Le problème à Madagascar est que l'on prône la mise en œuvre d'une politique de redynamisation de la gestion communale, alors que de nombreuses communes ont du mal à payer leur personnel et Majunga n'est pas la seule. Ainsi, en 2007, la commune urbaine d'Ambatondrazaka a connu des problèmes financiers. Pendant six mois, des dizaines d'employés n'ont pas été payés (80). Le retard des salaires s'élèvait à 12 800 000 Ariary en juin 2007, un montant qui dépassait largement le budget communal[260].

[256] Ville de Clermont-Ferrand, Direction de Ressources Humaines, sept 2008.
[257] *Madagascar Tribune*, vendredi 12 septembre 2008.
[258] Le Maire Claude Pages est intervenu auprès du journal *Midi Madagasikara* n° 5903, du 10 janvier 2003 pour justifier sa décision.
[259] Commune urbaine de Majunga : les employés non rémunérés depuis janvier. Article de Liantsoa et Eddy Rabe, in le journal La voix de l'Ambiky du 30 mars 2007.
[260] Interview du Maire d'Ambatondrazaka, Solohery Vonjy Randriatsilefitra, *L'Express de Madagascar*, n° 3726 du 12 juin 2007.

Fig. 71 – Evolution du personnel communal (1998-2007)

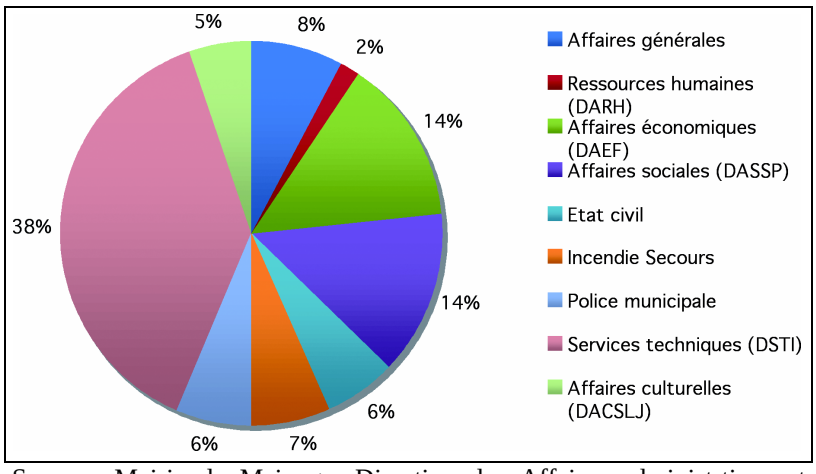


Source : Mairie, Direction des affaires administratives et ressources humaines, février 2008.

Quant à la répartition du personnel par service, elle dégage un certain équilibre (Fig. 72) avec, notamment, une amélioration sensible pour le service de l'urbanisme. La Direction des Services Techniques et des Informations (DSTI) incluant le service de l'urbanisme regroupe désormais le plus grand nombre de personnel et atteint un pourcentage de 38 %. En 2007, ce service comprenait 18 employés. Après le DSTI, c'est la Direction des Affaires sociales et de la Santé Publique (DASSP) qui vient en deuxième position (14 %), au même niveau que la Direction des Affaires Economiques et Financières (DEAF).

Au-delà du problème quantitatif, le statut des employés de la commune implique un handicap qualitatif, en raison de leur précarité.

Fig. 72 – La répartition du personnel par service (2007)

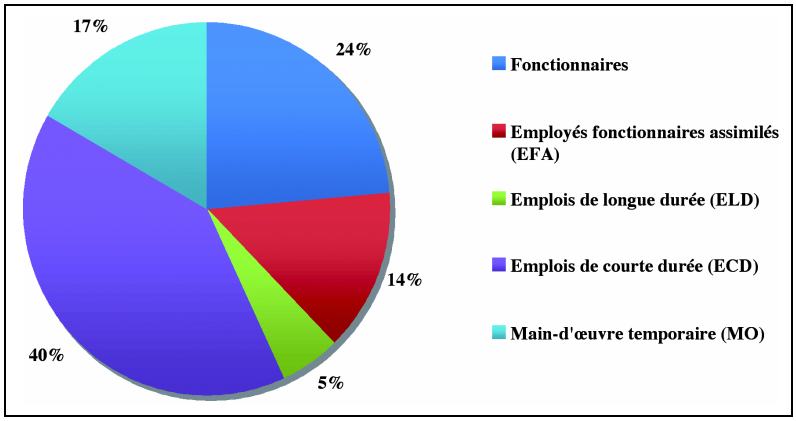


Source : Mairie de Majunga, Direction des Affaires administrtives et ressources humaines, février 2008.

b. Le personnel communal : un statut fragile.

Seulement 24 % de l'effectif du personnel sont titulaires (fonctionnaires) au sein de la CUM (Fig. 73). Alors que les agents titulaires totalisent 2 316 personnes à Clermont-Ferrand, soit 86 % du personnel de la mairie. Cette brutale comparaison révèle la situation précaire des personnels municipaux dans les villes des pays en développement. Ainsi, au moindre problème financier ou à la suite d'un changement politique, la majorité du personnel n'est pas à l'abri d'un licenciement. Le problème est qu'il n'existe pas un statut spécifique d'employé municipal ou d'employé de collectivité territoriale locale. Comme dans tous les ministères d'ailleurs, les employés de l'Etat sont classés dans des catégories non titulaires, pour l'esesntiel.

Fig. 73 – La structure du personnel par catégorie (2007)



Source : Mairie de Majunga, Direction des Affaires administrtives et ressources humaines, février 2008.

Mais il y a des nuances, puisque parmi les 83 % de statut fragile, les agents sont classés en quatre catégories, en fonction de leur contrat. Ainsi, les plus vulnérables, ceux qui ont contracté un emploi de courte durée (ECD) représentent 40 % de l'effectif total. Ils partagent la même situation que les manœuvres (MO), recrutés temporairement pour la maintenance, l'assainissement, l'embellissement et le nettoyage (balayeurs) de la ville qui atteignent 17 % des employés de la commune. La catégorie des emplois à longue durée (ELD) ne représente que 5 %. C'est un statut plus intéressant, ces personnes se trouvant essentiellement dans le service des affaires générales. Enfin, l'EFA (employé fonctionnaire assimilé) se détache nettement des autres par son statut, proche de celui des fonctionnaires mais sans être intégré définitivement. Au total, cependant, le gros des employés de la CUM évolue dans un statut fragile, et cette situation ne favorise pas un climat de confiance au sein de la mairie.

* **
*

L'analyse concernant la gestion urbaine de Majunga nous a permis de dégager quelques traits principaux qui caractérisent toutes les villes malgaches, voire une situation enracinée en Afrique et dans les pays en voie de développement en général.

D’abord, nous avons vu la dépendance énorme des collectivités de base vis-à-vis de l’Etat central (surtout pour l’investissement), et l’incertitude en ce qui concerne le transfert des moyens. Madagascar s’achemine indiscutablement vers un processus de décentralisation, mais tout en restant un état encore centralisé. De plus, des mécanismes de décisions, déconcentrés au niveau local, permettent encore à l’Etat de contrôler et de sanctionner les collectivités de base. C’est un problème structurel et un questionnement politique fort. Il est vrai que la décentralisation ne résout pas tout, et qu’il y a des communes pauvres, mais Madagascar est encore en retard par rapport à la situation des pays développés.

A côté, il faut soulever la timidité des acteurs urbains de la base devant cette situation. Contrairement à ce qui se passe ailleurs, à Majunga les acteurs semblent être résignés acceptant le système en place. Alors que la dotation en moyens supplémentaires des communes ne se réalisera pas sans la pression des élus locaux.

Tout ceci rappelle surtout que les collectivités ne disposent pas de ressources propres suffisantes. Et que, de toute façon, la pauvreté ambiante ne leur permet pas d’augmenter les impôts locaux. Ensuite, au niveau des problèmes matériels, trois éléments gangrènent le dispositif de gestion de Majunga, et constituent également un dénominateur commun aux autres communes urbaines : le problème foncier, le déséquilibre budgétaire et le manque de moyens humains.

En fait, un début de dynamisme est cependant montré par les acteurs locaux, et il est perçu de manière positive par la population. Mais on butte sur un environnement institutionnel peu favorable, encore étroitement contrôlé par l’Etat central. Que l’on parle du problème foncier, du déséquilibre financier et même de la question du personnel, on aboutit toujours à la volonté politique de l’Etat (et du cadre institutionnel) de régir les collectivités, même décentralisées, à Madagascar.

Chapitre 8

DÉVELOPPEMENT ET PERSPECTIVES

Après avoir cerné les différents paramètres d'analyse qui encadrent la situation actuelle de la métropole qu'est Majunga, il est temps de projeter une vision du devenir de la capitale du nord-ouest malgache. Quelles sont les pistes à suivre pour donner une image plus moderne d'une métropole régionale ? Comment avoir plus de notoriété dans le contexte national et même international ?

La situation actuelle est caractérisée par une concurrence sérieuse entre les métropoles régionales à Madagascar. Elles ont à peu près la même taille démographique et présentent des fonctions quasiment identiques, en particulier les grandes villes portuaires. Quelles pistes de réflexion les acteurs de Majunga pourraient-ils emprunter, afin de se démarquer des autres villes, sur tous les plans : démographique, économique et surtout urbanistique. Existe-t-il des potentialités, des atouts ou des avantages que les autres métropoles ne possèdent pas ? Comment les exploiter, pour aboutir à un dynamisme singulier, susceptible de définir un label majungais en matière de développement urbain à Madagascar ?

Dans cette dernière problématique, une mise en perceptive globale de l'environnement urbain de Majunga sera tentée, notamment dans son rapport avec le pouvoir de domination de la capitale nationale. Le système monocéphale et le dynamisme séculaire de la trame urbaine de Hautes Terres dominent l'articulation du réseau urbain à Madagascar. Peut-on trouver une solution pour renverser la tendance, et donner un nouveau souffle au système urbain de la périphérie ? Quels sont les enseignements qu'on peut tirer du phénomène de l'urbanisation littorale tel qu'il se déroule ailleurs ?

I. LA VILLE DE MAJUNGA ET SON POTENTIEL DE REMODELAGE SPATIAL

Le devenir de Majunga repose d'abord sur les potentialités de son extension spatiale. Un déblocage de la contrainte du site urbain sera nécessaire pour libérer la croissance physique de Majunga, dans un avenir proche.

A. Urbaniser « un centre étriqué »

Majunga est née dans une presqu'île. La barrière du canal de Mozambique constitue une contrainte spatiale, définitive, que l'urbanisation majungaise ne peut franchir. Au sud, il y a l'estuaire de la Betsiboka et au nord, l'omniprésence d'une vaste zone marécageuse. La ville ne peut s'étendre qu'à l'est. Cette délimitation géographique constitue une limite physique forte pour les urbanistes. Dans ce cadre, une translation latérale forcée, orientée vers l'est

constitue la seule issue. Mais, tout au contraire, n'y a-t il pas là une opportunité à saisir pour valoriser l'avenir spatial de Majunga ?

Une première conception de l'urbanisation majungaise prône le renforcement du site actuel, considéré comme idéal. Selon notre point de vue, il serait grand temps de prévoir au contraire, une solution efficace et durable aux maux urbains actuels. Le premier pas à franchir dans cette démarche consisterait à « abandonner » le site ancien et à focaliser tous les efforts d'urbanisme vers l'est. Cela constituerait une dimension essentielle de la politique urbaine locale volontariste : un véritable projet.

En effet, le problème d'exigüité du territoire communal se fait sentir dans presque tous les domaines. L'accumulation des fonctions urbaines se fait dans un centre étriqué. Tout est regroupé à Majunga be, avec une implantation désordonnée du résidentiel et des quartiers d'affaires. Cet environnement ne favorise pas un climat propice aux affaires et aggrave la pression foncière. Par exemple, une grande surface de la capitale cherche vainement un emplacement pour son implantation depuis 2000. Malgré la prise en main de son dossier par la mairie, le manque de place a retardé son installation à Majunga. Il faudra attendre l'année 2006, avec beaucoup de difficultés, pour trouver un endroit convenable[261].

Dans le centre, la spéculation immobilière atteint son maximum et les prix s'envolent, de plus en plus, à l'achat comme à la location. Et la situation de Majunga l'apparente à celle d'Antananarivo (Tab. 38). C'est une situation qui exclut les pauvres et les néocitadins. Elle bannit la mixité sociale du centre. Mais le résultat majeur réside dans l'incapacité de la commune à constituer des réserves foncières pour attirer des activités, par rapport autres grandes villes malgaches.

Tab. 38 – Les loyers d'habitation comparés, Majunga et Antananarivo (en Ariary)

Types de logement	Majunga 1990 (centre-ville)	Majunga 2007 (centre-ville)	Antananarivo 2007 (centre-ville)
Une pièce en dur, eau et électricité	20 000	50 000	60 000
Une pièce, électricité mais sans eau	8 000	30 000	40 000
Une pièce, cuisine, eau et électricité	40 000	120 000	140 000
Deux pièces, cuisine, eau et électricité	60 000	160 000	200 000
Maison en tôle, une pièce, eau et électricité	15 000	30 000	-

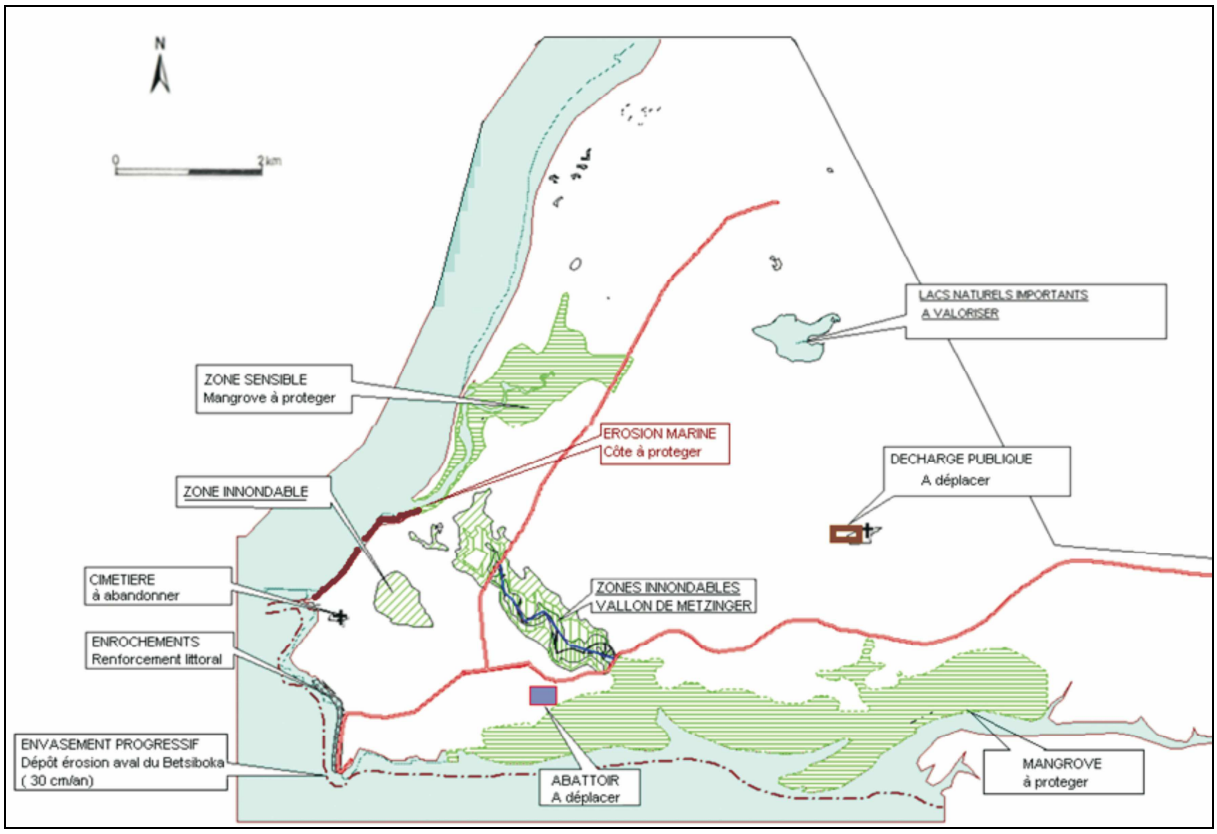
Source : recomposition personnelle, Ministère de l'économie et du plan 1990.

De plus, on a un espace urbain problématique, caractérisé par des contraintes physiques globalement assez prononcées (Fig. 74). Ce n'est pas une question climatique ; en général, les conditions climatiques sont bonnes. Majunga dispose d'un climat qui lui a valu la qualification de « ville d'un eternel été ». Une forte insolation, répartie sur toute l'année, met à la disposition potentielle de la population, l'énergie solaire, mais c'est aussi un atout énorme du point de vue touristique. Effectivement, un ensoleillement de 300 jours par an, avec une température moyenne de 30° C constitue l'un des atouts de la ville. Par ailleurs, les cyclones sont moins fréquents que pour d'autres régions, en particulier la façade orientale. Mais ils peuvent gonfler la pluviométrie jusqu'à plus de 2 000 mm et occasionner de graves dégâts matériels et humains. Les vents sont modérés toute l'année (20 à 30 km/h) avec prédominance

[261] Selon l'interview avec le Maire, Claude Pages, la grande surface « GEANT SCORE », cherche à s'implanter à Majunga, mais faute de terrain libre, cette initiative devrait être repoussée.

de l'alizé subsidient. Les brises rafraîchissent les températures, faisant de la côte un lieu de villégiature privilégié.

Fig. 74 – Contraintes physiques et humaines du site actuel



Source : PUdi, 2003 (ANDRIAMITANTSOA T.).

Mais le site est une problématique en soi. Certes, la topographie est plane, favorable à la construction et à l'aménagement, contrairement à Antananarivo ou Fianarantsoa dont le site accidenté occasionne des coûts élevés pour les constructions. D'un point de vue physique, la ville repose sur un plateau calcaire éocène (RABEARIMANANA G., 1978). Mais ces éléments laissent déjà entrevoir un handicap. A Mahajanga, la nappe phréatique est seulement à 50 centimètres de profondeur. De plus, certains quartiers sont au niveau de la mer, d'autres se trouvent même au-dessous de celui-ci pendant la marée haute. Si on ajoute la planitude du sol et la faiblesse de la pente qui gênent l'écoulement de l'eau par gravité, on obtient des conditions de drainage difficiles. C'est notamment le cas de diverses zones marécageuses, comme à Antsahanibingo et dans le vallon de Metzinger.

En terme topographique, la ville de Majunga est formée de plateaux de 20 m d'altitude en moyenne à l'est, de pénéplaines et de plaines inondables, à moins de 5 m d'altitude en centre-ville. Cette situation met la plupart des citadins (mais surtout ceux des quartiers populaires) dans une situation de risque permanent durant la saison cyclonique et présente des conditions d'assainissement assez difficiles.

A Majunga, on doit surtout tenir compte de la présence de « zones sensibles ». Suivant l'arrêté Interministériel 4355/97, est dite sensible toute zone constituée par un ou plusieurs éléments de nature biologique, écologique, climatique, physico-chimique, socio-économique caractérisée par une valeur spécifique et une certaine fragilité vis-à-vis des activités humaines et des phénomènes naturels susceptibles de modifier lesdits éléments et/ou de dégrader, voire

détruire ladite zone (Fig. 74). On a surtout à faire à des éléments naturels du patrimoine malgache (cf. la mangrove).

Par ailleurs, les zones littorales sont particulièrement sensibles aux phénomènes d'érosion ou de sédimentation, naturels comme artificiels (le mouvement des marées, les tempêtes et cyclones, les prélèvements et les dépôts de matériaux), ainsi qu'à la variation des paramètres de salinité. Le passage des récents cyclones Elita, Gafilo, Fame et Yvan a affecté sérieusement les zones littorales de la ville, en particulier le bord de mer, qui constitue un élément fondamental pour le secteur touristique de la ville. La commune devra recourir à la prestation d'une société privée pour renforcer l'enrochement qui protège le bord de mer, fraîchement rénové.

L'envasement du site portuaire progresse lentement ; et il compromet gravement l'avenir du port de Majunga, si on ne procède pas au dragage du chenal d'entrée des navires. Il atteint 30 cm/an. A l'opposé, l'érosion marine de certains secteurs est aussi particulièrement dynamique et a déjà favorisé la disparition de certaines infrastructures, comme le « village touristique ». Elle attaque l'hôtel Karon. Le propriétaire de cette infrastructure a dû mettre en œuvre un chantier important pour des travaux d'enrochement, afin d'éviter la disparition pure et simple de son établissement, situé désormais à quelques mètres seulement du rivage.

Malgré ces handicaps, existe-t-il des solutions pour la revitalisation spatiale du centre ? Peut-on encourager l'urbanisation intensive du littoral, ce qui semble réussir ailleurs ?

B. Une littoralisation basée sur un aménagement vertical ?

Sous cette appellation, nous soulevons la problématique du « front de mer » existant dans de nombreuses métropoles du tiers monde et toutes les villes portuaires. A Majunga le système est bien ébauché et se poursuit avec le début de l'urbanisation du secteur de la plage d'Amborovy. Mais une question supplémentaire se pose pour le centre-ville : est-il possible de mener un aménagement intensif, le long du rivage, qui se concentre essentiellement de la digue Schneider jusqu'à la pointe de sable ? L'homogénéité sociale qui s'observe dans cette zone réservée à un urbanisme de prestige, abritant infrastructures hôtelières, bâtiments administratifs et catégories sociales les mieux nanties semble faciliter le projet. Laissant ainsi de côté les pratiques urbaines populaires basées sur la débrouillardise et le laisser-faire des étalements vers l'est. Mais la faisabilité d'un tel projet qui demande un aménagement vertical très dense, met en lumière plusieurs paramètres qu'il faut maîtriser.

Pour qu'un tel projet soit réalisable à Majunga, quelques conditions devraient être remplies. D'abord l'existence de fonctions urbaines supérieures et de préférence avec une attraction nationale, pour attirer les investisseurs, y compris étrangers. En relation avec cette opportunité, il faudrait réaliser l'aménagement d'une plate-forme de communication, à vocation multimodale, autour du système portuaire. Mais l'érosion marine constitue un problème technique de taille, puisqu'il faudrait bétonner entièrement le littoral pour mettre en œuvre une solution durable. Le coût, déjà, d'un tel aménagement pourrait rendre très pessimiste la réalisation du projet, dans le contexte financier actuel de Madagascar. Cela milite alors pour la valorisation du projet d'urbanisme qui se tourne vers le vaste territoire de l'est. Mais pas dans l'absolu, car Majunga pourrait aussi devenir la première ville malgache avec un véritable front de mer. Par exemple, on pourrait mettre en œuvre la réutilisation des quais du port et les entrepôts désaffectés.

L'autre alternative consiste donc à échafauder une solution opposée. Il s'agit de la valorisation de la zone d'extension, en marche vers l'est.

C. Une urbanisation horizontale vers l'est

1. La conquête de l'est : une extension spatiale moins contraignante

La solution la mieux adaptée, pour l'instant, à Majunga, semble donc l'adoption d'un urbanisme opérationnel poussant vers l'est. Ce remodelage urbain est plus réaliste, moins coûteux et finalement plus raisonnable en matière de gestion urbaine. Toutefois, il faut mentionner que le poids de ce projet n'est pas prépondérant par rapport au projet de littoralisation. Car le rationnel fait que l'on pourrait construire en hauteur à Madagascar ailleurs que sur le littoral. En effet, de nombreux pays en voie de développement construisent en hauteur.

Mais l'un des atouts majeurs de cette alternative serait l'utilisation de terrains vierges, ce qui permettrait de mettre en œuvre une urbanisation horizontale, mieux adaptée à la pratique urbaine populaire malgache. De plus, au niveau local, la perception urbaine majungaise porte aussi vers ce type de logement. Au lieu d'occuper un immeuble de quatre ou cinq étages, beaucoup préfèrent avoir une petite parcelle où l'on peut construire une maison sans étage, de deux pièces avec une cuisine attenante, une grande cour plantée de manguiers où l'on peut se reposer à l'ombre et dormir la nuit à cause de la chaleur tropicale. Si un jour, le problème foncier est maîtrisé, et qu'on arrive à banaliser le lotissement populaire, cette urbanisation pourrait se développer sans contrainte. Bien-sûr, l'horizontal augmente les coûts pour les constructions de voirie urbaine et l'équipement de base et, de toute façon, ce projet ne se fera pas sans un financement important, voire l'intervention de l'Etat.

D'un point de vue géographique, il n'y a pratiquement plus de contraintes à l'est. On a des conditions favorables, surtout la planitude du terrain et la rareté des zones marécageuses. Ce sont des atouts favorables pour la construction des infrastructures urbaines : pénétrantes, voirie urbaine, assainissement et opérations de lotissement, etc. De plus, une bonne interconnexion avec l'axe de la RN4 est possible. Le point le plus critique sera la question foncière mais, avec le concours de l'Etat central, qui va transférer une partie de sa réserve foncière, le problème peut être résolu. Evidemment, la mise en « intercommunalité » avec les communes environnantes de Mahajanga II (Ambalakida et Belobaka) constituera aussi une condition préalable.

Cette proposition d'urbanisme tourné vers l'est est d'ailleurs celle choisie par le PUdi, élaboré en 2003. Mais, parallèlement, on pourrait parfaitement densifier l'ouest, en construisant en hauteur, en récupérant des quais et des entrepôts, tout en sauvant la ville historique.

2. *La logique spatiale de la vision 2023*

Effectivement, le plan d'urbanisme pour 2023 projette l'extension de la ville vers l'est, en particulier sur la commune rurale de Belobaka. Ainsi, le prochain lotissement de la zone industrielle de Belobaka et la création du pôle touristique à Amborovy sont programmés dans ce cadre. Ces projets d'aménagement serviront de support d'expérience pour envisager le déplacement de la population des quartiers inondables et inconstructibles vers des pôles nouvellement aménagés.

Mais le véritable enjeu de l'extension vers l'est réside dans le renforcement de la compétitivité de Majunga par rapport à Antananarivo. Notamment, dans deux domaines précis : le coût de l'énergie et le foncier. Les entreprises nouvellement créées et les éventuels investisseurs choisissent la capitale, au détriment des métropoles régionales, à cause de ces deux enjeux. Donc, Majunga pourrait saisir cette opportunité pour relever le défi de concurrencer sérieusement la capitale et se détacher des autres métropoles régionales. Par exemple,

le nombre d'abonnés de la JIRAMA[262] de Mahajanga, pour l'approvisionnement en eau, est de 7 760 en 2003 (PUdi, 2003). La création d'une « nouvelle ville » augmentera la rentabilité même de la société, et permettra de garder des prix intéressants, l'extension du réseau ne posant pratiquement pas de problème. Pour l'électricité, le nombre d'abonnés en 2003 était de 15 733, la projection 2023 le situe à 21 700. Il y aura donc une nouvelle donne, en principe, sur les prix. Ce serait également l'occasion pour Majunga de réaliser un projet de basculement vers l'utilisation de l'énergie hydraulique, plus compétitive. Le site d'Ambodiroka sur la Betsiboka a une grande capacité, pouvant alimenter les villes de Mahajanga, Marovoay et même Ambato-Boeni. Dans les Hautes Terres, la centrale hydro-électrique Hydelec de Sahanivotry vient d'être inaugurée, ce qui rend les opérateurs industriels optimistes, pour s'investir encore plus dans la région de Vakinankaratra et à Antsirabe. Il est grand temps pour Majunga de réclamer sa part[263] dans l'accès à l'énergie renouvelable. De plus, ce projet serait un argument de poids pour solliciter l'intervention de l'Etat central en matière de financement, y compris pour la création d'une nouvelle ville à l'est. Enfin, ce projet servira également de champ d'expertise pilote, pour la production foncière de masse, la seule capable d'attirer de gros investissements sur Majunga.

Mais cette émergence de la ville de Majunga, dans la vision 2023, se heurte à la politique urbaine nationale qui se base depuis longtemps sur une stratégie visant à continuer dans une tradition monocéphale. Le poids de la capitale pèse et pèsera lourdement sur le processus de métropolisation à Madagascar.

II. LA QUESTION DES RÉSEAUX URBAINS MONOCÉPHALES DES PAYS EN DÉVELOPPEMENT

A. La « destructuration » du réseau urbain par Antananarivo

Contrairement au développement littoral souvent fort des états africains, Madagascar est doté d'une trame urbaine très forte à l'intérieur. Cette inversion du système constitue même l'une des spécificités urbaines de Madagascar. Pour bien comprendre le rapport entre Antananarivo et Majunga, il faut tenir compte de ce contexte.

De plus, l'armature urbaine malgache ne comporte que trois niveaux, si l'on tient compte des aspects fonctionnels : la capitale nationale, les métropoles régionales et les unités urbaines de base. En terme de métropolisation générale, l'armature urbaine se résume à ceci : il y a Antananarivo qui regroupe l'essentiel des fonctions métropolitaines supérieures et rares. Elle est complétée par quelques métropoles régionales qui ne sont que le prolongement fonctionnel de celle-ci. Au bas de l'échelle le reste des villes souffre d'une insuffisance notoire en équipements, et offre uniquement un niveau de service banal.

L'exemple de l'axe Antananarivo-Majunga est éloquent. Aucune ville moyenne ne les sépare. On attribue quelquefois à Maevatanàna ce rôle de ville relais (voir supra), mais le concept est discutable. Elle ne dispose que de fonctions urbaines banales, même si elle est capitale régionale de la Betsiboka. Ainsi, elle ne dispose même pas d'un réseau téléphonique opérationnel et d'une agence bancaire. Les opérateurs économiques doivent recourir systématiquement, soit à Majunga, soit à Antananarivo pour les fonctions urbaines de niveau supérieur. Quant à Ambato-boeni et Marovoay, nous avons prouvé qu'elles rentrent dans la zone d'influence prépondérante de la ville de Majunga et ne sont que de petites villes mal équipées.

[262] Jiro sy Rano Malagasy : la société de l'eau et électricité.
[263] *L'express de Madagascar* du 13 octobre 2008.

Rappelons encore que, dans nombreux secteurs, Majunga est fortement dépendante de la capitale.

B. Les dépendances fonctionnelles de Majunga

Comme dans le cas de la quasi-totalité des autres métropoles régionales, Majunga n'échappe pas à la domination de sa capitale. C'est le cas pour le réseau bancaire et les sièges d'entreprises par exemple. Seule la capitale détient le pouvoir de décision économique par la concentration des fonctions du tertiaire supérieur, les sièges d'entreprise et la fonction stratégique d'encadrement. Mais, le processus de métropolisation se fait autant par le pouvoir décisionnel que par le pouvoir économique. Et, avec la concentration du capital humain, « Tana » écrase aussi par son poids démographique exceptionnel.

En dehors de l'existence de quelques fonctions supérieures rares, comme le CHU, l'IOSTM et l'Université, Majunga possède peu de pouvoirs de décision d'origine locale. C'est le cas des entreprises créées par différents opérateurs économiques (Sogediproma, Somapêche, Refrigepêche, Exofruimad, Mak2, etc.), mais leur poids est presque insignifiant par rapport à la dimension des grandes entreprises de la ville en terme d'emplois ou en volume d'investissements. Or, celles-ci sont souvent d'origine extérieure. Et la majorité des firmes qui investissent à Majunga prennent leur décision à Antananarivo.

Presque tous les domaines du tertiaire concernés par le processus de métropolisation sont centrés au final sur Antananarivo : l'administratif, le sanitaire, l'universitaire, la gestion et l'encadrement. La quasi-totalité des fonctions métropolitaines supérieures se trouve dans la capitale. A titre d'illustration, même les opérateurs karana, implantés à Majunga, pour partie d'entre eux, ont leur siège à Antananarivo.

La plupart des grandes firmes ont leur siège social à Antananarivo, comme Madauto, Sicam, Rasseta, Air Madagascar, Auximad, Scac Madagascar, Transit Malaky, Vitogaz. Toutes les compagnies de distribution pétrolière (Galana, Shell et Jovenna, Total), qui sont des firmes internationales, se basent à Antananarivo avant de s'implanter dans les provinces. Le tertiaire d'encadrement, comme les banques, les sociétés de crédit et d'épargne, ainsi que les assurances, relève exclusivement du prolongement des agences centrales d'Antananarivo : ARO, Western Union, BFV, BOA, BMOI, BNI CL, Caisse d'Epargne. Certaines fonctions scolaires de haut niveau comme l'Université privée UPRIM, ACEEM et le cours Arcade ont leur siège à Antananarivo. Sans parler du tertiaire administratif où Majunga n'abrite que des délégations régionales sans grand pouvoir de décisions. Même le secteur des transports est fortement affecté par l'implantation des opérateurs tananariviens comme KOFIAM, VATSY, KOFMAD, KOPFMM, etc.

C'est dans ce contexte que repose l'avenir des métropoles régionales à Madagascar. La problématique qui se pose est résumée par la question suivante : en quoi Antananarivo, la ville primatiale, peut-elle ou veut-elle susciter un développement ailleurs ? Cette problématique remet sur le tapis la question épineuse de la décentralisation. C'est alors une question politique, cadrée au niveau national, et toutes les métropoles régionales partagent la situation de Majunga.

En attendant une éventuelle intervention de l'Etat, existe-t-il des pistes de réflexion pour redynamiser les fonctions urbaines majungaises, et pour amorcer son réel développement ?

III. LES PERSPECTIVES D'UNE REDYNAMISATION : LES CLÉS DU FUTUR

L'élaboration d'un axe de redynamisation de la ville de Majunga serait souhaitable. Si un jour, une décision politique importante est prise pour la relance des métropoles régionales à Madagascar, quelles seraient les pistes de réflexion pour un aménagement possible de Majunga ? Une ville ne peut pas être dynamique dans toutes les fonctions urbaines du jour au lendemain, il devra y avoir une sorte de spécialisation, avec quelques secteurs phares (ou clés), qui serviront de moteur de développement. Et ce, pour une renommée régionale et nationale, avant même de penser à l'international. En se basant sur le dynamisme actuelon peut les classer en trois catégories bien distinctes : les clés économiques, les clés liées à la gestion du territoire, et celles du domaine des transports.

A. Les clés économiques

1. La relance des activités classiques

Etant donné la pauvreté actuelle du secteur productif, les clés économiques constituent un maillon fort pour l'avenir des villes des pays en développement. Notons d'abord que, comme dans de nombreuses villes de ces pays, les activités « classiques » dominent à Majunga. Par exemple, lors de la forte régression des années 1980, le secteur industriel a survécu et que des unités de transformation sont encore présentes. Leur composition est fortement diversifiée : du textile, de l'agro-alimentaire, de la savonnerie, etc. Mais, en terme d'emploi, la situation actuelle ne laisse que peu d'espoir pour le rebond de ce secteur, malmené par diverses contraintes : faiblesse des investissements, manque d'énergie, etc.

En réalité, le climat en matière d'investissements n'est pas suffisamment attractif, au plan local, pour attirer de grosses unités. Mais il dépend aussi du national. Par exemple, dans la cimenterie, une problématique actuelle, au niveau national, existe à cause de la flambée des prix, favorisée par le monopole actuel de la société HOLCIM qui entraîne une pénurie sur le marché, en raison de ses faibles capacités de production. Pourtant, dans ce contexte, la cimenterie d'Amboanio, à Majunga, a traversé une période difficile qui est allée jusqu'à la fermeture de l'usine. A côté de cela, la cimenterie HOLCIM d'Antsirabe fait remonter depuis Toliara, du charbon d'Afrique du Sud, tandis que des investisseurs chinois s'implantent à Antananarivo, au lieu de Majunga qui a eu pourtant une cimenterie fonctionnelle. Pourquoi HOLCIM ne s'intéresse-t-elle pas à Majunga où elle peut récupérer la cimenterie d'Amboanio ?

La situation est compliquée et l'explication que nous avons trouvée est le manque de compétitivité, en terme de coût, pour l'énergie et les matières premières dans les métropoles régionales. Rappelons surtout que, malgré l'existence de la PGM, un établissement de grande taille, opérant dans le cadre d'une zone franche industrielle, préfère s'implanter à Antananarivo près du marché principal du pays. Cependant, les opérateurs industriels locaux ont beaucoup mis en avant la contrainte énergétique, en suggérant la fin du monopole de la JIRAMA, accusée d'offrir une qualité de services médiocre. Ils suggèrent l'exploitation de nouvelles centrales hydroélectriques et, dans la perspective durable, la valorisation des sources d'énergie renouvelable[264].

Donc, pour le moment, la perspective d'une redynamisation des activités industrielles est à exclure pour Majunga. Le commerce de détail par contre connaît une période florissante, mais son avenir est incertain.

[264] CREAM. (2005), Centre de Recherches, d'Etudes et d'Appui a l'analyse économique à Madagascar, atelier régional à Majunga sur « le climat d'investissement et l'intégration régionale ». Compte rendu, PNUD, décembre 2005, 20 p.

A côté, compte tenu du dynamisme de certains secteurs, qui font la renommée de Majunga, on peut se demander si ces filières dites « stratégiques » peuvent servir de locomotive à l'économie urbaine majungaise.

2. Maintenir et développer le trio des filières dites « stratégiques »

Le premier élément dynamique semble être l'aquaculture et ses dérivés. Avec la présence de plusieurs investisseurs de poids dans la province de Majunga, « *l'or rose* » amène indiscutablement une rentrée de devises très importante. Au niveau national, le poids économique de l'exportation des crevettes est important. Ce secteur participe à plus de 25% dans les recettes en devises, et 7 % dans la création du produit intérieur brut, en 2005. C'est un véritable secteur stratégique et la province de Majunga est très bien placée par rapport aux autres.

Mais, en raison de la conjoncture actuelle, ce secteur présente une certaine fragilité, avec la flambée des prix du pétrole et la forte concurrence mondiale. Résultat, l'exportation, en 2005, avait diminué de 36 % par rapport à celle de l'année 2004, par exemple. Selon l'estimation des experts, en bout de chaîne de distribution, en incluant la congélation et le transport, il faut compter un litre de fuel pour une crevette. Le gazole représente désormais 30 % du coût d'exploitation[265].

La production crevettière malgache est également menacée par l'aquaculture étrangère. Pour l'année 2008, la Chine avait prévu de produire un million de tonnes de crevettes d'élevage. Ce qui est énorme et ne manque pas d'influer sur les prix au niveau des marchés internationaux. Finalement, compte tenu du prix élevé de la crevette malgache, comparé à celui de ses concurrentes étrangères, il ne reste plus à cette filière qu'à se positionner sur la qualité. Elle est actuellement reconnue comme l'une des meilleures du monde[266] par la qualité de ses produits. Il reste à le demeurer.

La seconde filière s'appuie sur la pêche « industrielle » avec la présence d'une foule d'opérateurs économiques, l'appui technique des Japonais et l'existence du premier port de pêche de Madagascar. La structure duale, avec deux secteurs, l'un traditionnel et l'autre industriel, fournit une base solide pour Majunga, notamment en terme de dynamisme et de possibilités d'évolution. La pêche, traditionnelle ou non, devient de plus en plus commerciale et oriente ses efforts vers les produits à haute valeur marchande. Elle connaît un développement assez important, depuis les huit dernières années, grâce à la forte demande de l'extérieur, rémunératrice et offrant des débouchés sûrs (langoustes, crabes, poulpes, calmars, crevettes, trépangs, ailerons de requins et algues).

De fait, la structure de la filière nécessite encore une organisation et une exploitation plus rationnelle pour atteindre une dimension économique plus importante. Par ailleurs, il faudrait engager la lutte contre la pêche illicite pratiquée par les flottilles étrangères. Le centre de surveillance de la pêche de Mahajanga arraisonne fréquemment des vedettes appartenant à des Comoriens, des bateaux thaïlandais et même Japonais qui pêchent dans les eaux territoriales malgaches. En bref, la filière pêche constitue une piste très intéressante pour le développement économique de la ville et pourrait redynamiser les activités portuaires.

Le secteur touristique semble également emprunter la voie du dynamisme mais beaucoup reste encore à faire pour que celui-ci devienne un jour le pilier économique de la cité des fleurs.

[265] DMD (*Dans les Médias Demain*), ressources halieutiques, un grand poids économiques, n° 963 du 16 juin 2006.
[266] *Les Nouvelles*, n°1197 du vendredi 8 février 2008.

Malgré la performance de ces dernières années avec l'accroissement du nombre des visiteurs, le tourisme n'a pas encore atteint une masse critique capable d'amorcer une dynamique véritable dans la ville de Majunga. D'autant plus, que la concurrence est rude dans ce domaine avec les autres secteurs littoraux, en particulier Morondava, Toliara, voire Antsiranana (sans parler de Nosy be et Sainte-Marie qui relèvent d'un autre monde). La forte diversification (souvent plus théorique que réelle) des produits offerts à l'international ne peut cependant occulter une chose : tôt ou tard, Majunga devra compter aussi sur l'apport du tourisme national, même si elle est déjà l'une des destinations nationales les plus prisées. Elle n'en est pas encore pour autant une véritable station balnéaire. L'objectif affiché par l'ORTM[267], qui souhaite que la destination Mahajanga soit de plus en plus internationale, relève du vœu pieu.

Actuellement, Mahajanga traîne quelques handicaps notoires et n'arrive pas à concurrencer les autres destinations malgaches, en raison surtout de l'insuffisance de ses infrastructures. En constatant l'état de la piste qui mène vers la plage d'Amborovy cela n'est guère étonnant. Le manque d'aménagement des aires touristiques et l'insuffisance flagrante des infrastructures hôtelières (surtout pour un tourisme de classe internationale) empêchent la promotion de son image auprès des agences de voyage. Il y a également une grosse insuffisance de la valorisation des atouts touristiques, car l'offre de tourisme est mal organisée. Au total, replacée dans le contexte national et surtout international, la situation est peu reluisante. Avant même de proposer des produits touristiques pour Majunga, le plus urgent est de se pencher sérieusement sur son problème d'infrastructures. Mais il faut aussi s'interroger sur la faiblesse, au niveau international, de la destination majungaise, par rapport au sud par exemple. Elle s'expliquerait alors par le fait que son capital écotouristique soit moins mis en avant. Mais peut-on bâtir un tourisme international de masse sur l'écotourisme ?

Pour que le tourisme devienne une source de revenus stables pour Majunga, beaucoup d'efforts, à replacer dans le contexte national de l'ouverture touristique, devront être engagés. En dehors de ces perspectives économiques, l'attraction d'investisseurs directs constitue également un enjeu de taille pour l'avenir de la ville de Majunga.

3. Les moyens pour attirer des investisseurs étrangers

Aux antipodes de la traditionnelle « coopération » avec les organismes d'aide au développement local, l'apport d'investisseurs économiques pourrait apporter une nouvelle donne pour la position métropolitaine de Majunga. Mais il faut pour cela un effort d'éclaircissement « du climat d'investissement local ». Une initiative a ainsi été lancée par des techniciens de l'*Economic Development Board of Madagascar* (EDBM) qui ont rencontré les opérateurs économiques de la ville de Mahajanga[268]. Une réunion, avec le groupement des petites et moyennes entreprises (FIVMPAMA) s'est tenue à la chambre de commerce de Mahajanga. Il s'agissait de présenter cette structure et de recueillir les attentes des opérateurs locaux. Les techniciens de cet organisme d'Etat ont également rencontré les autorités locales, l'objectif étant de dégager un plan d'action clair et simple. Il est aujourd'hui impératif d'éliminer les obstacles qui gênent l'épanouissement des opérateurs déjà installés et qui freineraient l'ardeur de nouveaux venus. Dans ses attributions, l'EDBM se doit d'améliorer le climat des affaires, afin de promouvoir l'investissement privé et de faciliter les démarches de l'entrepreneur. Il doit assurer la cohérence des plans d'actions du public et ceux des opérateurs privés, en particulier en matière d'infrastructure, d'énergie, et d'environnement.

[267] Office Régional du Tourisme de Mahajanga. Interview du directeur exécutif, *Madagascar Magazine* n° 43 ; p.14-15.
[268] *L'Express de Madagascar*, n° 3864 du samedi 24 novembre 2007.

Dans le cas de Mahajanga, la complémentarité des secteurs est évidente. Les ressources minières aideront le tissu des sous-traitants locaux à se développer. Le tourisme donnera davantage de dynamisme à l'agri-business et à l'artisanat. Enfin, les infrastructures seront au service des secteurs prioritaires. Mahajanga devrait être en mesure d'exporter davantage, compte tenu de ses liens privilégiés avec les îles voisines. Mais tout ceci relève encore de la réflexion plus que de l'action.

En ce qui concerne la prospection des investisseurs potentiels, la logique de démarche pour la ville de Majunga serait de s'adresser d'abord à l'Afrique du Sud. Une initiative allant dans ce sens s'est cristallisée, mais n'a pas encore abouti à des actions concrètes. L'Afrique du Sud est le premier investisseur sur le continent africain. Par ailleurs, contacter les hommes d'affaires sud-africains peut être considéré comme un tremplin pour la prospection de la zone du *Common market of the Eastern and Southern Africa* (COMESA). Actuellement, l'Afrique du Sud « délocalise » ses entreprises au Mozambique. La position stratégique de Majunga pourrait lui conférer, sur ce plan, un avantage certain. Toliara est bien reliée, et régulièrement, avec le port de Durban, Majunga devrait saisir à son tour une telle opportunité. Mais ces initiatives devront représenter des actions pilote et entrer dans le cadre d'un accord bilatéral entre états.

Des contacts directs avec les investisseurs singapouriens donnent également des espoirs à Majunga. L'année dernière, sous le pilotage de la région Boeny, une rencontre a eu lieu entre dix investisseurs singapouriens, la Région, la Direction régionale du Développement, le GUIDE et la Chambre de Commerce, d'Industrie, d'Agriculture et d'Artisanat de Mahajanga. Les échanges ont porté, notamment, sur les secteurs de la pêche, de l'aquaculture et des grands travaux en BTP, ainsi que sur les potentialités de la région, avec identification de pistes d'investissements. Ensuite, les investisseurs ont effectué une visite des usines et des marchés de la ville. On attend la suite de cette visite qui pourrait replacer Majunga dans le flux d'arrivée des capitaux extérieurs, et favoriser la relance de son processus de métropolisation économique.

Enfin, dans le cadre de cette stratégie financière, et pour booster le développement économique urbain, l'exemple mauricien mérite une réflexion, à cause de ses performances. L'île Maurice a mis en œuvre des mesures incitatives pour attirer les investisseurs étrangers. Le *Board of Investment* (BOI) s'est attelé à créer un environnement propice à la relance économique. L'enseignement du « miracle » mauricien peut-il inspirer le développement de Majunga ? Maurice s'est investie entièrement dans le tourisme de masse. Puis, il y a eu la relance de la canne à sucre traditionnelle (SIRAMA) et enfin la diversification vers le textile et la confection. La leçon de l'exemple mauricien montre également qu'il faut absolument déployer une stratégie performante pour attirer les investisseurs. C'est peut-être par des mesures fiscales que Madagascar (et Majunga) arriveront à promouvoir le développement industriel.

A vrai dire, l'arrivée de ces investisseurs ne peut se situer uniquement au niveau des contacts et des visites. Majunga n'attirera personne si des mesures d'accompagnement palpables ne sont pas mises en œuvre. La première condition est l'amélioration de la desserte du territoire et des transports en particulier.

B. Les clés du transport

1. Se rapprocher de la capitale : la construction d'une autoroute

Ce projet pourrait être relié à la future installation d'une plate-forme pétrolière à Majunga, car la distribution de l'énergie constitue un défi difficile pour Madagascar

actuellement (FOURNET-GUERIN C., 2008). Les routes sont le moyen actuel de distribution des produits pétroliers, ce qui pose d'ailleurs des problèmes persistants. Par exemple, la capitale est reliée au port de Toamasina, pour l'essentiel, par une unique route, étroite, sinueuse, présentant 1 200 mètres de dénivelé sur une distance de 350 km. Une voiture particulière la parcourt en général en six à sept heures, au minimum et un camion-citerne met plus de dix heures. Ainsi, la distribution intérieure de l'énergie reste difficile, sauf à relancer la voie ferrée (ce qui est en cours).

Dans ce contexte, Majunga est bien positionnée et, avec logique, peut relayer le port de Toamasina. Mais elle partage avec Toamasina la même problématique du trajet par route même si, globalement, la RN4 est moins dangereuse. Mais le trajet est plus long. C'est justement le fondement du reconditionnement de cet axe. Il s'agit de diminuer le temps de trajet par son aménagement. Les travaux pourraient consister dans un premier temps, en un aménagement à trois voies par exemple. Ce qui serait d'un coût raisonnable, puisque l'intervention consiste à élargir la chaussée actuelle. Si on passe à un trajet de cinq heures entre les deux villes, Majunga serait rapprochée de la capitale. Sur le long terme, une autoroute s'imposera, comme au Mexique entre la capitale et Verracruz ou Acapulco.

2. La construction d'un chemin de fer

Un nœud de communication fort est toujours indispensable pour renforcer le rôle métropolitain d'une ville. Et la fonction portuaire de Majunga souffre de son éloignement du réservoir de gros consommateurs que sont les Hautes Terres centrales. Les transports de marchandises par route montrent leur limite. Avec plus de seize heures, en camion, les flux pendulaires entre Majunga et la capitale présentent un sérieux handicap par rapport à Toamasina et une grosse perte en temps.

Il serait donc souhaitable d'étendre le réseau ferroviaire malgache vers le nord-ouest en direction de Majunga, à condition de construire avec l'écartement standard : 1,435 m (standard UIC[269]). Cette nouvelle ligne renforcerait le désenclavement de cette riche zone du nord-ouest malgache car le retard ferroviaire de Madagascar est flagrant. En 2002, sur 141 pays recensés, Madagascar occupe le 98^{e} rang avec 732 km de voies seulement, juste derrière le Malawi (797 km). Alors que les Etats-Unis qui occupent le premier rang mondial disposent de 194 731 km de voies ferrées. Or, il est frappant de constater que le Programme National de Transport (PNT) ne parle pas de l'extension du réseau ferré de Madagascar, ce qui est un non sens, même en tenant compte du coût de la réalisation.

Cependant, les bailleurs de fonds semblent s'intéresser à l'amélioration des infrastructures de transport à Madagascar, en particulier au chemin de fer, capable de stimuler le développement de l'économie marchande en zones rurales. L'exemple du « Projet d'Investissement dans les Infrastructures des Transports (TIIP) » le confirme. 15, 6 millions de dollars, crédits de l'IDA (Association internationale de développement) ont été octroyés pour appuyer ce projet à Madagascar[270]. L'objectif vise à appuyer la réhabilitation des principales infrastructures du pays, afin de lutter contre la pauvreté, en réduisant le coût des transports et en facilitant le commerce. Ce projet constitue la troisième phase d'un Crédit pour Programme Adaptable (APL) que la Banque a financé, avec trois projets en juin 2000, en novembre 2002 et en décembre 2003, atteignant respectivement 65 millions, 80 millions et 150 millions de dollars.

[269] UIC : Union Internationale de Chemin de fer.
[270] « Le chemin de fer facilite le commerce », *Madagascar-Tribune* n° 5565, jeudi 24 mai 2007.

Donc, le projet d'extension du chemin de fer dépend d'une mobilisation de crédits assez importants. En attendant, on peut, à court terme, améliorer la capacité technique des infrastructures en contournant les problèmes actuels.

3. Aménager un nouveau site portuaire

Le site portuaire actuel présente un handicap majeur pour le développement métropolitain de Majunga, à cause des problèmes évoqués dans les chapitres précédents (cf. chap. V et VII). Faut-il refaire le port à l'endroit où il est, ou faut-il le déplacer vers un site plus favorable, en utilisant un type d'aménagement avec jetée, mais plus longue que la jetée Schneider ? Pour l'avenir de la ville, il faut donner une réponse concrète et rapide à cette question. Effectivement, le contexte international met en exergue la position stratégique de Majunga. Selon l'analyse des experts, d'ici cinq à dix ans, Madagascar pourrait devenir une plaque tournante de la circulation maritime dans l'hémisphère Sud. Mais pour que Madagascar puisse réellement y prétendre, il faudrait tout d'abord avoir des ports modernes. Et, pour ceci, respecter les normes établies par deux entités, à savoir l'organisme de sécurité des vies en haute mer (SOLAS) et l'organisation maritime mondiale (OMI) ; et enfin se conforter au code international sur les navires et les installations portuaires (ISPS). Il s'agit alors de renforcer les mesures de sécurité dans les ports, ainsi que leur capacité d'accueil[271]. Pour Majunga, une pré-condition consiste à résoudre en plus, à court ou moyen terme, les problèmes de l'ensablement du port actuel et ceux de la rade foraine.

La problématique du port de Majunga réside dans l'impossibilité pour les navires de gros tonnage d'accoster à quai. Cette contrainte augmente considérablement le coût de manutention et le temps passé à terre par les navires. Elle affecte gravement la compétitivité du port. Il existe alors trois alternatives possibles. La première proposition vise à garder le site portuaire actuel avec des opérations de « rafistolage », et qui ne garantissent en rien une solution durable. Elles consisteraient à réparer les quais endommagés, les aménager et à procéder au dragage systématique du chenal d'accès. Avec une action préventive en amont, visant à stopper l'accumulation des sédiments charriés par la Betsiboka. Mais le coût de financement représente déjà un volume exorbitant, qui dépasse les marges de manœuvres de l'APMF.

L'exemple de Toamasina donne une idée du coût de ce type de travaux, car celui-ci va subir une telle opération prochainement. Le plus grand port du pays augmente la profondeur de son tirant d'eau, pour accueillir des navires de 60 000 tonnes. La profondeur actuelle (dix mètres) sera portée à plus de quatorze mètres. Depuis plusieurs années, on attend toujours le financement de ce type de projet à Majunga. Mais, par ailleurs, nul ne peut garantir la limitation du phénomène d'ensablement du port, dont l'origine est située en amont, vers les Hautes Terres et en relation avec l'érosion des sols, elle-même liée à la déforestation.

La deuxième solution, plus réaliste, consiste à créer un nouveau site portuaire sur la façade occidentale de la côte, suivant un système d'aménagement de type digue Schneider, mais avec une jetée plus longue. La grosse contrainte est alors la force des marées et courants sur lesquels on dispose de peu d'informations. Ce qui peut entraîner des coûts élevés à la construction, pour une solution que l'on espère définitive.

Ce nouveau projet pourrait être intégré à l'initiative du développement d'une plateforme de raffinage du pétrole, qui devrait s'installer au port Schneider. Il serait alors potentiellement rentable de créer un terminal pétrolier, avec des pipe-line rejoignant la terre

[271] *Les Nouvelles*, jeudi 5 juillet 2007.

ferme où l'on créerait une zone franche portuaire, pour le reconditionnement des produits. On peut alors prendre exemple sur l'aménagement du port d'Ehoala. Actuellement, ce nouveau port en eau profonde prend forme, accompagné d'une vaste zone industrielle de 450 hectares à proximité du port de Tolagnaro[272]. Pour le moment, la société Logistique pétrolière est le seul client de la zone industrielle, louant 8 hectares pour la construction de nouveaux dépôts d'hydrocarbures. Mais d'autres sociétés ont déjà émis le souhait de s'y implanter. Cette nouvelle installation s'inscrit dans le cadre de l'optimisation des activités portuaires.

La dernière alternative, constituant une solution extrême, et peut-être mortelle pour Majunga, serait le déplacement des activités portuaires avec création d'un nouveau port en eau profonde, quelque part sur la côte ouest de Madagascar. La baie de Narinda a été repérée pour abriter le site. En se référant au cas du nouveau port d'Ehoala, le coût de cette opération sera énorme et nécessitera l'intervention d'investisseurs étrangers. L'idéal serait, bien entendu, de valoriser un site au plus proche de Majunga pour garder les acquis du port à la ville.

Pour le moment, les deux quais du port de Mahajanga, à savoir Vuillemin, long de 158 m et celui de Bariquand II (64 m) font l'objet de travaux de réhabilitation. La réfection a commencé en octobre 2007. Les travaux sont confiés à la Société de construction et de bâtiments, suite à un appel d'offres lancé par l'Agence Portuaire Fluviale et Maritime (APMF), qui finance la réhabilitation à hauteur de 40 millions d'Ariary, ces quais ayant été dévastés lors du passage du cyclone *Bondo* en décembre 2006.

Pour couronner tout cela, le secteur aéroportuaire devrait subir aussi une retouche pour soutenir le renforcement, en mode multimodal, du transport majungais.

4. La perspective de réaménagement du trafic aérien

La demande en transport aérien doit logiquement continuer à croître, d'autant que les gains de productivité et la baisse corrélative des tarifs, conjugués à une concurrence de plus en plus vive entre de très grands groupes, vont permettre l'accès au transport aérien à des couches de plus en plus étendues de consommateurs. Toutefois, cette prévision optimiste devra tenir compte des crises pétrolières. Quoi qu'il en soit, Majunga devrait saisir cette opportunité pour renforcer davantage son image de métropole régionale. Mais l'état technique de ses infrastructures actuelles ne permet pas encore des flux aériens massifs, régionaux ou internationaux.

L'aéroport Philibert-Tsiranana est à requalifier. La piste, dont le dernier revêtement date de plus de vingt ans, doit impérativement être réhabilitée, car elle risque de compromettre la sécurité des vols. Son renforcement aussi est indispensable. Cependant, l'allongement de la voie pour l'utilisation de gros porteurs devrait être réalisé à court terme. Il pourra alors servir de piste de dégagement au niveau national, en cas d'urgence ou de besion. Une étude allant dans ce sens a été déjà effectuée par le ministère de tutelle et les travaux ont été estimés à hauteur de 90 milliards de FMG (PNT, secteur aérien, 2003).

*** * ***
*****

[272] « Le site industriel d'Ehoala en quête de locataire », *L'Express de Madagascar*, édition n° 3953 du 11 mars 2008.

Apparemment, les secteurs les plus dynamiques, et qui font la fierté de la Cité des fleurs, ne peuvent lui garantir un rebondissement économique, et de lui permettre de se démarquer des autres métropoles régionales. Dans notre analyse, il est clairement apparu que les trois filières dites « stratégiques » présentent, elles aussi, des handicaps, liés à l'environnement économique caractéristique des pays en voie de développement. Leur objectif ne sera pas atteint sans la réalisation d'investissements sérieux. Le secteur aquacole, au démarrage prometteur, est actuellement le plus vulnérable à cause de la conjoncture internationale. Le même regard chargé de doute, a entaché aussi le secteur du tourisme, encore au stade du démarrage et qui ne fera pas mieux, sans un effort titanesque dans le domaine des infrastructures. Mais, au-delà, faut-il se contenter d'exploiter la transformation des produits bruts, en s'appuyant principalement, de surcroît, sur les potentialités locales. Ne vaut-il pas mieux mettre en œuvre un processus durable et plus sûr ? Majunga ne possède pas encore de véritable spécificité productive. Et elle ne peut pas demeurer non plus une simple base de transit pour les produits destinés aux Hautes Terres.

En tout cas, pour l'avenir de Majunga, deux éléments paraissent des plus urgents : la recherche d'investisseurs et l'amélioration des infrastructures de transport. La première option dépend principalement du contexte international, mais elle pourrait aussi s'inscrire dans un contexte national d'équilibrage du territoire. Le processus de métropolisation régionale repose principalement sur cette condition. Majunga aura-t-elle sa place dans ce contexte ? L'ébauche de tractation (avec une faible marge de manœuvre), entre les acteurs locaux et le pouvoir central, donne une lueur d'espoir, mais il faut remplir une multitude de conditions, dans un contexte de pauvreté nationale. Quant aux infrastructures, le problème est tout aussi délicat, dans la mesure où cela dépend de l'Etat central, et de la situation politique malgache. Aménager ou construire un nouveau port en eau profonde, redimensionner l'aéroport, étendre le réseau de chemin de fer et construire une autoroute, tous ces projets novateurs seront indispensables, à terme, pour les métropoles régionales côtières avec une situation de concurrence entre elles. Les décideurs politiques nationaux devront alors se poser la question : pourquoi Majunga en priorité ? Et, les acteurs locaux auront à faire preuve d'audace pour défendre l'intérêt de celle-ci et bien faire ressortir les avantages comparatifs de la métropole du nord-ouest.

Enfin, l'ombre tutélaire de la capitale, portée sur toutes les métropoles régionales, semble conditionner l'avenir de Majunga. Le contexte séculaire de dépendance dépasse certainement la marge de manœuvre des acteurs locaux. Il appartient à l'Etat central de pourvoir au sort de métropoles régionales, avec la relance de la politique de décentralisation, à Madagascar.

CONCLUSION DE LA QUATRIEME PARTIE

L'avenir de Majunga dépend de plusieurs conditions qui sont étroitement liées les unes aux autres. Par ailleurs, il y a des priorités parmi les contraintes et problèmes qui rongent la gestion métropolitaine de Majunga. Il est clairement apparu que le destin de la cité repose sur des conditions multifacétiques et complexes. Il faut considérer d'abord les problèmes de l'environnement institutionnel, peu propice à l'émergence de communautés urbaines réellement autonomes. Vient ensuite, la question de la gestion urbaine locale malgache, avec les problèmes les plus enracinés comme la question foncière et la maîtrise de l'extension spatiale. Dans ce cadre, il faut voir comment doter la ville de Majunga de moyens importants, aussi bien en ressources humaines que sur le plan financier. Enfin, face à la mondialisation, Majunga devrait se tourner vers l'extérieur, la thématique sur les clefs du futur ayant apporté quelques pistes de réflexion à ce sujet.

La nature, les objectifs et le contenu des projets d'actions que nous avons proposés, ainsi que leur hiérarchisation, en terme de niveau d'importance et de priorité de mise en œuvre, procèdent d'une logique partant des conclusions tirées de notre analyse des contextes et enjeux locaux. Il se peut que nous n'ayons pas tout cerné puisque par ailleurs, nous n'avons pas fait une étude monographique de Majunga. Mais, si on arrive à cerner au plus près les pistes évoquées, il est certain que Majunga pourra maintenir son cap et décrocher le rang de métropole régionale la plus dynamique de Madagascar.

Une première constatation consiste à rappeler que, pour le moment, Majunga n'a pas encore un véritable pouvoir métropolitain complet. Elle n'est qu'au début d'un processus de métropolisation effectif. Son pouvoir politique et décisionnel est encore trop limité par le poids séculaire d'Antananarivo. Ensuite, son pouvoir économique repose sur un système ankylosé par des activités économiques banales, pas toujours dynamiques et peu stratégiques. Tandis que son pouvoir financier se heurte au manque de moyens, hérité d'un système centralisé et victime de l'inaccessibilité directe à la grande circulation mondiale des capitaux.

A partir des résultats de l'analyse menée dans cette partie, la solution pour une gestion métropolitaine plus rationnelle de Majunga suit une logique de démarche à trois niveaux : mettre en place un scénario de développement et d'extension de la ville, mobiliser les acteurs locaux et revoir le rôle de l'Etat. La convergence de l'efficacité de ces trois plans, fera l'avenir de Majunga.

Au premier niveau, le débat est ouvert sur la question de l'urbanisation littorale avec aménagement vertical, ou de l'extension horizontale, vers l'est. Les deux n'excluant en rien le renforcement du centre-ville actuel au plan fonctionnel.

Au deuxième niveau se situe la dynamisation des acteurs. Nous avons démontré que Majunga possède indiscutablement un avantage certain en terme d'acteurs locaux. Cette opportunité signifie que Majunga aura, dans l'avenir, un petit pas d'avance pour la mobilisation des ressources humaines au niveau du développement local (participation de la population, mobilisation de patrimoine, relance de la fiscalité et surtout partenariat avec le secteur privé et les organismes de développement).

Mais les enjeux les plus importants se situent au niveau des relations entre l'Etat et les collectivités territoriales. D'un côté le rôle de l'Etat dans la gestion urbaine devra être redéfini, à Madagascar, et, de l'autre, les acteurs locaux devront prendre en main leur destin et défendre plus vigoureusement les intérêts de Majunga.

CONCLUSION GÉNÉRALE

Le processus de métropolisation existe à Madagascar. Dès l'introduction des mécanismes d'urbanisation moderne (plans d'urbanisme, politique de l'habitat, moyens performants de desserte du territoire, etc.), durant la période coloniale, le phénomène s'est amorcé. Mais l'armature urbaine malgache est caractérisée par une forme duale. A côté d'Antananarivo, qui a un statut particulier en tant que capitale nationale, il existe des métropoles régionales. Et, le cas de Majunga traduit bien la complexité de la formation complexe d'une grande ville dans les pays en voie de développement. Cependant, tout en étant un prototype classique de métropole régionale, elle ne répond pas à tous les critères de métropolisation.

*** * ***

Pour bien comprendre la problématique de la métropole régionale à Madagascar, une approche spécifique et un angle de vision particulier étaient nécessaires. On n'est pas encore au siècle des mégapoles dans la grande île. Si nous avons adopté les critères classiques de métropolisation dans la problématique, certains sont peu adaptés au cas de Majunga et des métropoles des pays en voie de développement. Les fonctions métropolitaines des pays développés correspondant relativement mal à la réalité urbaine locale. Quand on parle d'existence de firmes nationales ou internationales, de captage des flux de capitaux, d'existence de pôle de centralité très performants (technopôles) et de capacité d'innovation, l'application n'est pas évidente au concept de métropole régionale à Madagascar.

Au fur et à mesure que nous entrions dans le vif du sujet pour replacer tous les critères dans le cas majungais, la rectification des paramètres d'analyse devenait inévitable. Par ailleurs, une comparaison systématique avec la métropole régionale de Clermont-Ferrand s'avérait finalement une entreprise difficile et peu significative, pour mettre en exergue la notion de métropole à Majunga : trop de dissemblances structurelles, sur presque tous les critères (démographiques, fonctionnels et même spatial).

Le concept de métropolisation pour la ville de Majunga repose d'abord et principalement, sur des critères démographiques. Là, son rang métropolitain ne souffre d'aucune ambigüité : poids « historique », ampleur des migrations et croissance naturelle élevée. Et Majunga possède un rang national. Elle est la quatrième ville malgache et arrive à tenir tête à Fianarantsoa, derrière Toamasina et Antsirabe.

En dehors du niveau démographique, l'établissement des autres critères qui font les métropoles régionales est moins évident. Le manque de statistique et le flottement de certains indicateurs, tout comme la dimension des emplois informels, nous empêchent de les exprimer d'une façon cohérente. Majunga occupe le rang de premier port de pêche de Madagascar, et

est classée comme port long courrier secondaire ; en revanche elle a beaucoup perdu de sa fonction industrielle. Si elle est puissante dans le secteur commercial, face à ses concurrentes, elle est en retard du côté tourisme, surtout par rapport aux autres destinations internationales, en particulier le Sud malgache.

Dès que l'on parle de services rares et de fonctions métropolitaines stratégiques (banques, assurances, services aux entreprises et systèmes d'information), le pouvoir de commandement de Majunga s'étiole considérablement. Et, de plus, la quasi-totalité des entreprises de niveau supérieur qui opèrent à Majunga siègent, pour la plupart, à Antananarivo. C'est la conséquence d'une longue histoire urbaine qui a abouti à une tradition monocéphale séculaire. Mais la situation est générale, pour toutes les métropoles régionales de Madagascar et relève d'une problématique politique nationale.

*** * ***

En revanche, l'inscription spatiale du concept de métropolisation ressort très bien à Majunga. Et elle semble surpasser les autres grandes villes de province, en matière de rayonnement. Malgré une contrainte majeure, représentée par des conditions d'accessibilité et un degré d'enclavement élevé, le commandement spatial de la ville s'étale sur une vaste région du nord-ouest de Madagascar. Les facteurs de la métropolisation spatiale les plus dynamiques reposent sur des éléments classiques en pays en voie de développement, comme la collecte des produits agricoles, l'aire d'influence commerciale, soulignée par le dynamisme de certains acteurs commerciaux à l'instar des réseaux *karana* et des collecteurs *merina* ; mais aussi l'aire administrative, l'aire scolaire et surtout l'aire hospitalière. Il convient de signaler que certains facteurs de polarisation traditionnelle, comme la fonction portuaire, enregistrent actuellement des résultats en baisse. Majunga est le deuxième port malgache, mais son *hinterland* ne correspond pas tout à fait avec son aire d'influence potentielle au sein de la région.

Toutefois, l'emprise de la métropole majungaise sur l'espace se distingue par son fonctionnement difficile, à cause des conditions d'accessibilité. Si la relation inter-ville, et l'intermédiation ville-campagne, bénéficient d'un système de communication performant (route, chemin de fer, réseau téléphonique, etc.) dans les pays développés, ce n'est pas le cas pour Majunga, et les pays en voie de développement en général. Beaucoup de petites villes de son aire d'influence entretiennent avec elle des relations basées sur un système de transport caractérisé par des indicateurs médiocres : temps de trajet long, qualité de desserte mauvaise, nombreuses ruptures de charge et liaisons encore saisonnières. La quasi-totalité du réseau fonctionne encore avec des moyens de transport très traditionnels, comme le transport pédestre, la charrette et le boutre avec des trajets qui durent quelques jours. Les flux se caractérisent par la limitation des volumes échangés. Les courants massifs n'existent pas encore dans la problématique spatiale de notre zone d'étude.

En fait, au niveau régional, un scénario d'hypertrophie, avec constitution d'une ville primatiale est en train de se reproduire. Majunga écrase toutes les autres entités urbaines au sein de son ancienne province administrative, de par sa taille démographique, ses fonctions supérieures et son poids politique. Le concept de ville moyenne est fictif au sein de la région. L'indice de primatialité est très élevé puisque, si Majunga enregistre une population urbaine de 148 326 en 2005, Marovoay, la deuxième ville, n'atteint que 32 046 habitants pour la même période, soit cinq fois moins.

Au moins trois sous-systèmes caractérisent le réseau urbain local. Le sous-espace structuré directement par Majunga représente l'élément le plus dynamique et le plus cohérent. Huit petites villes au moins gravitent autour de Majunga et bénéficient d'une desserte favora-

ble et une proximité temporelle effective. Tandis que les deux autres sous-systèmes représentent des portions du réseau urbain plus mal connectées et plus mal hiérarchisées. Il s'agit de la région de Sofia autour de la ville d'Antsohihy qui assume la fonction relais del l'influence majungaise pour les petites villes enclavées à l'intérieur du pays Tsimihety. Puis, d'un autre côté, la région de Melaky qui tente de former un sous-réseau, organisé autour de la présence de Maintirano, malgré des conditions d'accessibilité très difficiles. Ce schéma d'une constitution d'un réseau, encore mal connecté et pas toujours cohérent, influence beaucoup le concept de l'aménagement du territoire dans le nord-ouest.

*** * ***

En ce qui concerne l'inscription de la métropole régionale dans le contexte national de Madagascar, toutes les autres capitales des anciennes provinces ont pratiquement le même niveau d'équipement et les mêmes caractéristiques fonctionnelles. Leur taille démographique est presque semblable. Par exemple, la lutte entre Fianarantsoa et Majunga est très serrée depuis plusieurs années. Pour la fonction portuaire, domaine où Toamasina se détache nettement, la concurrence est ensuite sérieuse entre trois autres métropoles, à savoir Toliara, Antsiranana et Mahajanga. Toutefois, cette dernière dispose actuellement d'un léger avantage. Mais, avec la construction du nouveau port en eau profonde d'Ehoala à Taolagnaro, la réfection de la RN6 menant à Antsiranana, l'ensablement du port de Majunga, une nouvelle donne pourrait bouleverser ceci. Dans ce cadre comparatif, la question concernant les avantages de Majunga se pose naturellement. La première caractéristique de la ville de Majunga est le cosmopolitisme plus prononcé de la composante démographique. Même si la statistique n'a pas encore révélé l'effet bénéfique de cet angle démographique et fait que Majunga se détache du peloton, cela devrait l'avantager à long terme.

Sous un autre angle, Majunga bénéficie d'une notoriété nationale voire internationale, mais très modeste et s'écarte indéniablement des autres métropoles régionales. Si on analyse l'événementiel (colloques, congrès et foires) qui se déroule dans les grandes villes depuis 1994, Majunga a une image solide. Sur treize manifestations culturelles d'envergure recensées, Antananarivo rafle l'essentiel. Toamasina, Fianarantsoa et Antsirabe n'ont accueilli aucune manifestation. Toliara a organisé un seul évènement (colloque international sur la spiruline) avec des chercheurs venant de France, des Etats-Unis, du Tchad et de la Côte d'Ivoire. Majunga se distingue nettement puisqu'elle a accueilli quatre manifestations. Il s'agit, d'abord, d'un colloque international sur la gestion contractuelle pluraliste et subsidiaire des ressources renouvelables à Madagascar, organisé par l'USAID en 1994. Ensuite, l'existence d'un pôle de recherche sanitaire lui a valu l'organisation d'une manifestation de l'Agence Universitaire Francophone (AUF), un forum de pneumologie en 2003. Toujours dans ce cadre, Majunga a été choisie récemment (mars 2008) pour accueillir le congrès scientifique international de la dermatologie de l'Océan Indien, en relation avec la deuxième faculté de Médecine de Madagascar. Enfin, une manifestation sportive, le semi-marathon international SIPROMAD a été organisé à Majunga en avril 2008 avec des sportifs internationaux en provenance des Etats-Unis, de la France (dont La Réunion et Mayotte) et l'Italie.

Au niveau spécifiquement africain, Majunga a également sa place dans la zone du canal de Mozambique même si son poids démographique est relativement faible. Par rapport aux autres métropoles, son poids géopolitique lui permettrait cependant d'être une porte d'accès du territoire malgache tournée vers l'Afrique et les Comores. Malgré les évènements malheureux de décembre 1976, Majunga demeure toujours le point relais de l'implantation de la communauté comorienne à Madagascar, sans compter ses relations étroites avec Mayotte.

L'enjeu de ce contact avec les autres communautés africaines se place, pour le moment, au niveau des échanges culturels. Mais, plus tard, les acteurs locaux du développement pourraient privilégier des échanges économiques, encore timides actuellement.

*** * ***

Un certain nombre d'indices permettent donc de mesurer le niveau de métropolisation de Majunga ; mais une vision générale de son avenir est nécessaire. Sans changement majeur, elle demeurera au niveau d'une métropole « banale » de pays en voie de développement, avec ses carences urbaines bien enracinées. Et cette vision incite à une action concrète en matière de gestion urbaine. Dès maintenant, il faut dépasser une gestion dictée par une politique du « coup par coup », et laxiste. Une véritable politique planifiée, décisionnelle et d'envergure serait nécessaire ; pour appuyer une réelle gouvernance municipale, visant à renforcer la position métropolitaine de Majunga. Et, les axes stratégiques du schéma d'aménagement futur de Majunga devraient reposer sur trois éléments majeurs : la mise en œuvre d'une gestion municipale plus performante, la planification de l'extension à l'est et le renforcement de la composante des infrastructures (transports et équipements). Tout ceci sans oublier la communication…

D'abord, régler la question de la gestion urbaine est indispensable puisque la pratique actuelle ne permet pas de répondre aux besoins de développement d'une grande ville. Avec les moyens financiers et humains actuellement disponibles, la situation de la ville ne s'améliorera pas, quel que soit le dynamisme des acteurs urbains de base. Mais cette action doit tenir compte d'un lourd contexte : la politique nationale de l'aménagement du territoire et celle de la décentralisation. En fait, le problème n'est pas seulement majungais, mais se place au niveau d'un questionnement politique fort au plan national.

Même si ce volet « gestion urbaine » dépend beaucoup du contexte national, Majunga peut saisir et exploiter à fond ses expériences acquises dans le domaine. On peut capitaliser le dynamisme singulier des acteurs de base (élus, techniciens et membres des associations de quartier), pour constituer un système de pression fortement actif, et faire du *lobbying*, afin de défendre l'intérêt de Majunga auprès des décideurs politiques nationaux.

Ensuite, la création d'une « ville nouvelle » à l'est, avec établissement d'une nouvelle politique urbaine basée sur des solutions durables sera fondamentale pour Majunga. Parallèlement, ce projet novateur devrait être accompagné du renforcement de son niveau d'équipement et des infrastructures. Dans ce cadre, la refonte du port est indispensable. Majunga doit tout tenter pour devenir réellement le deuxième port d'Antananarivo, avec des ouvertures différentes de Toamasina. Et cette revalorisation de la fonction portuaire pourrait être accompagnée d'un projet de plate-forme pétrolière à l'échelle nationale. D'autant que le démarrage des forages d'exploration sur le plateau continental (*off-shore*) au large de Mahajanga est maintenant effectif, lancé par *Exxon*. Mais ce projet ne sera pas bénéfique pour la ville sans l'amélioration des infrastructures de desserte comme, par exemple, la construction d'une autoroute (ou route rapide à défaut) ou d'un chemin de fer, capables de la rapprocher davantage de la capitale. Le redimensionnement de l'aéroport, pour bien capter les flux aériens régionaux, mais aussi pour accéder aux trafics internationaux, est également indispensable.

Pour atteindre ces objectifs, une réflexion concernant la politique urbaine générale de Madagascar est une nécessaire toile d'arrière-plan. Elle conditionne la dimension politique de la métropole régionale à Madagascar. On sait très bien que la dotation en moyens décents pour une gestion métropolitaine, rime avec décentralisation. Or, le concept de métropole régionale a été occulté par la mise en place d'une nouvelle collectivité de base : la région.

Concernant le cas spécifique de Majunga, il serait souhaitable de reconsidérer le découpage territorial donné à la région *Boeny*. Etendue sous la houlette de sa métropole, elle devrait normalement intégrer les petites villes qui partagent une relation fonctionnelle et cohérente avec elle, au lieu d'incarner un schéma artificiel, basé sur les seules relations administratives. Mais on devrait certainement reconsidérer l'idée de maintenir des « super-régions » dans un cadre voisin des anciennes provinces.

Toujours dans cette optique, la décision récente de l'Etat central de considérer Toamasina comme « capitale économique », suscite des interrogations et peut compromettre l'émergence des métropoles régionales si elle reste seule de ce type. L'objectif de la création d'une deuxième ville nationale n'est pas très clair, même s'il s'agit déjà d'un souci d'équilibre dans la politique d'aménagement du territoire. Mais l'initiative révélera-t-elle une véritable action volontariste de partage des fonctions métropolitaines stratégiques d'Antananarivo ? En fait, c'est plutôt au niveau des choix effectués par Toamasina que le processus pourra être pertinent. Or, sur ce plan, on sait très bien que Toamasina, malgré son port et son poids démographique, ne s'écarte pas vraiment du groupe de métropoles régionales de Madagascar. Elle en partage le sous-équipement notoire, les problèmes de gestion, l'accumulation des fonctions banales plus que supérieures. Elle est même dépassée par les autres dans nombre de secteurs comme la fonction commerciale, ou industrielle par exemple.

L'initiative est cependant louable puisqu'elle laisse entrevoir une volonté réelle de rompre avec la tradition monocéphale ; mais les critères du choix semblent moins évidents. Par ailleurs, une capitale économique ne se décrète pas[273]. Toamasina a le port mais pas l'aéroport, uniquement réservé au trafic régional. Elle est dotée de services de télécommunications, d'un réseau routier qui laissent encore à désirer. La décision de la création d'une capitale économique, capable d'enlever à Antananarivo les fonctions économiques supérieures, pourrait bien rester lettre morte. Dans ce cas, Majunga et les autres métropoles régionales, qui n'ont pas été consultées sur la pertinence du choix de Taomasina, ont peut-être leur chance.

Pour le cas spécifique de Majunga, l'action volontariste de l'Etat pourrait consister à améliorer ses infrastructures et à la doter en moyens. Elle n'est pas mal placée non plus pour prétendre à un rang supérieur de capitale économique, voire de deuxième ville de la Grande île. Elle a quelques atouts, qu'elle ne partage pas avec les autres capitales régionales, y compris Toamasina. Le cosmopolitisme de sa population n'est pas un effet du hasard. Il traduit des liens historiques, politiques et économiques qui ont favorisé son existence et sa croissance. Cet atout humain est couronné par des conditions géographiques favorables, d'ouverture sur l'Afrique et sur le monde. A Madagascar même, sa situation « intermédiaire » entre les Hautes Terres et la partie septentrionale de la grande île, pourrait lui faire jouer un rôle de relais de la capitale, dans l'aménagement même du territoire. En effet, toute action ciblée sur l'axe Toamasina-Antananarivo-Antsirabe ne ferait que renforcer la trame urbaine des Hautes Terres centrales et augmenterait encore l'écart au détriment du système urbain ripuaire. Et Toamasina est trop proche d'Antananarivo géographiquement (350 km). Surtout, il ne faut pas ignorer le dynamisme particulier des acteurs urbains à Majunga et leur capacité à prendre en main leur propre développement. Donc, le cas de Majunga mérite une réflexion dans la mise en place d'une « deuxième ville malgache ».

Au total, l'existence des métropoles régionales et la politique urbaine nationale mise en œuvre jusqu'à maintenant n'en sont pas encore au stade de contrer le monopole d'Antananarivo. Paradoxalement, la volonté décentralisatrice actuelle de la politique d'aménagement du territoire, via la mise en place des régions n'améliore pas la situation de Majunga, tout au

[273] « Toamasina : la capitale économique ne se décrète pas », *La Gazette de la Grande île*, n° 01477, jeudi 24 janvier 2008.

contraire. Avec de « petites » régions, on ne va pas beaucoup dévier du schéma classique d'émiettement qui renforce une tradition monocéphale enracinée. Le renforcement des métropoles existantes nécessite, au contraire, une tout autre politique. Sans un concept novateur et un bouleversement de la politique urbaine adoptée, les métropoles régionales ne pourront acquérir un statut digne de ce nom.

BIBLIOGRAPHIE

OUVRAGES GÉNÉRAUX ET THÉORIQUES

I - Ouvrages scientifiques

A - Livres

▪ **BEAUJEU-GARNIER J. (2001),** *Géographie urbaine*, Collection « U », géographie, Armand colin/Masson, 4ème édition mise en jour, juillet 2001, 349 p.

▪ **CHAZAN-GILLIG S. (1991),** *La société sakalava, Le Menabe dans la construction nationale malgache*, 1947-1972. KARTHALA-ORSTOM, 1991, Hommes et sociétés, 393 p.

▪ **CHEVALIER J. (2000),** *Grandes et très grandes villes en Amérique du Nord*, Carrefours de Géographie, collection dirigée par G. WACKERMANN, ELLIPSES Editions Marketing S.A., décembre 2000, 159 p.

▪ **COUR J-M. (1995),** *Les enjeux de l'urbanisation dans les pays en voie de peuplement, éléments de réflexion extraits de l'étude des perspectives à long terme en Afrique de l'ouest*, OCDE-Club du Sahel Paris, septembre 1995, 45 p.

▪ **DURAND-LASSERVE A. (1986),** *L'exclusion des pauvres dans les villes du Tiers-Monde (Accès au sol et au logement)*, collection « VILLES ET ENTREPRISE », Editions L'Harmattan, sept 1986, 170 p.

▪ **FABRIES-VERFAILLIE M. et STRAGIOTTI P.,** (2000), La France des villes ; Etudes supérieures de géographie Capes-Agrégation. Bréal, septembre 2000, 2e édition. 336 p.

▪ **GEVART P. (2006),** *Comprendre les enjeux de la décentralisation*. Editions l'Etudiant, série connaissance, janvier 2006, 167 p.

▪ **GRASLAND C. et SAINT-JULIEN T., (2006),** *L'analyse spatiale : introduction. Ecole d'été « Statistiques, Cartographies et Analyse spatiale » Yaoundé 2006*. CNRS, Université PARIS 7-Denis Diderot, Université Yaoundé I, Géographie-cités, 112 p.

▪ **HAROUEL J.L., (1981),** *Histoire de l'urbanisme*, Que sais-je ? Presses Universitaires de France, 1981, 127 p.

▪ **LE GOIX R., (2005),** *Villes et mondialisation : le défi majeur du XXIe siècle*. CFQD (Cartes, courbes, croquis, qui, quoi, faits et dates), collection dirigée par Pierre DALLENNE et Alain NONJON, Ellipses édition Marketing S.A., Paris 2005, 175 p.

▪ **MAINET-VALLEIX H., (2002),** *Durban, les indiens, leurs territoires, leur identité*, Collection « Hommes et Sociétés », éditions KARTHALA et IFAS, juillet 2002, 263 p.

▪ **NOIN D. et CHAUVIRE Y., (2004),** *La population de la France* ; collection U, Armand Colin Editeur, septième édition mise à jour, février 2004, 207 p.

▪ **NZUZI L. (1989),** *Urbanisation et aménagement en Afrique noire*, Préface de Jacqueline BEAUJEU-GARNIER. SEDES, 1989, 237 p.

▪ **RABEMANANORO E. (2007),** *AIR MADAGASCAR, 45 ans de passion aux couleurs malgaches*, Préface par son Excellence Monsieur Rajemison Rakotomaharo, avec la collaboration d'Alphonse Maka, Randy Donny, Guillot Ramilison et Edmond Rakotomalala, Janvier 2007, 186 p.

▪ **RAMAMONJISOA J., (1998),** *Antananarivo, populations et fonctions urbaines in « La cité des mille », Antananarivo : histoire, architecture et urbanisme*. CITE/TSIPIKA, 1998, p. 139-148.
▪ **THIOUB I., (2006),** *Les libano-Syriens en Afrique de l'Ouest*, De la fin du XIX^{e} siècle à nos jours. Département d'histoire, UCAD-Dakar, Sénégal, mars 2006, 25 p.

B- Travaux universitaires

▪ **AKINE MOHAMED G., (2004),** *Etude géographique de la ville de Moroni : capitale de l'union des Comores*. Mémoire de maîtrise de géographie, FLSH, Université d'Antananarivo ; Département de Géographie, mars 2004, 127 p.
▪ **ANDRIANIRINA L., (2000),** *Décentralisation et institutions publiques territoriales à Madagascar : processus et perspectives* ; Mémoire de masters en administration publique, Ecole Nationale de l'Administration (ENA), cycle international long, promotion « Averroès », février 2000, 74 p.
▪ **DAROUBINI H., (2007),** *Le marché Volovolo de Moroni : pôle de développement de l'ile autonome de la grande Comores* ; Mémoire de maîtrise en géographie, formation générale, FLSH, Département de Géographie, Université d'Antananarivo, novembre 2007, 115 p.
▪ **FAIVRE C. (2000),** *La gestion foncière urbaine à Madagascar…Un enjeu d'efficacité dans la décentralisation,* Mémoire en vue d'obtenir le diplôme d'Ingénieur ESGT (Ecole Supérieure des Géomètres et Topographes), Paris, 19 novembre 2000, 104 p.
▪ **FOURNET-GUERIN C. (2007),** *Vivre à Tananarive, géographie du changement dans la capitale malgache*. Presses de la Nouvelle Imprimerie Laballery, imprimé en France, Editions Karthala, avril 2007, Ouvrage publié avec le concours de l'Université Paris-Sorbonne (PARIS IV), 398 p.
▪ **JAOFETRA T., (1989),** *Migrations et dynamique de l'espace urbain de la ville d'Antsiranana*, Mémoire de DEA de Géographie, Etablissement d'enseignement supérieur des LETTRES, Université d'Antananarivo, avril 1989, 67p.
▪ **LE BOURDIEC F., (1974),** *Hommes et Paysages du riz à Madagascar*, Etude de géographie humaine, Janvier 1974, Imprimerie du FOIBEN-TAOSARINTANIN'I MADAGASIKARA, Antananarivo, p. 102-147.
▪ **LE BOURDIEC P., (1977),** *Villes et régionalisation de l'espace à Madagascar*, Recherches sur les processus d'élaboration d'un réseau urbain, Thèse, Université d'Antananarivo, 1977, Tome I et II, p. 1-338 ; p. 340-716.
▪ **NINON J. (2005),** *La croissance urbaine dans les îles du sud-ouest de l'océan Indien : manifestations et maîtrise du phénomène*, FLSH, Université de La Réunion, 2005, 10p.
▪ **RAHARINJANAHARY-CHEVILLARD R. (2006),** *Les déchets à Antananarivo : étude géographique*, Thèse de doctorat de troisième cycle, Sous la direction de Jean Marc HOLZ et RAMAMONJISOA J., Université de Perpignan, décembre 2006, 353 p.
▪ **RAMAMONJISOA J., (1978),** *Antananarivo : étude géographique d'un espace urbain*, Thèse de doctorat, TOME I et II, Thèse de doctorat de troisième cycle, Université de Nice, p. 1-254 ; p. 255-514.
▪ **RAMAMONJISOA J., (1974),** *Tananarive, étude de croissance urbaine*, Mémoire de maîtrise, laboratoire de géographie, Université de Madagascar, 168 p.
▪ **RAMIANDRISOA L., (2007),** *étude géographique d'un espace urbain malgache : l'exemple de la commune urbaine de Manakara* (Région Vatovavy-Fitovinany), Mémoire de maîtrise sous la direction de RATOVOSON Céline ; département de Géographie, formation générale, FLSH ; Université d'Antananarivo, octobre 2007, 127 p.
▪ **RAOLIARIVELO L. I. B., (2001),** *Décentralisation, un nouveau régime du développement à Madagascar, le cas de la commune rurale de Beforona*. Mémoire de DEA de géographie, université d'Antananarivo, année « U » 2000-2001, p. 1-3/ p. 102-111.
▪ **YOHORE G., (1987),** *Organisation de l'espace urbain et problèmes d'aménagement dans la région de Gagnoa (Côte d'Ivoire)*, Thèse de doctorat de troisième cycle sous la direction Monsieur Pierre ESTIENNE, Université de CLERMONT-FERRAND II, FLSH, 226 p.

II - Revues scientifiques

▪ **BAZIN M. (2005)**, *D'Athènes à Tachkent, métropoles et espaces métropolisés*, Métropoles et métropolisation n° 24, février 2005 ; CEMOTI et AFEMOTI, URL. Lettre de revue, 16 p.

▪ **CALIGARIS T. (2005),** *L'armature urbaine de la province d'Antsiranana, Madagascar* ; Article in regards géographiques sur Madagascar, Travaux et Documents n° 25, novembre 2005, p. 101-113.

▪ **DUBRESSON A. (1999)**, *Les grandes villes d'Afrique*. Conférence universitaire prononcée au C.R.D.P. de Rouen Mont-Saint-Aignan le mercredi 20 janvier 1999, p. 1-6.

▪ **DURAND-LASSERVE A. (1986)**, « Politique de l'habitat et approche de la lutte contre la pauvreté en Inde, au Brésil et en Afrique du Sud », CNRS, *Ville en développement*, n° 53, sept 2001, p. 2-4.

▪ **DURAND LASSERVE A. (2005)**, « La question urbaine dans le Tiers-Monde », *Villes et développement dans le Tiers Monde*, Strates, Numéro Hors-série. 2002, 18 mai 2005.

▪ **GENDREAU F. (1972),** *Les centres urbains à Madagascar, données récentes*, Extrait de colloques internationaux du CNRS, sciences humaines n° 539, La croissance urbaine en Afrique noire et à Madagascar. Talence 29 septembre - 02 octobre 1970, Editions du CNRS, octobre 1972, p. 592-609.

▪ **GIRAUT F. et MORICONI-EBRARD (1991),** *La densification du semis de petites viles en Afrique de l'Ouest*, MAPPEMONDE, 1991, p. 12-16.

▪ **JAGLIN S. et DUBRESSON A. (2002),** *Les décentralisations au risque de la fragmentation urbaine en Afrique subsaharienne*, Université Paris VIII, Institut français d'Urbanisme Chercheuse, Laboratoire Techniques Territoires et Sociétés (LATTS), Marne La Vallée, 2002, 17 p.

▪ **MAINET-VALLEIX H., (2002),** *La religion dans la ville post-apartheid, les quartiers indiens de Durban.* Article in Les Actes du FIG 2002. Religion et Géographie, Directeur scientifique de la publication : Gérard DOREL. CERAMAC, Université de Clermont-Ferrand II, 2002, 7 p.

▪ **POINSOT J., SINOU A. et STERNADEL J., (1989),** *Les villes d'Afrique noire entre 1650 et 1960. Politique et opérations d'urbanisme et d'habitat*. Analyses et documents, ORSTOM / ACA – Ministère de la Coopération et du développement, Paris, 1989, 346 p.

▪ **RAMAMONJISOA J., (1980),** *Le fokontany à Madagascar, approche géographique*, In Madagascar Revue de Géographie n° XXXVII. Faculté des Lettres, laboratoire de géographie, publiée avec le concours du Rectorat de l'Université de Madagascar, CNRS et AGM, juillet-Décembre 1980, p. 09-62.

▪ **RAMAMONJISOA J., (1983),** « L'extension urbaine de Tananarive : nouveaux visages », Premier article d'une étude sur le schéma directeur du « Grand Antananarivo », *MADAGASCAR*, Revue de Géographie n° XLIII, Faculté des Lettres, laboratoire de géographie, publiée avec le concours du Rectorat de l'Université de Madagascar, CNRS et AGM, Juillet-Décembre 1983, p. 65-104.

▪ **TROIN J-F., (2000),** *Les métropoles des « Sud »*, Carrefours de géographie, Collection dirigée par G. Wackermann, ELLIPSES édition Marketing, novembre 2000, 160 p.

III - Revues non scientifiques

▪ **LASSOURCE J-L., (2007),** *La métropole Rhin-Rhône, un territoire pour vos projets. 7 villes : Mulhouse, Belfort, Montbéliard, Besançon, Dijon, Chalon-sur-Saône*, Dossier MIPIM 2007, 42 p.

▪ **LE MEUR P.Y., (2006)**. *«Décentralisation par le Bas et Participation Clientéliste au Bénin»*, Le bulletin de l'APAD, *n° 15*, Les dimensions sociales et économiques du développement local et la décentralisation en Afrique au Sud du Sahara, 20 décembre 2006, URL, Johannes Gutenberg-Universitat Mainz, Institut fur Ethnologie und Afiikastudien, Forum 6, D-55099 Mainz (Allemagne), 20 p.

▪ **PEDRAZZINI Y., (1994),** *La métropolisation au Venezuela et les Barrios de Caracas*. Analyse d'un phénomène urbain croissant. Association pour la Recherche Coopérative Internationale, Note d'analyse, décembre 1994.

▪ **RAZAFINDRAKOTO M., ROUBAUD F. (2001),** *Pauvreté et récession dans les métropoles africaines et malgaches : éléments de diagnostic*, Document de travail DT/2001/10, DIAL (Développement et Insertion internationale), 30 p.

OUVRAGES SUR CLERMONT-FERRAND ET FRANCE

I - Ouvrages scientifiques

A - Livres

▪ **Collectif (1995),** *Autoroutes, économie et territoires*, CERAMAC 10, Comité national français de géographie, commission de géographie des transports, Actes du colloque SATCAR, 18-19 mai 1995, imprimerie POTTIER, février 1998, 202 p.
▪ **Collectif (1997),** *De la dynamique des territoires*, La géographie à l'Université Blaise-Blaise, ouvrages collectifs. Institut de géographie - CERAMAC – URA 1562, l'atelier neuf, février 1997, 202 p.
▪ **Collectif (2001),** *Commerces et services dans les campagnes fragiles, régions intérieures françaises et ibériques*, ouvrage collectif, CERAMAC 15, Presses universitaires Blaise Pascal, Clermont-Ferrand, avril 2001, 287 p.
▪ **Collectif (2002),** *L'auvergne urbaine, mythes et réalités de la ville auvergnate*, ouvrages collectifs, CERAMAC, Presses universitaires Blaise Pascal, Clermont-Ferrand, mai 2002, 254 p.
▪ **Collectif (2002),** *L'avenir des petites villes, ouvrages collectifs* ; actes du colloque international de Clermont-Ferrand en novembre 2002, CERAMAC 21, Presses universitaires Blaise Pascal, Clermont-Ferrand, novembre 2002, 325 p.

B - Travaux universitaires

▪ **EDOUARD J-C. (1999),** *Organisation et dynamiques urbaines de la bordure septentrionale du massif central : Auvergne – Limousin – Nivernais*, Thèse de doctorat en géographie sous la direction du Professeur JAMOT Christian, Université Blaise Pascal Clermont-Ferrand 1999, laboratoire d'accueil CERAMAC n° 16, 599 p.
▪ **FERROL M-E., (2002),** *La petite ville et son rôle dans l'aménagement des espaces sensibles : l'exemple du Sud du Massif central*. Mémoire de DEA, CERAMAC, Université Blaise Pascal 2001/2002, p. 10-40.
▪ **FERREIRA V., (2000),** *Composition et organisation d'un espace urbain : l'exemple de l'agglomération clermontoise*. Mémoire de maîtrise en Géographie urbaine. Sous la direction de JAMOT C. (1999/2000), Institut de Géographie, Université Blaise Pascal, Clermont-Ferrand II, 225 p.
▪ **LAUMIERE F. (1995).** *Le processus d'internationalisation des métropoles régionales : l'exemple de l'agglomération toulousaine*, Thèse de doctorat en Géographie et Aménagement, Université de Toulouse Le Mirail, UFR de Géographie et Aménagement, Institut Daniel Faucher, CIEU-URA 1146 CNRS, janvier 1995, p. 7-27.

II – Articles dans revues scientifiques

▪ **JAMOT C., (2001),** *Vichy : du tourisme à la ville, de la ville au tourisme*, Géocarrefour vol 76-2/2001, p. 133-138.
▪ **JAMOT C. et ODOUARD A.,** (1999), *Une ville de taille moyenne dans l'intérieur du Portugal : Viseu*. Cadernos de Geografia, n° 18, Université de Coïmbra, F.L.UC, p. 159-184.
▪ **JAMOT C. (1997),** *Mise en réseau des villes moyennes et réseau christallérien : compatibilité ou antinomie ?*, Villes moyennes, Espace, Société, patrimoine, Presses universitaires de Lyon, p. 47-55.
▪ **JAMOT C. (1995),** *Les réseaux des villes : une notion adaptée aux espaces peu ou mal urbanisés, l'exemple du massif central ?* Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Jagiellonskiego, Université de Cracovie, Pologne, p. 94-104.
▪ **JAMOT C. (1989),** *Villes et réseaux urbains du massif central*, Zeszyty Naukowe uniwersytetu Uniwersytetu Jagiellonskiego, Université de Cracovie, Pologne, p. 66-74.

▪ **JAMOT C., (1979),** *Aires d'influence et hiérarchie urbaine dans le massif central (Cartographie et Recherche empirique)*, Extrait de Revue d'Auvergne, tome 93, n° 475 de la collection, p. 51-91.

III - Documents techniques

▪ **Clermont communauté en chiffres** (**2003**), habitants, transports et déplacements, économie, vie quotidienne, La communauté d'agglomération clermontoise, Agence d'urbanisme et de développement, pôle planification, avril 2004, 158 p.
▪ **CLERMONT REPERES** (**2003**), Les emplois métropolitains supérieurs, Observatoire éco-démographie du Grand Clermont, Publication de l'Agence d'Urbanisme et du Développement Clermont-Métropole, dossier n° 05, octobre 2003, 8 p.
▪ **COMAC en chiffres (1999).** Communauté des communes de l'agglomération clermontoise. Avec la collaboration de l'INSEE, les chambres de commerce, février 1999, 206 p.
▪ **République Française** – Ministère de la Coopération, Secrétariat des Missions d'Urbanisme et d'Habitat (1975), Manuel d'Urbanisme en pays tropical / Volume 1 : l'habitat, Coopération et aménagement, 1984, 332 p.
▪ **SCOT de la Région Mulhousienne (2003),** Syndicat mixte pour le schéma de cohérence territoriale de la région mulhousienne, 4e réunion de l'atelier Avril 2002, n° 3, Aménagement de l'espace - Grands équipements, 26 mars 2003, 12 p.

OUVRAGES SPECIFIQUES A MAJUNGA

I - Ouvrages scientifiques

A - Livres

▪ **BLANCHY S. (1995),** *Karana et Banians, Les communautés commerçantes d'origine indienne à Madagascar*, Préface de Pierre Vérin, collection repères pour Madagascar et l'océan indien, L'harmattan, 346 p.
▪ **RABEARIMANANA G. (1994),** *Le Boina, in paysanneries malgaches dans la crise*, sous la coordination de Jean-Pierre RAISON. Editions Karthala, décembre 1994. p. 6-149.

B - Travaux universitaires

▪ **ABSOIR M., (2001),** *Les échanges commerciaux entre Madagascar et les Comores : incertitudes et perspectives (1988-1998*, Mémoire de maîtrise de géographie, FLSH, Université d'Antananarivo. Département de Géographie, mars 2001, 113 p.
▪ **ANDRIAMANGA A. R. H., (2006),** *Les impacts de la rénovation du système d'évacuation d'eaux à Mahajanga*, mémoire de maîtrise de géographie, FLSH, Université d'Antananarivo, Département de Géographie, mars 2006, 103 p.
▪ **ANDRIAMITANTSOA TOLOJANAHARY H., (2001),** *L'ampleur et la dimension de la pauvreté dans la ville de Mahajanga, le cas de deux quartiers : Ambohimandamina et Ambalavola*, Mémoire de D.E.A, Université d'Antananarivo, Département de Géographie ; juin 2001, 127 p.
▪ **BOUCHER S., (2000),** Le système sanitaire face au choléra, exemple de Majunga (Madagascar), maîtrise de géographie, Université de Rouen, juillet 2000, 187 p.
▪ **CAMARA Y., (1996),** Marovoay : un espace urbain et fonctions d'une petite ville du Nord-Ouest malgache, mémoire de maîtrise de Géographie, Université d' Antananarivo, 1996, 122 p.
▪ **FAHAR-EDDINE MONDY M., (2007),** *Les Comoriens de Majunga à l'heure actuelle : essai d'approche géopolitique*, mémoire de maîtrise en géographie, FLSH, Département de Géographie, Université d'Antananarivo, avril 2007, 90 p.

▪ **NDRIAMPIDY N. J., (2007),** *L'assainissement de la commune urbaine de Mahajanga(CUM) : la gestion des ordures ménagères.* Mémoire de maîtrise en géographie ; formation générale, FLSH, Département de Géographie, Université d'Antananarivo, novembre 2007, 122 p.
▪ **RABEARIMANANA G., (1978),** *Les hommes et leurs activités dans la péninsule de Mahamavo (Majunga) ; contribution à l'étude des relations ville-campagne,* Thèse pour le doctorat de 3e cycle, sous la direction du Professeur Jean CABOT, Université de PARIS VIII, Unité d'enseignement et de recherche de géographie, Paris-Antananarivo, 1978, 341 p.
▪ **RABESALAMA A. P. A. F., (2007),** *Les petits métiers dans la ville de Mahajanga,* mémoire de maîtrise en géographie ; formation générale, FLSH, Département de Géographie, Université d'Antananarivo, octobre 2007, 99 p.
▪ **RAHARINARIVONIRINA R., (1980),** *Tamatave et Majunga : étude géographique comparée de deux ports de Madagascar,* Thèse pour le doctorat de 3e cycle en géographie ; université de Nice, Antananarivo 1980, p. 12-102/ p. 237-289.
▪ **RANDRIAMANANTSOA E., (2000),** *Dynamique de l'espace villageois dans les plaines de Marovoay, cas d'Antsatramira,* Mémoire de maîtrise en géographie, FLSH, Département de Géographie, Université d'Antananarivo, février 2007, 125 p.
▪ **RANDRIANASOLO M. L., (2005),** *Les marchés urbains de Mahajanga : espaces commerçants et clients,* mémoire de maîtrise de géographie, FLSH, Université d'Antananarivo, décembre 2005, 103 p.
▪ **RAKOTOARISOA M. R. (2001),** *Analyse des problèmes de l'assainissement de la zone basse inondable de la ville de Mahajanga, cas du vallon de Metzinger,* mémoire de fin d'étude, Université d' Antananarivo, 79 p.
▪ **RANJARIVELO V., (1990),** *Les impacts urbains et régionaux des industries de la ville de Majunga,* Mémoire de maîtrise de géographie – Département de GÉOGRAPHIE, Université d'Antananarivo, novembre 1990**,** 181 p.
▪ **RASOAMIARAMANANA M., (1983),** *Aspects économiques et sociaux de la vie à Majunga entre 1862 et 1881 – Etudes historiques,* Université de Madagascar, ANTANANARIVO 1983, 165 p.
▪ **(RAVOMANANA PRADEL. G. H., (2004),** *Les dimensions géopolitiques de la coopération allemande dans le Nord-Ouest de Madagascar,* Mémoire de maîtrise de géographie, Université d'Antananarivo, Département de Géographie, septembre 2004, 103 p.
▪ **ROBSON S.F. (2005),** *L'influence actuelle de la communauté karana dans l'organisation de l'espace et la vie urbaine de Mahajanga,* mémoire de maîtrise de géographie, FLSH, Université d'Antananarivo, décembre 2005, 93 p.
▪ **ROESZ J., (1999),** *Etude comparative de deux quartiers de la ville de Mahajanga (Madagascar) : Ambalavola et Ambohimandamina,* Maîtrise de Géographie Humaine - UFR de Géographie, ULP Strasbourg I, 1998 / 1999, 125 p.
▪ **ZAMANY L. A., (2007),** *Les migrants merina dans la ville de Majunga,* Mémoire pour l'obtention du diplôme de DEA de géographie, FLSH, Formation doctorale, Université d'ANTANANARIVO, juillet 2007, 89 p.
▪ **ZAMANY L. A., (2004),** *Migrations, groupes ethniques et espace urbain à Majunga,* Mémoire de maîtrise de géographie, FLSH, Université d'Antananarivo, décembre 2004, 113 p.

II – Articles dans revues scientifiques

▪ **BELROSE-HUYGHUES V., (1981)**, La baie de Boina entre 1580 et 1640, une critiques des sources anciennes et récentes, *Recherche, Pédagogie et Culture*, n° 50, janvier 1981, p. 165-185.
▪ **RABEARIMANANA G. (2005)**, La région de Majunga : l'éternelle oubliée de l'organisation administrative. La pertinence du découpage territorial du Nord-Ouest en question, *Regards géographiques sur Madagascar,* Travaux et Documents n° 25, novembre 2005, p. 81-99.
▪**RABEARIMANANA G., RAMIARSON C et RAFREZY V., (1987),** Quelques aspects majeurs des quartiers sous-intégrés de la ville de Majunga, *Recherche pour le développement*, série sciences de l'homme et de la société, Antananarivo, 1987, n° 03, premier semestre, p. 77-84.
▪ **RAKOTONAVALONA D. H. (2005),** La crevetticulture dans la mangrove malgache : une pérennité assurée ?, *Travaux et Documents* n° 25, regards géographiques sur Madagascar ; numéro spécial Madagascar, sous la direction de Jean-Michel JAUZE, novembre 2005, p. 135-147.

▪ **WIDMER N., (2001),** Pauvreté et exclusion urbaine, *Une vue de terrain : Madagascar* – In Villes en Développement : septembre 2001 – n° 53, pp 5-6.

III - Documents techniques

▪ **MINISTERE DE L'AGRICULTURE, DE L'ELEVAGE ET DE LA PÊCHE (2003),** Unité de politique pour le développement Rural (UPDR), Monographie de la région de Mahajanga, juin 2003, 111 p.
▪ **SCHMITT F., (1994),** *Insertion socio-professionnelle des jeunes et réalités citadines à Madagascar : l'enjeu d'opérations en coopération régionales (Mahajanga) ;* enquêtes JEUNES-VILLES-EMPLOI (JVE), 1994, p. 1-18.
▪ **COMMUNE URBAINE DE MAJUNGA (2004), PUDi** (Plan d'Urbanisme Directeur), Projection 2023, rapport provisoire rédigé par Rajaona Georges, architecte urbaniste (Coordinateur du projet), Rajoharison Jules, ingénieur VRD, Rajaona Andry, socio-économiste. 2004, divisé en 6 chapitres.
▪ **CUM (Commune Urbaine de Majunga)** – RINDRA Conseil, Ratsirison Yveline-Rabenivo Moïse, *Réorganisation et renforcement des collectivités urbaines à Madagascar* / Organisation et Ressources Humaines, rapport final en remplacement du Rapport de février 1996, 153 p.
▪ **PAGES Claude (1997)**, ville de Majunga, projet de ville et défis 2001-2015 (version 1), 53 p.
▪ **PLAN REGIONAL DU DEVELOPPEMENT (2005),** Région BOENY, Avec le partenariat de la MIRA, SEDDCR, Le PNUD, Programme USAID /MISONGA.
▪ **PRD. (2005),** PLAN REGIONAL DU DEVELOPPEMENT, Région Boeny, volume 1, monographie analytique. Mars 2005. 92 p.

DOCUMENTS TECHNIQUES

I - Politique nationale sur l'urbanisation et l'aménagement à Madagascar

▪ **FAUCON F., (2001)**, « Les relations entre les villes moyennes auvergnates », *Les réseaux des villes en Auvergne (Les villes moyennes)*, rapport pour le Conseil régional, p. 20-34.
▪ **JAMOT C. (2001),** *Les villes moyennes auvergnates (Présentation), in Les réseaux des villes en Auvergne (Les villes moyennes)*, rapport pour le Conseil régional, p. 2-20.
▪ **JAMOT C., (2000)**, « Les possibilités de mise en réseau selon les décideurs locaux : Montluçon et Vichy », *Les réseaux de villes en Auvergne (Les villes moyennes)*, rapport pour le Conseil régional, p. 103-113.
▪ **Cabinet RAHARIVELO J. M. (1999),** Coopération française, projet FAC 96.00.75.00, Ministère de l'Aménagement du Territoire et de la ville, Fiches d'application de la circulaire ministérielle relative à la gestion de l'espace urbain n° 98/ 001/ MINATV/ MDB/ MI du 12 juin 1998, 104 p.
▪ **CODE DE L'URBANISME ET DE L'HABITAT (1969**), Décret n° 63 -192 du 27 mars 1963 *(J.O. n° 291 du 31.05.63, p. 1265)*, modifié par décret n° 69-335 du 29 juillet 1969 *(J.O. n° 658 du 09.08.69, p. 1744).*
▪ **MINISTERE DU BUDGET ET DU PLAN (1993),** *Espaces régionaux et décentralisation*, Direction générale du plan, Direction de la planification régionale ; PNUD/DESD, projet MAG 92/009, Rapport final provisoire, première phase. Imprimerie nationale, Antananarivo, septembre 1993, 147 p.
▪ **PCD (Plan Communal de Développement),** Soalala, Mitsinjo, Ambatomainty, Maintirano, Befandriana nord, Morafenobe, Maevatanana, Mandritsara, Port bergé, Tsaratanana, Analalava, Bealanana, Marovoay.
▪ **PNATH (2006), P**olitique **N**ationale de l'**A**ménagement du **T**erritoire et de l'**H**abitat, MDAT, PNUD Madagascar, UN-HABITAT, Gawto vision tag, août 2006, 31 p.
▪ **PNH (2006), P**olitique **N**ationale de l'**H**abitat, **M**inistère de la **D**écentralisation et de l'**A**ménagement du **T**erritoire (MDAT), PNUD Madagascar, UN-HABITAT, Gawto vision tag, août 2006, 17 p.

▪ **PNT (2004),** PLAN NATIONAL DE TRANSPORT (2004-2020), Vice-primature chargée des programmes économiques, Ministère des travaux publics, des transports et de l'aménagement du territoire. Programme sectoriel des transports (PST), secrétariat exécutif.
▪ **PNPDES (1990) P**olitique **N**ationale de la **P**opulation pour le **D**éveloppement **E**conomique et **S**ocial ; publication financée par le FNUAP, projet UNFPA/BIT MAG/87/PO2, 35 p.
▪ **RNDH (2000),** Rapport National sur le Développement Humain, le rôle de la gouvernance et de la décentralisation dans la réduction de la pauvreté, PNUD, février 2001, 183 p.
▪ **The CITIES ALLIANCE –** CNUEH, Ministère de l'Aménagement du Territoire et de la ville, Profil de MAHAJANGA, Juin 2001, 35 p.

II - Données statistiques INSEE/INSTAT

▪ **Direction Générale de la Banques des Données de l'Etat** (1993), Direction du Recensement Général de la population et de l'Habitat (**DRGPH**), *Populations cibles des interventions socio-sanitaires (Faritany de Mahajanga)*, juillet 1993, p. 103-129.
▪ **INSEE (2007), Actualités magazine (2007),** Statistiques pour la politique de la ville, mars 2007, n° 45, 11 p.
▪ **INSEE (2003),** *Les fonctions métropolitaines supérieures*, In profil Nord-pas-de-Calais, INSEE Nord-pas-de-Calais n° 02, avril 2003.
▪ **INSEE (1994),** les fichiers « SIRENE », 1994 (NAF 1993).
▪ **INSTAT (2006),** *Enquêtes périodiques auprès des ménages EPM 2005*, Directions générales des statistiques des ménages, Ministère de l'économie, des finances et du Budget (MEFB), USAID, INSTAT, résultats provisoires, juin 2006, 119 p.
▪ **INSTAT (2006),** *Estimation de la population en 2004*. Ministère de l'économie, des finances et du Budget (MEFB), USAID, Institut National de la Statistique (INSTAT), Direction générale, 2004, 32 p.
▪ **INSTAT (2006),** *Enquêtes périodiques auprès des ménages EPM 2004*, Directions générales des statistiques des ménages, MEFB, UNION EUROPEENNE, BANQUE MONDIALE, INSTAT, rapport principal, janvier 2006, 190 p.
▪ **INSTAT (2005),** *Les 22 régions de Madagascar en chiffres*. Ministère de l'économie, des finances et du Budget (MEFB), USAID, Institut National de la STATistique (INSTAT), Direction générale, novembre 2004, 256 p.
▪ **INSTAT (2001),** *L'emploi, le chômage et les conditions d'activité dans les sept grandes villes de MADAGASCAR*. Premiers résultats de l'enquête emploi urbain 2000, deuxième trimestre 2000, février 2001, p. 1-76.
▪ **INSTAT (2001),** *Monographies des 22 régions*, MAEP, UPDR, INSTAT, Coopération française, 2001.
▪ **INSTAT 1996 /** Banque Centrale de Madagascar, Economie de Madagascar, Revue n° 01, décembre 1996, 276 p.

III - Rapports

▪ **BANQUE MONDIALE, Madagascar (1999),** *Le partenariat, directions des opérations pour Madagascar, Comores, Maurice et Seychelles*, MSM, Antananarivo Madagascar, 126 p.
▪ **BANQUE MONDIALE, Madagascar (1996),** *Evaluation de la pauvreté*, Département de l'Afrique Centrale et de l'Océan Indien, Volume II, 28 juin 1996, 186 p.
▪ **BCEOM-INFRAMAD (2001),** *Rapport diagnostic*, élaboration du schéma directeur des marchés de la ville de Majunga. BCEOM-INFRAMAD, avril 2001, 82 p.
▪ **Coopération Française** – Ambassade de France à Madagascar / Service de Coopération et d'action Culturelle, *Projet d'appui au développement de l'agglomération d'Antananarivo*, Projet FAC 96.00.75.00, 12 p.
▪ **CREAM (2005),** Centre de recherches, d'études et d'appui a l'analyse économique à Madagascar, atelier régional sur : « *le climat d'investissement et l'intégration régionale à Majunga* », Compte rendu, PNUD, décembre 2005, 20 p.

▪ **FORCES UNIES,** « *HERY MIRAY* »**, (1998),** *Plates formes des associations de quartiers*, Mahajanga, septembre 1998, 26 p.
▪ **IRCOD, (2005),** *Rapport de la situation des occupations illicites dans le vallon de Metzinger en 2001*, mai 2003 et juin 2005.
▪ **IRCOD, (2000),** Institut Régional de COopération-Développement, *L'Alsace en coopération avec le Sud*. Panorama sur l'activité 2000, 88 p.
▪ **JAMET J.-L., (2001),** *Pré-rapport de la mission urbanisme Madagascar*, IRCOD – Majunga, 48p.
▪ **PAIQ 1999**, Projet d'Appui à l'initiative du Quartier, *Rapport de l'Atelier national du PAIQ*, Octobre 1999, p. 19-21.
▪ **PAIQ/PAGU (2001),** *Rapport d'activités*, coopération française, janvier 2001, 75 p.
▪ **PRUD (2004),** *Gouverner les villes du Sud*, défis pour la recherche et l'action, Actes du colloque international du PRUD (Programme de Recherche Urbaine pour le Développement), placé sous le haut patronage du Ministre des Affaires Etrangères, PARIS, UNESCO, 5-7 mai 2004, 296 p.
▪ **RANDRIAMAMPIONONA H., (2000).** *Rapport de stage* (18 novembre au 18 décembre 1995), Commune de Mahajanga / Commune d'Illzach.
▪ **RAZAFINDRAKOTOHASINA S. et RASOLOFONJATOVO J. E., (1996)**, PAIQ, *Application de PRA et de la MARP en milieu urbain*. In « PETIT GUIDE pratique et documents divers à l'attention des ONG. Ressources du PAIQ », Février 1996. 31 p.

IV - Autres

▪ **ATLAS DE L'AFRIQUE, MALI (2001),** Atlas du Mali. Les éditions J.A aux éditions du Jaguar, 2e édition, octobre 2001, 80 p.
▪ **ATLAS DE L'AFRIQUE, NIGERIA (2003),** Atlas du Nigeria. Les éditions J.A aux éditions du Jaguar, février 2003, 158 p.
▪ **ENCYCLOPAEDIA UNIVERSALIS**, UNIVERSALIA (1976), Les événements, les hommes, les problèmes en 1975. Encyclopépaedia Universalis S.A., 1976. Troisième publication, juillet 1978, p. 127-212.

ARTICLES DE PRESSE ET MAGAZINES

▪ Boina Communication, n° 28 du 30 mai 1997, p. 19-25.
▪ Capricorne, Revue trimestrielle d'information du Service de Coopération et d'Action Culturelle à Madagascar, n° 15 et n° 16.
▪ CITE (1998), Alliance Française, *Regard sur la province de Mahajanga*. Dossier de presse réalisé à partir des périodiques disponibles au CITE, octobre 1998, 93 p.
▪ DMD (Dans les Média Demain). n° 489, 497, 518, 540, 732, 740, 750, 752, 753, 754, 757, 764.
▪ Kolohay**,** Bulletin de liaison du PAIQ, n° 00005-00006, avril-août 2001.
▪ L'Express de Madagascar, quotidien d'information et d'analyse n° 1654 ; n° 3726 ; n° 3738 n° 3752 ; n° 3754.
▪ La Gazette de la grande île, journal quotidien, la vérité imprimée, n° 01312 ; n° 01477.
▪ La Vérité, quotidien national d'information et d'analyse, n° 0078 ; n° 0089.
▪ Les Nouvelles, quotidien national d'information et d'analyse n° 0429 ; n° 1197 ; n° 1336.
▪ MADAGASCAR MAGAZINE, n° 43, le premier magazine des échanges économiques, commerciaux, culturels et touristiques (sept.-oct.-nov. 2006), *Dossier spécial Mahajanga*.
▪ Madagascar-Tribune, quotidien d'information, n° 3979-3980 ; n° 5239 ; n° 5256 ; n° 5575 ; n° 5590 ; n° 5583**.**
▪ ROI Madagascar (Revue de l'Océan Indien), n° 166, avril 1997, Chaque mois une ville, *Mahajanga : une ville qui veut décoller*.
▪ Villes en développement**,** Bulletin de la Coopération française pour le développement urbain, l'habitat et l'aménagement spatial, n° 35 du mars 1997 ; n° 47-49-50, mars-sept.-déc. 2000 et n° 51, mars 2001.

WEBOGRAPHIE

I- Généralités

- AFD et les villes, Collectivités locales et coopération décentralisée. Notes et documents n°24, Coordonné par Thierry Paulais et Martha Stein-Sochas. Disponible sur : www.afd.fr.
- Commune urbaine d'Antananarivo : le site officielle de la ville d'Antananarivo. Disponible sur : www.antananarivo.mg.
- Congrès international de la population, disponible sur : www.lanouvellerepublique.fr.
- Décentralisation au Sénégal : les bœufs attendent la charrue, IPAO – Dakar, Extrait du site de l'Institut PANOS Afrique de l'Ouest. Disponible sur : http://www.panos-ao.org/spip.php.
- Définitions et concepts de métropoles, CRDP de LYON métropole, 2001 ; auteurs : F. Anal et S. Genevois. Disponible sur le : **Erreur ! Référence de lien hypertexte non valide.**.
- Effectif de la population à Madagascar selon la projection avec la variante moyenne (Projection 1993). Disponible sur : www.instat.mg.
- Enjeux et dangers de la province autonome, "L'anti-mondialisation à la malgache", Article écrit par Simonette Fanjanarivo, Journaliste. Disponible sur : www.espace-francophone.com.
- Evolution administrative à Madagascar ; cartes des découpages administratifs successifs à Madagascar. Disponibles sur : http://nah296.free/images/mada.1989.
- Fiches pays : La Mozambique (Population totale, population urbaine et croissance démographique), disponible sur www.jeuneafrique.com .
- GEOTHEM : métropoles, confluences des villes métropoles, Les bibliographies thématiques. Disponible sur : http://cnfg.univ-paris1.fr/them/metrop.htm.
- Hiérarchie urbaine, distribution rang-taille et développement régional au Maroc, Christine CUENCA, chercheur associé au CEFI, ATER, CEREFI & CRERI. Disponible sur : http:// emma.gsu. edu.tr /articles/ cuencakamal.doc**.**
- La ville de Thiès (SENEGAL), Nouvel organigramme de l'Administration communale, disponible sur : http://www.mairie-thies.sn.
- Les critères de métropolisation, rappel historique sur un néologisme. Disponible sur : http://www.crdp-lyon.crdp.fr/themadoc/metropol/metrop.htm.
- Le Libano-syrien, site officiel du RPG, Juin 2003 : de l'opposition constructive à l'opposition frontale. Disponible sur : http://www.rpgguinee.org/web/leparti.
- Les enjeux de l'urbanisation dans le pays en développement, disponible sur : www.urbanisme.equipement.gouv.fr/cdu/datas.
- Les secteurs informels dans la ville de Yaoundé. Disponible sur : http://www.aimf.asso.fr.
- Les secteurs informels : les femmes dans les secteurs informels en Afrique. Disponible sur : http://www.sedet.jussieu.fr/sites/Afrilab/documents.htm.
- Les métropoles dans le "Sud", conférence de J.F. TROIN lors du colloque « Les villles dans le monde », le 03 mai 2000. Disponible sur : http://ac-orleans-tours.fr.
- Les villes de l'Afrique de l'Est (Les provinces de Mozambique), Disponibles sur : http://etudesafricaines.revues.org.
- Madagascar : populations et villes principales. Disponible sur : http://www.tageo.com.
- Métropole régionale, définition. Disponible sur : http://www.muleta.org.
- Ministère de l'intérieur et de la reforme administrative (Madagascar). Décret n° 2004 – 299 fixant l'organisation du Fokontany ; décret N° 2004-859 du 17 septembre 2004 fixant les règles relatives à l'organisation des Régions ; Lois n° 2004-001 du 17 juin 2004 relative aux Régions. Disponible sur : www.mira.gov.mg.
- Onze fonctions « métropoles supérieures » pour illustrer le rayonnement de grandes villes, INSEE. Disponible sur : http://strates.revues.org.
- Pierre-Yves Le MEUR, Décentralisation par le bas et participation clientéliste au Benin, Le bulletin de l'APAD, *n° 15*, mis en ligne le : 20 décembre 2006. URL. Disponible sur : http://apad.revues.org/document562.html.

▪ Publications des scientifiques de l'IRD. Sciences humaines et sociales, 1972. Colloques, congrès et séminaires. La croissance urbaine en Afrique noire et à Madagascar, colloque international du CNRS, Paris 1972. Disponible sur : www.documentation.ird.fr.
▪ Qu'est-ce qu'un pôle d'échange ? L'élaboration d'un projet de pôle. Disponible sur : http://www.pduif.org.pdf.
▪ Régionalisation : éléments pour une politique de régionalisation (par Jean Pierre Raison, Professeur à Paris X Nanterre). Disponible sur : http://nah296.free.fr/raison_fm2.htm.
▪ Situation actuelle de la décentralisation au Sénégal : la démocratie locale et la représentation locale, le dialogue entre les autorités locales et les acteurs de base. Disponible sur : http://www.pdmnet.org.htm
▪ Students of the world (Base de données en ligne), Pays du monde : répartition de la population en 2005, Disponible sur : www.studentsoftheworld.info.
▪ SUDS en ligne, Les dossiers thématiques de l'IRD. Métropoles en mouvement. Villes du Nord, villes du Sud ; états des lieux de 19 métropoles. Disponible sur www.mpl.ird.fr/suds-en-ligne.
▪ WIKIPEDIA, L'Encyclopédie libres (Base de données en ligne : wikipédia bénéficie du soutien de la wikimédia Foundation), Wikipedia est une marque déposée de la Wikimedia Foundation. Disponible sur : http://fr.wikipedia.org.
▪ Zone de planification de Mahajanga, généralités sur la région : agricoles, élevages, pêches, les hôtels et restaurants, concessionnaires de voiture, industries et commerces. Disponible sur : http://membres.lycos.fr/bismajunga/zpmga.html.

II - Sites spécifiques à Majunga

▪ ADTIA (Association de Développement du Tourisme Intégré à Antsanitia), commune rurale de MAJUNGA II. Disponible sur : www.adtia.org.
▪ Belobaka, la commune rurale de Belobaka (*Fivondronana* de Mahajanga II), disponible sur : www.belobaka.com.
▪ Equipe municipale, commune urbaine de Majunga. Disponible sur : www.majungaonline.chez-alice.fr.
▪ Evénements bimestriels : 2007-2006-2005, Région Boeny. Disponible sur : http://www.regionboeny.org.
▪ Historique du MAJUNGA, disponible sur : www.diegobaie.ifrance.com/majunga.htm.
▪ IRCOD (Institut de Recherche et de Coopération-Développement), l'ALSACE en coopération avec le SUD (Coopération décentralisée), la ville de MAJUNGA ; disponible sur : www.ircod.org.
▪ IRCOD (Institut de Recherche et de Coopération-Développement), les actions du Département du BAS-RHIN avec la ville de Majunga, (Un exemple de coopération des villes Nord-Sud) ; disponible sur : www.sdau.cg67.fr.
▪ KATSEPY, électrification rurale de la commune de Katsepy, Le 15 juillet 2005. Disponible sur : http://www.regionboeny.org/actualites2005.htm.
▪ La voix de l'AMBIKY, Journal de l'association « *Tsingetsihetsy* », Commune de Majunga : les employés non rémunérés depuis janvier ; Commune de Majunga : une zizanie totale. Disponible sur : www.ambiky.com.
▪ Mahajanga (Madagascar) : Troisième ville de Madagascar après Antananarivo et Tamatave. Disponible sur : http://presidencedelarepublique.fr/elysee/elysee.fr.
▪ Monographie de la région de Boeny (Présentation, population, investissements privés, artisanat, secteur mines et énergies, tourismes et pêches et aquacultures), Disponible sur : www.regionboeny.org.
▪ Monographie de la région de Majunga. Disponible sur www.maep.gov.mg.
▪ Université de Mahajanga (Statistiques), disponible sur : www.univ-mahajanga.mg.
▪ Ville de Majunga, histoire et monographie. Disponible sur : www.majunga.org.
▪ Ville de Majunga, tourisme, histoires assorties de la monographie. Disponible sur : http://membres.lycos.fr/bismajunga/mgaville.html.

III - Clermont-Ferrand et France

- Agence d'urbanisme et de développement, Clermont-métropole. Champs d'intervention : pôle planification et cadre de vie, pôle observation observatoire du foncier. Disponible sur : http://www.clermontmetropole.org/html/actualites.html
- De l'urbanisme commercial au commerce dans l'urbanisme. La contribution de la FNAU au débat sur la réforme de l'urbanisme commercial. Disponible sur : http://www.fnau.org.
- Décentralisation en France (Décentralisation institutionnelle et territoriale). Disponible sur : www.georges-pompidou.org.
- Limoges, métropole régionale, Quels sont les éléments qui traduisent le statut de métropole régionale de l'agglomération de Limoges ? Disponible sur : http://www.ac-limoges.php
- Métropole régionale, l'agglomération dijonnaise regroupe vingt et une communes au sein d'une Communauté d'Agglomération. Disponible sur : http://www.grand-dijon.fr.
- Trois métropoles européennes : LILLE-LYON-STRASBOURG. Que signifie le terme « métro-polisation » ? Disponibles sur : http://www.crdp-lyon.cndp.fr.

MAJUNGA EN IMAGE

I. Majunga : terre d'accueil



Photo n° 01 : Les tireurs de « pousse-pousse » à Majunga (cliché de l'auteur, oct. 2006).
La ville de Majunga attire traditionnellement toute la population de la grande île. Les tireurs de « pousse-pousse », qui constituent une communauté très importante de la ville, proviennent généralement de la région du Sud-Est et du Sud profond. Ce sont les Antandroy et les Betsirebaka qui excellent dans ce métier.



Photo n° 02 : Les petits métiers au sein de la ville (cliché de l'auteur, oct. 2006).
Ce jeune Betsileo de Fianarantsoa est venu très récemment à Majunga pour débuter sa carrière professionnelle dans le commerce ambulant au sein de la ville. Il colporte des marchandises d'usage courant, avec une mobilité incessante à travers la ville : avenues, marchés, gares routières, stations service, etc.

I. Majunga : terre d'accueil



Photo n° 03 : Une mosquée « karana » à Majunga be (cliché de l'auteur, oct. 2006).
L'existence de nombreux édifices religieux dans la ville (bohra, khoja, ismaeli, etc.), en particulier dans le quartier de Majunga be, témoigne de l'enracinement profond de la communauté karana à Majunga et de l'ampleur du phénomène migratoire.



Photo n° 04 : La mosquée de Mahabibo (cliché de l'auteur, oct. 2006).
Majunga est indiscutablement la ville la plus fortement islamisée de Madagascar. Cinq fois par jour, les voix des muezzins se répondent en écho, pour un appel à la prière. La forte présence de l'Islam est due essentiellement à la migration comorienne.

II. Le port de Majunga



Photo n° 05 : Le port de Majunga (cliché de l'auteur, oct. 2006).
La photo montre le quai Vuilemin, vu depuis La pointe de sable. Il abrite un entrepôt d'une surface de 3 120 m². Au premier plan, les barges et les chalands métalliques, ainsi que les remorqueurs, assurent les opérations de chargement/déchargement des bâteaux, depuis la rade foraine.



Photo n° 06 : L'entrepôt au bois sur le quai Moriceau (cliché de l'auteur, oct. 2006).
Le bois (planches, madriers et bois carrés) figure parmi les produits phares exportés par Majunga. Les bois sont amenés par botry de Mahajamba, Soalala et Besalampy. Les principales destinations sont Mayotte et Les Comores.

II. Le port de Majunga



Photo n° 07 : Le port aux Boutres du quai Orsini (cliché de l'auteur, oct. 2006).
Les goélettes de construction traditionnelle, laissent entrevoir leurs poulies de renvoi en bois, leurs cordages en fibres naturelles et leurs voiles enroulées en coton. Au premier plan, un madrier sert à l'abordage pour permettre les transbordements qui se font à dos d'homme. Une armée de dockers, effectuant un va-et-vient incessant entre les cales des navires et les dépôts du quai, assure le chargement.



Photo n° 08 : Le trafic sur Botry (cliché de l'auteur, oct. 2006).
L'armateur effectue le dernier contrôle des marchandises. Des articles divers encombrent le quai : des noix de coco en tas et des bois fraîchement débarqués. Tandis que, à l'opposé on charge les produits à embarquer : cartons de biscuits et de bonbons, matelas, lits, packs de bouteilles d'eau et cagettes de bière.

III. L'activité industrielle à Majunga



Photo n° 09 : L'ancien site de la SOTEMA (cliché de l'auteur, fév. 2008).
La fermeture de la SOTEMA a porté un coup sévère à la fonction industrielle de Majunga. L'ancien site de SOTEMA est occupé, en partie, par PGM (Polo Garment Majunga) qui reste dans le domaine du textile. Mais, malgré ses 1 000 salariés, cette entreprise ne peut relancer l'emploi industriel à elle seule.



Photo n° 10 : La Savonnerie Fitiavana (cliché de l'auteur, oct. 2006).
La quasi-totalité des industries de Majunga relève du domaine de la transformation des matières premières (agro-alimentaire, traitement du coton et savonnerie). Ce sont des établissements de petite taille, comme la savonnerie « *Fitiavana* » sur la route d'Amborovy.

IV. Le tertiaire à Majunga : marchés et commerces



Photo n° 11 : Le marché de bazar be (cliché de l'auteur, oct. 2006).
C'est un élément hérité de la période coloniale. Volontairement, il n'a pas été touché par les travaux de rénovation afin de préserver son identité.



Photo n° 12 : Le marché de Marolaka (cliché de l'auteur, fév. 2008).
La plaque inaugurale des travaux de rénovation des marchés de Mahajanga a été dévoilée par Jacques Chirac, lors de sa visite dans la cite des fleurs : le 21 juillet 2005. Ici, le marché de Marolaka inauguré le 22 novembre 2007. Les marchés rénovés offrent 2 380 places et 740 nouveaux emplois.

IV. Le tertiaire à Majunga : commerces et services



Photo n° 13 : Imprimerie à Majunga be (cliché de l'auteur, oct. 2006).
Les services s'accumulent à Majunga be, le poumon économique de la ville. Ce magasin, sur la rue Maréchal Joffre, est l'une des rares imprimeries qui exercent à Majunga.



Photo n° 14 : Salon de thé et boulangerie à Majunga be (cliché de l'auteur, oct. 2006).
Le commerce banal (comme l'anomal), est tenu par la communauté « *karana* ». Il se localise essentiellement à Majunga be. Le bâtiment sert en même temps d'habitation, à l'étage, et de local commercial. Cette disposition constitue le dénominateur commun de l'implantation *karana* dans le quartier de Majunga be.

IV. Le tertiaire à Majunga : tourisme



Photo n° 15 : Le bord de mer à Majunga (cliché de l'auteur, janv. 2008).
Rénové en 2005, suite au ravage d'un cyclone, le bord de la mer offre une promenade traditionnelle de fin de journée le long du boulevard Poincaré et en corniche (au fond). On y vient pour flâner, en profitant des magnifiques couchers de soleil, et se retrouver entre amis ou en famille. La promenade peut se prolonger jusqu'au « Port Schneider » en passant par le boulevard Marcoz et le « jardin d'amour » situé à la Pointe du caïman.



Photo n° 16 : L'hôtel Antsanitia Resorts (Source : www.adtia.org. déc. 2006).
Inauguré le 27 septembre 2006, lors de la célébration nationale de la Journée Mondiale du Tourisme, l'hôtel balnéaire d'Antsanitia, composé de bungalows, surplombe l'estuaire de la rivière *Morira* et la magnifique langue de sable qui le sépare du canal de Mozambique.

V. Les fonctions métropolitaines de Majunga



Photo n° 17 : Le pouvoir politique : bâtiment de la résidence du Faritany (cliché de l'auteur, oct. 2006).
Construit en 1901 pour l'administration coloniale, ce bâtiment est typique de la présence française. Les pouvoirs politiques successifs l'ont utilisé : gouverneurs militaires, chefs de province, PDS de Faritany, etc.



Photo n° 18 : Le pouvoir religieux : la cathédrale du "Cœur Immaculé de Marie" (cliché de l'auteur, oct. 2006).
La première pierre de ce bâtiment a été posée le 25 octobre 1942. Celui-ci mesure 47 m sur 22 m. Son clocher atteint 42 m au sommet de la croix. Il symbolise la présence de l'évêché, au sein de la ville de Mahajanga. Le diocèse de Majunga contrôle une vaste zone.

V. Les fonctions métropolitaines de Majunga



Photo n° 19 : Le lycée Philibert Tsiranana (cliché de l'auteur, janv. 2007).
Malgré l'implantation d'un lycée par *Fivondronana* depuis la Deuxième République (1975-1991), le lycée « Philibert Tsiranana », datant de 1954, continue à drainer des élèves depuis fort loin. Son aire de recrutement coïncide à peu près avec l'ancienne province de Majunga. Il a été rebaptisé en hommage au « père de la nation ».



Photo n° 20 : L'Université, IOSTM (cliché de l'auteur, oct. 2006).
Créée en 1977, l'unique école dentaire de Madagascar, à Mahajanga, confirme, en centre-ville, le dynamisme de la fonction universitaire de la ville. Elle forme des étudiants issus de différentes nationalités : Malgaches, Comoriens, Camerounais, Maliens, Indo-pakistanais, etc…).

V. Les fonctions métropolitaines : Majunga, un pôle médical régional



Photo n° 21 : Le Centre Hospitalier Universitaire (CHU) d'Androva (cliché de l'auteur, fév. 2008).
Le pôle sanitaire d'Androva apporte un pouvoir métropolitain certain pour Majunga, à cause de la qualification des personnels, de la supériorité du plateau technique et de la rareté de services offerts. Bâti sur un site encore vaste durant la colonisation (1924), son rayonnement spatial est très étendu.



Photo n° 22 : Le complexe Mère-Enfant (cliché de l'auteur, fév. 2008).
Opérationnel depuis le mois de juin 2007, grâce à la coopération nippo-malagasy à Mahajanga, le complexe Mère-enfant est construit dans l'enceinte du CHU d'Androva. C'est l'une des plus modernes infrastructures sanitaires mère-enfant dans l'Océan Indien.

VI. L'urbanisme majungais



Photo n° 23 : L'avenue Philibert Tsiranana (cliché de l'auteur, oct. 2006).
Majunga dispose d'avenues et de boulevards très larges, hérités de la période coloniale. En général, les pénétrantes urbaines sont bien organisées et facilitent beaucoup la circulation en centre-ville. L'avenue « Philibert Tsiranana », qui passe devant l'hôtel de ville, est l'un des axes les plus importants de la ville.



Photo n° 24 : Une maison en tôle (cliché de l'auteur, oct. 2006).
La banalisation de la construction en tôle marque aussi l'urbanisme majungais, en particulier dans les quartiers populaires. Ici, une maison entièrement en tôle, dans le quartier de Manga (centre-ville) : piliers en bois, terrasse en ciment, murs et toiture en tôle.

VI. L'urbanisme majungais



Photo n° 25 : L'inondation à Fiofio (cliché de l'auteur, fév. 2008).
La zone du vallon de Metzinger régulièrement l'inondation. C'est une zone tampon, envahie par l'eau durant la saison des pluies. Ici, à Fiofio, après le passage du cyclone « *Fame* », au mois de février 2008, les canaux sont pleins et les rues sont inondées.



Photo n° 26 : L'enrochement du bord de mer (cliché de l'auteur, fév. 2008).
Le cyclone « *Fame* » a partiellement endommagé les berges du bord de la mer, au mois de février 2008. Pour limiter les dégâts, qui se produisent à chaque passage de cyclone, le renforcement du littoral est indispensable.

VII. Les modes de transport et liaisons régionales



Photo n° 27 : Le stationnement des taxis-brousse (cliché de l'auteur, fév. 2008).
Le taxi-brousse est l'un des moyens les plus usités pour la desserte des métropoles régionales à Madagascar. Faute d'une gare routière aménagée, le stationnement se fait par entassement le long de l'avenue du 14 octobre. L'essentiel du parc automobile est composée de minibus japonais (Toyota, Mazda et Nissan). Toutefois, le projet de construction d'une gare routière aux normes est en cours.



Photo n° 28 : La RN 4 à Tampoketsa (cliché de l'auteur, fév. 2008).
Longue de 570 km, la RN4 assume un rôle primordial dans la liaision Mahajanga / Antananarivo. En taxi-brousse, le parcours dure environ 12 heures ; mais le temps fort du trajet est indiscutablement la côte de Tampoketsa, à l'entrée des Hautes Terres, où la RN4 est truffée des virages en lacets et d'épingles à cheveux.

VII. Les modes de transport et liaisons régionales



Photo n° 29 : Le commerce des fruits sur la RN4 (cliché de l'auteur, fév. 2008).
A côté de la desserte des petites villes le long de son axe, la RN 4 offre également l'opportunité, aux paysans, de vendre leurs produits. De multiples points de vente improvisés sont installés comme ici au niveau du parc national d'Ankarafantsika, près de Tsaramandroso (citrons et achards).



Photo n° 30 : L'aéroport d'Amborovy (cliché de l'auteur, oct. 2006).
On peut aussi rejoindre Majunga par voie aérienne. L'aéroport « Philibert Tsiranana », situé à 6 km du centre-ville sur la route d'Amborovy assure les vols régionaux vers Antananarivo, Nosy be et dessert aussi l'international : Mayotte et les Comores.

ANNEXES

ANNEXE 1

Enquêtes auprès des autorités du fokontany (PCLS, chefs Fokontany et Chefs du secteur)

a. Objectifs :

- Informations complémentaires sur le profil du Fokontany
- Se doter d'un moyen de recoupement par rapport à l'exploration bibliographique et aux documents officiels de base (rapports, monographies et statistiques)
- Diagnostiquer et analyser le contexte au sein des quartiers
- Apprécier le rapport administratif et politique entre les différents acteurs de la commune urbaine de Majunga (responsables communaux, élus et acteurs de base).

b. Questionnaire :

- Nom du Fokontany
- Nombre des secteurs
- Arrondissement
- Chiffre de population
- Ethnies majoritaires
- Mode du recensement utilisé
- Lecture du paysage du quartier
- Relation de voisinage : conflits, entraide et cohabitation.
- Le poids de la migration
- Les composantes de la citadinité majungaise
- Classification préférentielle des problèmes au sein du Fokontany
- Priorisation des solutions et degré d'urgence des actions à mener
- Etat de lieu des associations de quartiers
- Les formes de collaboration avec les organismes partenaires
- Implication effective des groupes motivés
- Les passerelles relationnelles : Fokontany/Commune/Préfecture.
- Les moyens matériels mis à la disposition de Fokontany.
- La dynamique positive générée par l'intervention des organismes partenaires.

ANNEXE 2

Enquêtes auprès des chefs de ménage (Manjarisoa, Antanambao Sotema et Ambondrona)

a. Objectifs :

- Comprendre les mécanismes du fonctionnement de la migration
- Cerner les enjeux de l'extension spatiale de la ville
- Evaluer l'ampleur de la filière populaire informelle de production foncière

b. Questionnaire :

- Ethnies
- Taille des ménages
- Habitat : nombre des pièces, mur, toiture
- Statut de l'occupant : locataire/propriétaire et prix des loyers
- Activité du chef de ménage
- Êtes-vous nés dans la ville de Majunga ?
- Date et raison de l'arrivée à Majunga
- D'après votre connaissance, comment se font les étapes de la migration vers la ville de Majunga ?
- Connaissez-vous les démarches administratives pour l'achat et l'acquisition d'un terrain ?
- Comment avez-vous procédé pour rechercher une parcelle ?
- Selon vous, pourquoi les gens ont-ils tendance à s'installer dans la partie extérieure de la ville ?
- Pensez-vous à vous installer définitivement à Majunga ?

ANNEXE 3

Entretiens semi-directifs avec les responsables des organismes du développement (PAIQ/PAGU, PACT/USAID, IRCOD-Majunga et GTZ-Assainissement)

a. <u>Objectifs</u> :

- Cerner les points de vue « externes » sur le développement de Majunga
- Argumenter les effets bénéfiques du partenariat pour la vision métropolitaine de Majunga.
- Mesurer la force et la faiblesse des différents acteurs du développement local

b. <u>Guide d'entretien</u> :

-Le constat-diagnostic sur Majunga ?
-Approche conceptuelle du projet
-Inscription du projet dans la logique des actions municipales

-Nature des prestations
-Dynamisme et jeux d'acteurs dans le cadre de la CUM
-Relations bailleurs de fonds – acteurs de base
-Cohérence et synergies partenariales dans les actions menées
-Les principes de la coopération, vue dans le contexte local

-Les enjeux de la performance/compétence économique de Majunga.
-Les atouts de Majunga par rapport aux autres métropoles régionales

ANNEXE 4

Entretiens semi-directifs avec les responsables communaux (maires, SG, adjoints au Maire)

a. Objectifs :

- Préciser la vision de l'urbanisme majungais et de son avenir
- Faire ressortir les atouts spécifiques de Majunga
- Analyser la politique de gestion de la ville

b. Guide d'entretien :

- Les fonctions métropolitaines les plus dynamiques
- Les axes stratégiques de la politique de gestion communale
- Les actions menées au regard des objectifs initiaux
- Les problèmes de la gestion urbaine au sein de la CUM
- Les outils existants (PUdi, projet de ville, etc…)
- Les contraintes au contrôle de l'extension de la ville
- Votre point de vue sur les outils de planification territoriale réglementaire à Madagascar ?
- Les attentes des acteurs communaux par rapport au pouvoir central
- La perception de la régionalisation
- Perspectives d'avenir pour Majunga.

ANNEXE 5

Les fonctions administratives de niveau supérieur à Majunga

— Fonctions supérieures liées aux services déconcentrés et à l'administration du territoire : province, préfecture, sous-préfecture, districts et Direction de l'Administration Générale et Territoriale de la Région Boeny.

— Services publics de niveau supérieur :
-Direction inter-régionale de l'Inspection Général de l'Etat ;
-Délégation régionale du Contrôle Financier ;
-Direction provinciale des impôts ;
-Service provincial de la Privatisation ;
-Service provincial de l'Administration Territoriale ;
-Service provincial de l'emploi ;
-Direction provinciale du Budget ;
-Service provincial de l'Aménagement du Territoire ;
-Direction inter-régionale de l'Industrialisation, du Commerce et du Développement du Secteur Privé.

— Directions provinciales ou interrégionales de services ministériels :
-Direction régionale de la Santé et du Planning Familial ;
-Direction provinciale de la Communication ;
-Direction inter-régionale de la Jeunesse et des Sports ;
-Direction inter-régionale de la Population, de la Protection Sociale et des Loisirs ;
-Direction provinciale de la Culture et du Tourisme ;
-Direction inter-régionale de l'environnement, des eaux et forets ;
-Direction provinciale de Transport ;
-Direction provinciale de l'Energie et des Mines ;
-Direction provinciale de la Fonction Publique, de l'Emploi, du travail et des lois Sociales ;
-Service provincial de la Fonction Publique ;
-Direction inter-régionale de la Décentralisation et de l'Aménagement du Territoire ;
-Direction régionale de l'Agriculture.

—Autres fonctions administratives supérieures :
-Cour d'Appel de Mahajanga
-Tribunal de première instance
-Service sanitaire régional (DIRDS)
-Centre Hospitalier Universitaire (CHU)
-Fonctions scolaires d'encadrement provincial (DPEN, DPSEB/CAPR)
-Fonctions militaires et sécuritaire, à l'instar de la Région militaire n° 4 (RM4), de la compagnie et la Circonscription Régionale de la Gendarmerie Nationale (CRZP)

ANNEXE 6

Exemples de fonctions métropolitaines à Clermont-Ferrand

— Fonction judiciaire de niveau régional classique :

- Un tribunal d'instance, un tribunal de grande instance et la Cour d'appel.
- Une juridiction de second degré (territoire juridictionnel très vaste).
- Un tribunal pour enfant.
- Le conseil des Prud'hommes.
- Le tribunal administratif d'auvergne.
- Le tribunal de commerce et le tribunal des affaires de sécurité sociale.
- Une maison d'arrêt.
- Le centre pénitentiaire de RIOM.

— Un pôle sanitaire régional d'excellence :

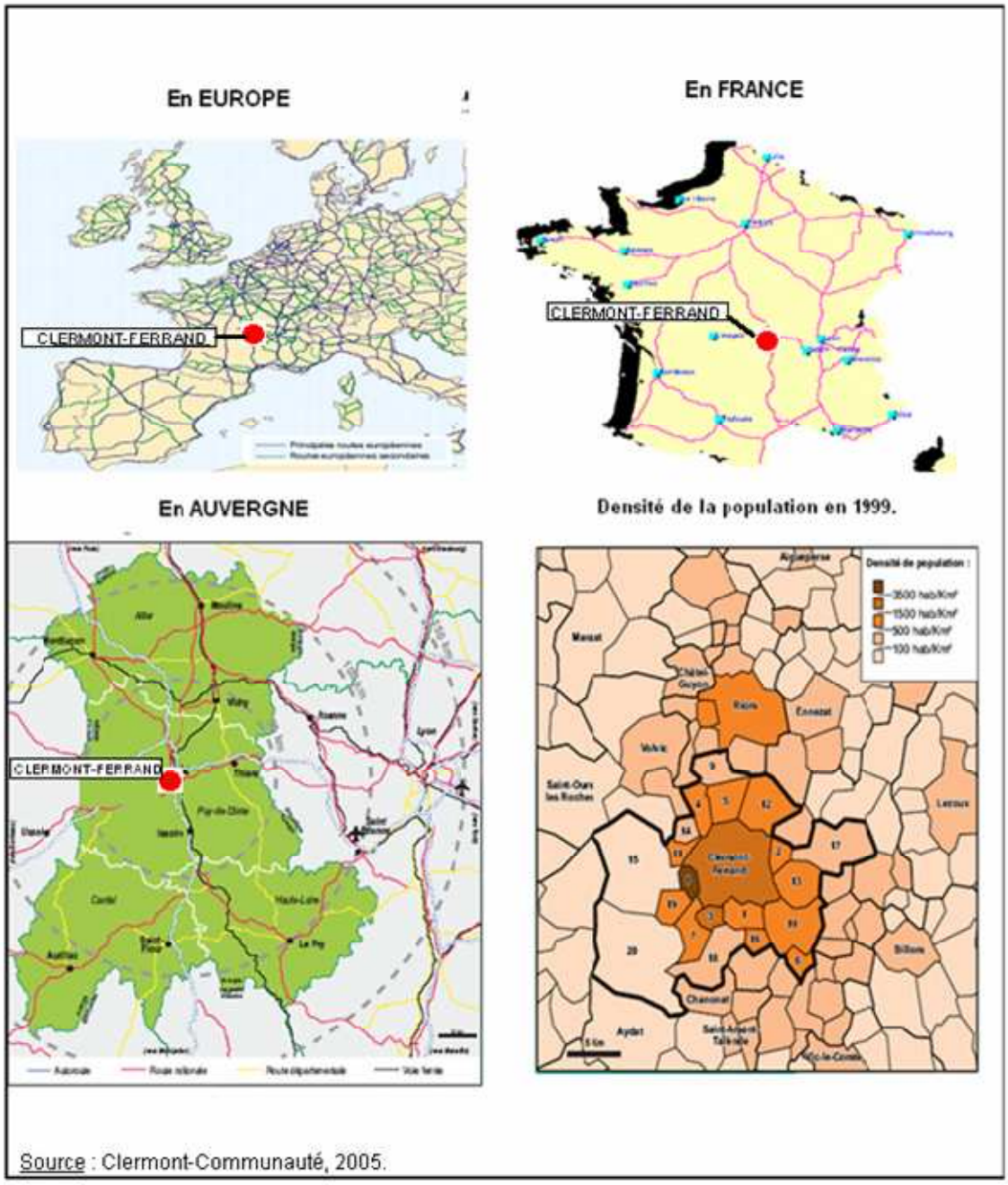
- Le centre de Recherche en Nutrition Humaine d'Auvergne (CRNH) rassemble, ainsi, 17 unités de recherche appartenant à 6 organismes différents (l'INRA, l'Université d'Auvergne, l'Université Blaise-Pascal le Centre Hospitalier Universitaire de Clermont-Ferrand, l'INSERM, le Centre Régional de Lutte contre le Cancer - Centre Jean Perrin).
- Le CRNH Auvergne coordonne les activités scientifiques relevant de la nutrition humaine en région Auvergne. Son objectif général est la mise au point d'une prévention nutritionnelle visant à réduire l'incidence des pathologies liées au vieillissement.
- Le traitement des cancers est aussi un secteur de pointe dans le Grand Clermont. Les établissements clermontois se placent en effet assez souvent parmi les 20 meilleurs, situation facilitée par le rôle moteur du CHRU et du centre « Jean Perrin » dans le Cancéropôle Lyon-Auvergne-Rhône-Alpes. Dans la lutte contre le cancer, il existe donc un potentiel aussi bien dans le traitement que dans la recherche. La participation de l'Auvergne au Cancéropole Lyon-Auvergne-Rhône-Alpes (CLARA) se fait par la prise en charge de certaines thématiques.

— Quelques pôles universitaires de pointe en matière de recherche :

- Institut National de la Recherche Agronomique (INRA).
- ADIV (Association pour le Développement et l'Institut de la Viande).
- Centre National du Machinisme Agricole, du Génie Rural et des Eaux et Forêts (CEMAGREF).
- Centre de Recherche sur la Nutrition Humaine (CRNH).
- Bureau de Recherche Géologique et Minière (BRGM).
- Deux universités, leurs chercheurset leurs centres de recherche.
- L'Observatoire de Physique du Globe (OPG).
- Les sociétés régionales à se moderniser par l'application concrète des nouvelles connaissances acquises dans les divers domaines.
- Centre d'Appui et de Stimulation de l'Industrie par les Moyens de l'Innovation et de la Recherche (CASIMIR) appartenant au réseau CRITT (Centre de Recherche pour l'Innovation et de Transfert de Technologie).

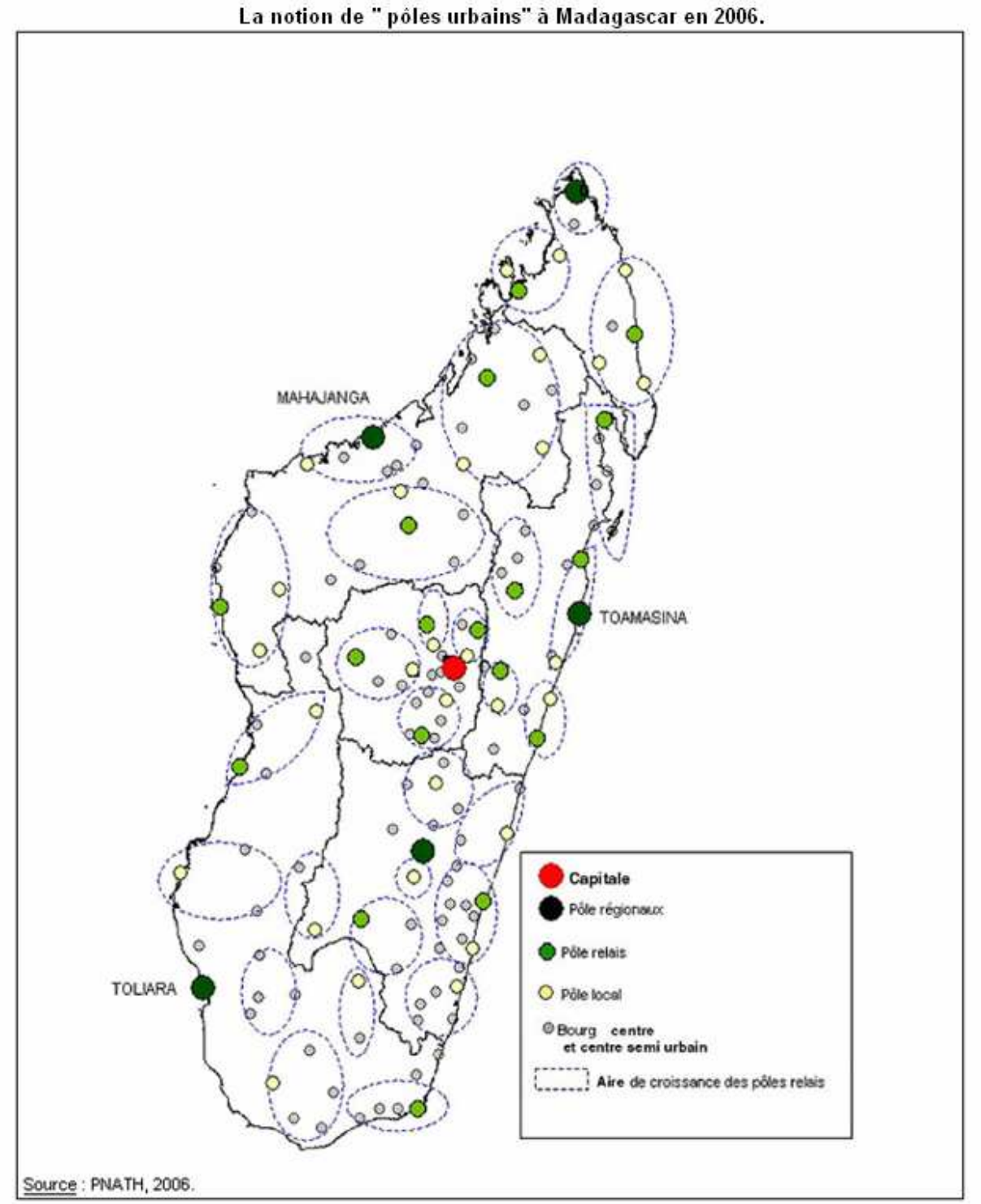
ANNEXE 7

Localisation de la ville de CLERMONT-FERRAND.



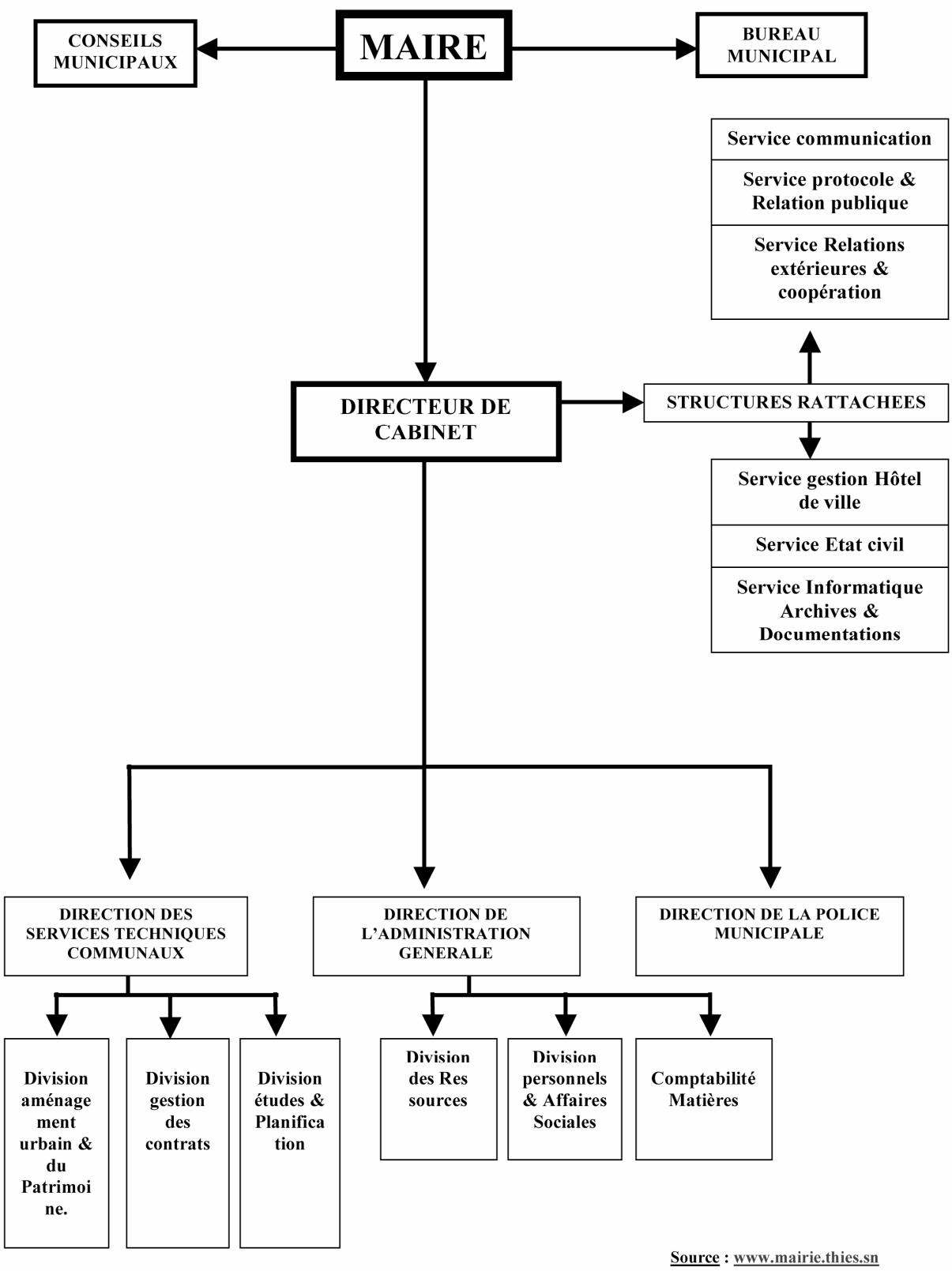
ANNEXE 8

La perception de la dynamique du réseau urbain à Madagascar en 2006



ANNEXE 9

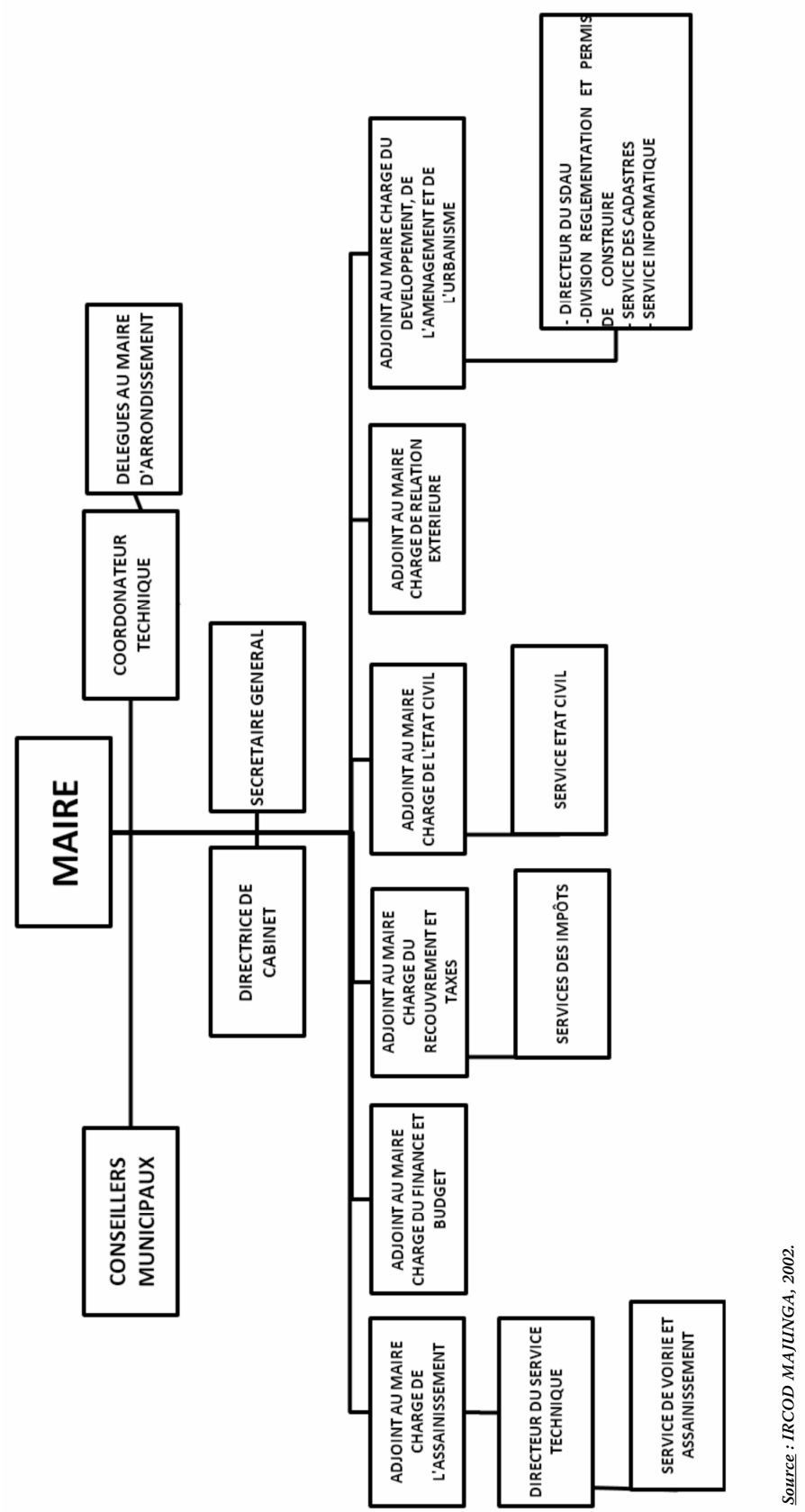
Organigramme de la commune de Thiès-SENEGAL (2002)



Source : www.mairie.thies.sn

ANNEXE 10

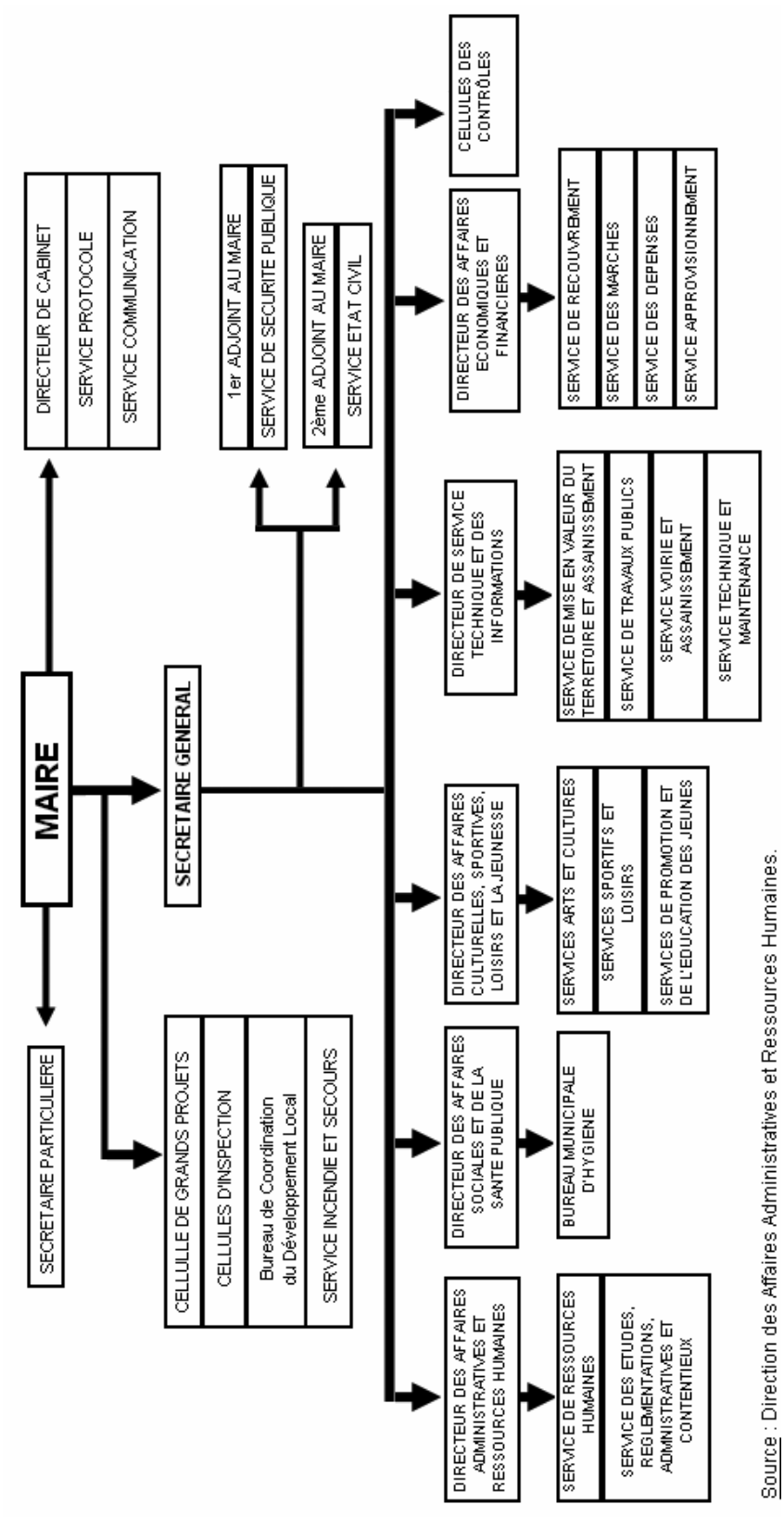
Organigramme de la Commune Urbaine de Majunga en 2002



Source : IRCOD MAJUNGA, 2002.

ANNEXE 11

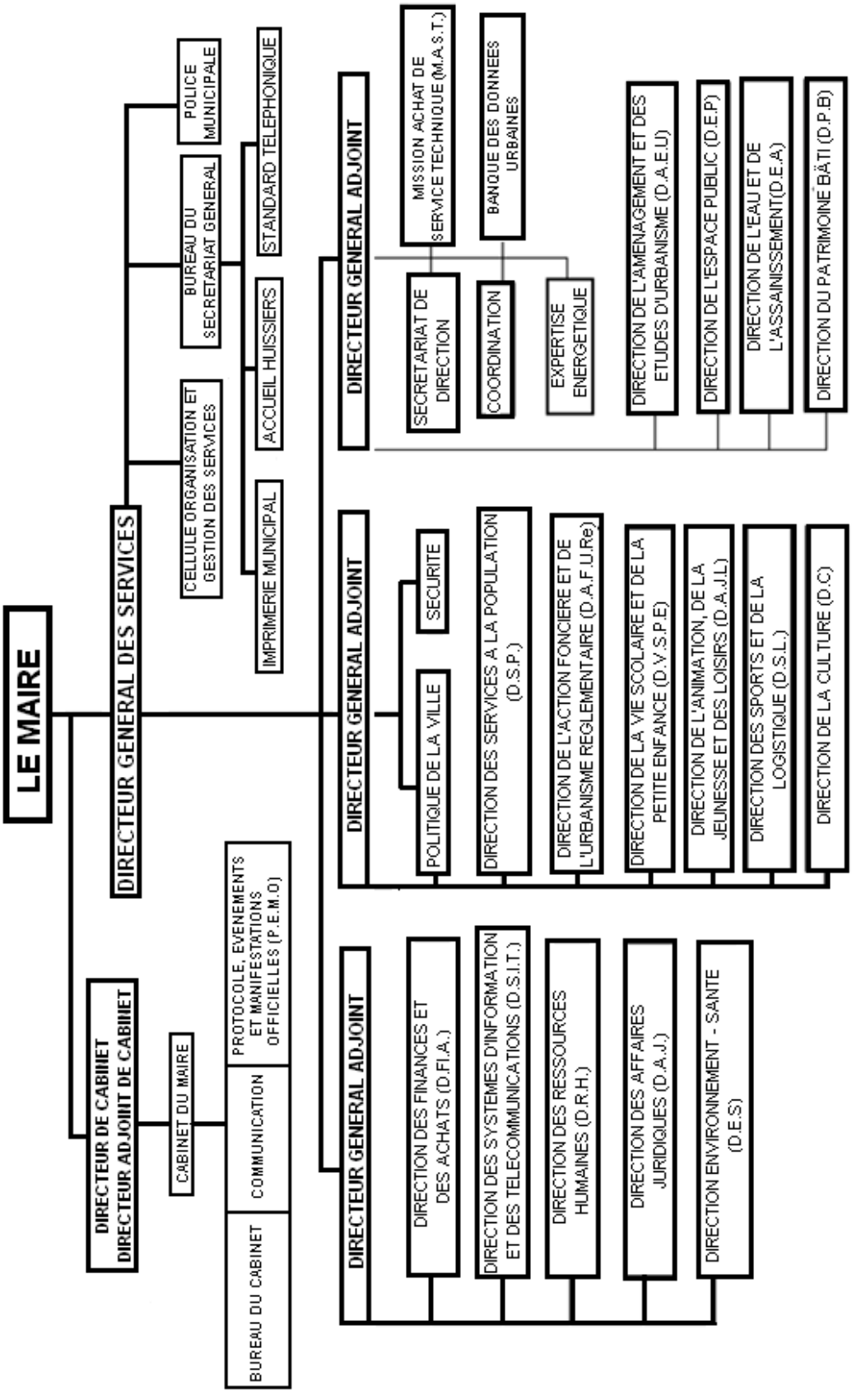
Organigramme de la Commune Urbaine de Majunga en 2006



Source : Direction des Affaires Administratives et Ressources Humaines.

ANNEXE 12

Organigramme de la Commune Urbaine de Majunga en 2007



Source : service accueil - ville de Clermont-Ferrand, mars 2007.

Table des figures et schémas

Schéma n° 1 : Structure simplifiée du concept de métropole 34
Figure n° 1 : La localisation de la ville de Majunga 45
Figure n° 2 : La subdivision en quartier de la commune urbaine de Majunga 47
Figure n° 3 : Vue aérienne de Majunga 48
Figure n° 4 : Les limites spatiales retenues pour l'étude 50
Figure n° 5 : Aperçu général de l'évolution de la population urbaine de Majunga 66
Figure n° 6 : Evolution de la masse de la population totale (1987-2006) 69
Figure n° 7 : Pyramide des âges, ville de Majunga 73
Figure n° 8 : Pyramide des âges, Mahajanga II 73
Figure n° 9 : L'évolution des origines géographiques et répartition ethnique 76
Figure n° 10 : Les principaux foyers de départ de courants migratoires vers Majunga 77
Figure n° 11 : Les ethnies dominantes par *fokontany* 79
Figure n° 12 : Les principales villes aux alentours du canal de Mozambique 96
Figure n° 13 : Une taille démographique « supérieure » dans le cadre de la province 99
Figure n° 14 : Les villes plus de 30 000 habitants en 2005 à Madagascar 100
Figure n° 15 : Vue aérienne de la zone d'emprise du port 103
Figure n° 16 : Les principaux flux de marchandises par cabotage (hors botry) 105
Figure n° 17 : Les principaux ports de Madagascar 108
Figure n° 18 : La répartition des créations d'entreprises en 2006-2007 113
Figure n° 19 : La répartition des emplois par branche d'activité en 2002 (Clermont-Ferrand) 128
Figure n° 20 : Les étapes de la croissance spatiale de Majunga 133
Figure n° 21 : Vue aérienne de la dualité spatiale de la ville 136
Figure n° 22 : Typologie des quartiers 137
Figure n° 23 : Les densités de population (1991, 2001) 139
Figure n° 24 : Les densités de population (1993, 2003) 140
Figure n° 25 : Localisation des secteurs étudiés à Majunga be 143
Figure n° 26 : Les fonctions tertiaires de Majunga be : secteur 1 144
Figure n° 27 : Les fonctions tertiaires de Majunga be : secteur 2 144
Figure n° 28 : Les fonctions tertiaires de Majunga be : secteur 3 145
Figure n° 29 : Implantation de la zone industrielle et autres équipements 147
Figure n° 30 : La répartition du bâti 150
Figure n° 31 : Structure de l'habitat à Majunga 150
Figure n° 32 : Les quartiers du vallon de Metzinger 153
Figure n° 33 : Infrastructures urbaines de base dans les quartiers spontanés 156
Figure n° 34 : La constitution de la zone d'extension potentielle 161
Figure n° 35 : Extension linéaire le long de la RN4 163
Schéma n° 02 : La constitution de la métropole régionale de Majunga 168
Figure n° 36 : Aérodromes ouverts à la circulation publique (province de Mahajanga) 176
Figure n° 37 : Les principaux flux de marchandises par *botry* 180
Figure n° 38 : La structure urbaine, le long de la RN4 182
Figure n° 39 : La qualité du réseau routier au sein de la province de Mahajanga 184
Figure n° 40 : Répartition des flux par type de véhicule 187
Figure n° 41 : Le trafic moyen journalier en 2003 dans la province de Mahajanga 189
Figure n° 42 : La desserte en taxis-brousse autour de Majunga 192
Figure n° 43 : Desserte régionale et nationale en taxis-brousse au départ de Majunga 193
Figure n° 44 : Durée de trajet vers le centre urbain 193
Figure n° 45 : Modélisation de la zone d'influence théorique des quatre ports principaux 197
Figure n° 46 : Naissance de la province de Majunga durant la pacification (1899) 198
Figure n° 47 : La province de Majunga pendant la colonisation 200
Figure n° 48 : La province de Majunga après l'indépendance 201
Figure n° 49 : Le nouveau découpage territorial à Madagascar : les 22 régions en 2004 203
Figure n° 50 : Les centres de distribution relais 207
Figure n° 51 : L'aire de ravitaillement des marchés de Majunga en produits agricoles 212
Figure n° 52 : L'aire d'attraction du lycée Philibert-Tsiranana en 2008 215

Figure n° 53 : La zone de recrutement de la Faculté de Médecine (étrangers exclus) 218
Figure n° 54 : L'origine des étudiants malgaches de l'IOSTM 220
Figure n° 55 : Structures ecclésiastiques du diocèse de Mahajanga 222
Figure n° 56 : La structure spatiale du diocèse de Mahajanga 223
Figure n° 57 : L'aire hospitalière (CHU Androva) 226
Figure n° 58 : Les niveaux d'influence de la ville de Majunga 229
Figure n° 59 : Loi rang/taille de ZIPF par rapport au réseau urbain local 231
Figure n° 60 : L'organisation urbaine du nord-ouest de Madagascar : le système majungais 233
Figure n° 61 : Les densités de population en 2005 (par district) 235
Figure n° 62 : Le taux d'urbanisation par district en 2005 236
Figure n° 63 : La trame urbaine de Hautes Terres 236
Figure n° 64 : Les métropoles régionales malgaches en 2005 240
Figure n° 65: Les propositions d'aménagement de l'IRCOD 260
Figure n° 66 : Répartition des associations des quartiers 267
Figure n° 67 : Etats fonciers à Majunga 272
Figure n° 68 : L'évolution du budget de Majunga 277
Figure n° 69 : La structure des recettes et des dépenses (budget primitif 2007) 278
Figure n° 70 : L'évolution des recettes dans le budget CUM 279
Figure n° 71 : L'évolution du personnel communal (1999-2007) 281
Figure n° 72 : La répartition du personnel par service (2007) 281
Figure n° 73 : La structure du personnel par catégorie (2007) 282
Figure n° 74 : Contraintes physiques et humaines du site actuel 287

Liste des tableaux

Tableau n° 1 : Les métropoles d'équilibre en France 21
Tableau n° 2 : Les critères de métropolisation selon Pierre GEORGES 26
Tableau n° 3 : Les 8 critères de la métropolisation selon Jacques BASTIE et Bernard DEZERT 27
Tableau n° 4 : Les critères élargis selon le géographe Roger BRUNET 27
Tableau n° 5 : Les critères et typologies de métropolisation européenne selon A. BAILLY 27
Tableau n° 6 : Les critères de base pour l'étude de la ville de Majunga 36
Tableau n° 7 : Le tableau de bord de Majunga (commune urbaine) 46
Tableau n° 8 : Récapitulatifs des personnes enquêtées durant les démarches qualitatives 54
Tableau n° 9 : Types de personnes enquêtées 55
Tableau n° 10: Composition de la taille démographique de la ville de Majunga 65
Tableau n° 11 : La population à l'horizon 2023 73
Tableau n° 12 : Quelques indicateurs du mouvement naturel de la population 71
Tableau n° 13 : La taille démographique des sept grandes villes de Madagascar 97
Tableau n° 14 : Les infrastructures portuaires 103
Tableau n° 15 : Le trafic portuaire selon le type de navire à Majunga en 2007 106
Tableau n° 16 : Le trafic portuaire par segment de marché (en 1 000 t) 107
Tableau n° 17 : Principales unités industrielles de la ville de Majunga 110
Tableau n° 18 : répartition des unités industrielles par province 111
Tableau n° 19 : répartition des emplois par branches d'activités (%) 112
Tableau n° 20 : Répartition des activités professionnelles de chefs de ménages à Majunga 114
Tableau n° 21 : évolution des emplois par branche d'activité à Majunga (%) 115
Tableau n° 22 : La part des commerces et de services dans les grandes villes (%) 115
Tableau n° 23 : Les emplois au sein de marchés urbains de Majunga 117
Tableau n° 24 : Les moyens de transport dans la ville de Majunga 118
Tableau n° 25 : La répartition de l'emploi par secteur institutionnel (%) 119
Tableau n° 26 : Les infrastructures d'accueil en 2005 123
Tableau n° 27 : La pêche « industrielle » à Majunga 125
Tableau n° 28 : Les caractéristiques des quartiers du vallon de Metzinger 154
Tableau n° 29 : Répartition des établissements de soins par secteur 159
Tableau n° 30 : Les prévisions en surface du pôle d'Amborovy 160
Tableau n° 31 : Trafic passagers, 1999 et 2003, des aérodromes gérés par ADEMA 178
Tableau n° 32 : Commerce et service à Amboromalandy et Katsepy 208
Tableau n °33 : Récapitulatif sur l'effectif des étudiants entre 2004-2008 219
Tableau n° 34 : La place de la religion catholique au sein de la province de Majunga 221
Tableau n° 35 : Les personnels par catégorie au sein du CHU d'Androva 225
Tableau n° 36 : L'armature urbaine malgache 234
Tableau n° 37 : Problèmes survenus sur la gestion associative 268
Tableau n° 38 : Loyers d'habitation comparés, Majunga et Antananarivo (En Ariary) 286

Table des photos

Photo n° 01 : Les tireurs de pousse-pousse à Majunga 323
Photo n° 02 : Les petits métiers au sein de la ville 323
Photo n° 03 : Une mosquée *karana* à Majunga be 324
Photo n° 04 : La mosquée de Mahabibo 324
Photo n° 05 : Le port de Majunga 325
Photo n° 06 : L'entrepôt au bois sur le quai Moriceau 325
Photo n° 07 : Le port aux Boutres sur le quai Orsini 326
Photo n° 08 : Le trafic sur Botry 326
Photo n° 09 : L'ancien site de SOTEMA 327
Photo n° 10 : La savonnerie Fitiavana 327
Photo n° 11 : Le marché de bazar be 328
Photo n° 12 : Le marché de Marolaka 328
Photo n° 13 : Imprimerie à Majunga be 329
Photo n° 14 : Salon de thé et boulangerie à Majunga be 329
Photo n° 15 : Le bord de la mer à Majunga 330
Photo n° 16 : L'hôtel Antsanitia Resorts 330
Photo n° 17 : Le pouvoir politique : bâtiment de la résidence du Faritany 331
Photo n° 18 : Le pouvoir religieux : la cathédrale du « Cœur Immaculé de Marie » 331
Photo n° 19 : Le lycée Philibert Tsiranana 332
Photo n° 20 : L'Université, IOSTM 332
Photo n° 21 : Le Centre Hospitalier Universitaire (CHU) d'Androva 333
Photo n° 22 : Le complexe Mère-Enfant 333
Photo n° 23 : L'avenue Philibert Tsiranana 334
Photo n° 24 : Une maison en tôle 334
Photo n° 25 : L'inondation à Fiofio 335
Photo n° 26 : Le renforcement du bord de la mer 335
Photo n° 27 : Le stationnement des taxis-brousse 336
Photo n° 28 : La RN4 à Tampoketsa 336
Photo n° 29 : Le commerce des fruits sur la RN4 337
Photo n° 30 : L'aéroport d'Amborovy 337

Table des matières

Remerciements 3

Introduction 5

Première partie - PROBLEMATIQUE ET MÉTHODOLOGIE : LE CONCEPT DE MÉTROPOLE RÉGIONALE EN PAYS ÉMERGENT 9

I**ntroduction de la Première partie** 11

Chapitre 1 : PROBLEMATIQUE DE LA THÈSE 13

I. L'APPROCHE DU CONCEPT DE METROPOLE RÉGIONALE 13
A. LE CONCEPT DE METROPOLE 14
1. La définition de la métropole 14
a- Les définitions étymologiques 14
a- Les définitions scientifiques 15
2. Métropoles mondiales : faits et réalités 19
B. LA NOTION DE METROPOLE REGIONALE 19
1. Métropole et autres concepts de base 19
a- Métropole et métropole régionale 19
b- Pôle de centralité 19
c- Métropole d'équilibre 20
2. La présentation historique des courants d'idées 21
a- L'évolution des courants de pensée 22
b- Le cas français : un concept qui commence après la Seconde Guerre mondiale 23
c- Les types de région pour un champ d'étude 24

II. LES ELEMENTS DE MESURE PRATIQUE DE LA NOTION DE METROPOLE RÉGIONALE 25
A. LES CRITERES SCIENTIFIQUES EN PAYS DEVELOPPES 25
1. Le choix des critères fondamentaux 25
a- Les travaux de base sur les critères de métropolisation 26
b- L'effet de synergie des fonctions de la notion de métropolisation 26
c- Les critères élargis de la métropolisation 27
2. Le choix des critères en terme de commandement de l'espace 28
a- Les caractéristiques d'un espace métropolisé : l'exemple de l'Europe 28
b- Une approche de la domination spatiale par la métropole 29
3. Les éléments fondamentaux pour la thèse 30
a- Les indicateurs démographiques 30
b- Le rayonnement sur l'espace 31
c- Le pouvoir de développer et la capacité à impulser des décisions 32
B. LES CRITERES ADAPTES POUR L'ETUDE DE MAJUNGA 33
1. Propositions de cadrage personnel 33
a- La nécessaire adaptation 33
b- Les propositions retenues pour le travail de thèse 35
2. Des critères adaptés au cas des métropoles en développement 36
a- Les critères de base valable pour l'étude de Majunga 36
b- L'inadaptation de certains critères 37

Chapitre 2 : SUPPORT SPATIAL ET METHODOLOGIE 39

I. LE CHOIX DU LIEU DE THESE : LA VILLE DE MAJUNGA 39
A. LA JUSTIFICATION DU CHOIX DU LIEU D'ÉTUDE 39

1. Le poids de l'histoire 39
2. Une ville qui répond aux critères de métropole régionale 41
3. La dynamique propre à Majunga 41
4. Le facteur développement 42
B. UN MODELE GENERIQUE POUR L'ANALYSE DES METROPOLES REGIONALES EN PAYS EN DEVELOPPEMENT 43
1. Des problématiques d'actualité 43
2. Un exemple de la gestion urbaine 44

II. LA VILLE INTERPRÉTÉE DANS UN TERRITOIRE RÉGIONAL 44
A. MAJUNGA DANS SON ENVIRONNEMENT REGIONAL 44
1. La capitale du nord-ouest malgache 44
2. Majunga : un modèle typique de métropole régionale à Madagascar ? 46
B. LE CADRE SPATIAL DE L'ETUDE 47
1. Le territoire municipal de la ville de Majunga 47
2. Un autre cadre de référence : la province de Majunga 48

III. MÉTHODOLOGIE D'ANALYSE 49
A. L'EXPLORATION BIBLIOGRAPHIQUE 49
B. LE PROBLEME D'USAGE DES STATISTIQUES 51
1. Les carences en données statistiques 51
2. Crédibilité et fiabilité des sources 52
C. LES ENTRETIENS 53
D. LES ENQUETES DIRECTES DE TERRAIN 54

CONCLUSION de la Première partie 57

Deuxième Partie – MAHAJANGA : UNE METROPOLE REGIONALE A MADAGASCAR 59

Introduction de la Deuxième partie 61

Chapitre 3 : LES FACTEURS DE LA METROPOLISATION DEMOGRAHIQUE DE MAJUNGA 63

I. UNE CROISSANCE DEMOGRAPHIQUE PROFONDEMENT MARQUEE PAR L'HISTOIRE 63
A. UNE BASE DEMOGRAPHIQUE MODESTE, PENDANT LA PERIODE DES ROYAUMES 63
B.LA PERIODE COLONIALE ET POST-COLONIALE : LA CONSTITUTION D'UNE FORCE METROPOLITAINE ? 65
C. L'EVOLUTION ACTUELLE 68

II. UN COMPORTEMENT DEMOGRAPHIQUE CARACTERISTIQUE D'UN PAYS EN VOIE DE DEVELOPPEMENT 70
A. LES PRINCIPAUX FACTEURS DE LA CROISSANCE DEMOGRAPHIQUE 70
1. Le dynamisme de la vitalité naturelle 71
2. Une population jeune 72

III. UNE METROPOLISATION DEMOGRAPHIQUE BASEE SUR LA MIGRATION 74
A. MAJUNGA : UN POINT FOCAL DU BRASSAGE MIGRATOIRE A MADAGASCAR 74
1. Des apports migratoires variés 74
2. L'importance de l'apport merina 77
3. Les autres flux migratoires de provenance « lointaine » 79
B. LE CAS SINGULIER DE LA POPULATION ETRANGERE 83
1. La forte empreinte de la communauté indo-pakistanaise 84
2. Vers la rupture de « l'enracinement comorien » ? 85
3. L'omniprésence de la communauté française 86
C. UNE CITADINITE ORIGINALE BASEE SUR LE PLURIETHNISME 87
1. La citadinité majungaise : une cohabitation difficile ? 87
2. Les ressentiments séculaires envers les Merina 88
3. L'antagonisme modéré envers les *Karana* 91
4. Le refus ouvert de la communauté comorienne 94

IV. LE POIDS DEMOGRAPHIQUE DE MAJUNGA 94
A. UNE POSITION REGIONALE CONFORTEE 94
B. UN POIDS AU NIVEAU NATIONAL 97

Chapitre 4 : UNE METROPOLISATION ECONOMIQUE BASEE SUR DE FONCTIONS URBAINES SUPERIEURES 101

I. LE POIDS PREPONDERANT DES FONCTIONS URBAINES CLASSIQUES 101
A. LES ACTIVITES ECONOMIQUES TRADITIONNELLES 101
1. Les activités liées au port traditionnel 101
a- Une activité portuaire séculaire 101
b- Un rôle prépondérant pour le trafic de cabotage national 103
c- Majunga : deuxième port malgache 106
2. Des unités industrielles de taille modeste 109
a- Le recul des investissements industriels à Majunga 109
b- Des industries basées sur les unités de transformation 110
B. UN POLE D'ACTIVITE TERTIAIRE CONFIRME 113
1. Le tertiaire urbain classique 114
a- Le tertiaire administratif 114
b- Le poids des services et prestations diverses 115
c- Le tertiaire commercial 116
d- Le secteur des transports 117
2- Le poids des commerces et services informels 119
C. LA SPHERE DU RAYONNEMENT CULTUREL 120

II. L'EMERGENCE « DE NOUVEAUX SECTEURS » 121
A. UNE EBAUCHE DE VALORISATION TOURISTIQUE 121
B. LA RELANCE DE LA PÊCHE 123

III. L'ENSEIGNEMENT DE L'ÉTUDE DE CLERMONT-FERRAND 126
A. UN STATUT DE CAPITALE REGIONALE 126
B. LE POIDS PREPONDERANT DES FONCTIONS TERTIAIRES SUPERIEURES 127

Chapitre 5 : LA POUSSÉE SPATIALE VERS L'EST 131

I. L'ORGANISATION SPATIALE DU CENTRE 131
A. LES PRÉMICES URBAINES 131
B. LA VILLE COLONIALE 132
C. LA VILLE STRUCTUREE DES ANNEES 1960 134
D. LES EXTENSIONS LIEES A L'EXPLOSION DEMOGRAPHIQUE POST-70 135

II. UN CENTRE VILLE ANCIEN ET STRUCTURE 136
A. MAJUNGA BE ET MANGARIVOTRA 137
1. Des quartiers anciens d'habitation et des zones résidentielles 137
2. Des populations homogènes 138
B. LA CONCENTRATION DES FONCTIONS URBAINES DANS UN CENTRE ÉTRIQUÉ 141
a- Majunga be : la tertiairisation du centre 141
b- L'héritage du port et les activités industrielles 146
C. LES QUARTIERS POPULAIRES CENTRAUX 148

III. UN SECTEUR RECENT ET ANARCHIQUE 149
A. LA PROBLÉMATIQUE DE LA SOUS-INTÉGRATION 150
B. LE VALLON DE METZINGER : UN ENJEU DE L'URBANISME MAJUNGAIS 152
C. DU QUARTIER SOUS-INTEGRE A L'ESPACE SEMI-STRUCTURE 155

IV. L'EXTENSION EN COURS DE LA ZONE URBAINE 158
A. LES QUARTIERS SEMI-RURAUX 158
B. LA VALORISATION DE LA ZONE « SEMI-RURALE » NORD-EST 159
C. LE FRONT PIONNIER ACTUEL 160

D. LA POUSSEE LINEAIRE SUR LES AXES DE LA RN4 ... 162

CONCLUSION de la Deuxième partie ... 167

Troisième Partie : UNE METROPOLE REGIONALE DANS L'ESPACE ... 171

Introduction de la Troisième partie ... 173

Chapitre 6 : LES CONDITIONS DE LA DOMINATION DE L'ESPACE PAR MAJUNGA ... 175

I. LES CONDITIONS D'ACCESSIBILITE ... 175
A. UN SYSTÈME MULTIMODAL EMBRYONNAIRE ... 175
1. La desserte qualitative en transport aérien ... 175
2. Un trafic régional contenu ... 178
B. LES BOUTRES : UNE LIAISON MARITIME INTENSE ? ... 179
C. LE ROLE SIGNIFICATIF DES TRANSPORTS TERRESTRES ... 181
1. La RN4 et l'importance des routes en terre ... 181
2. Un trafic routier tourné vers la capitale ... 186
3. La place prépondérante des dessertes en taxis-brousse ... 190
D. LE DEGRE D'ENCLAVEMENT : UN COEFFICIENT DE PONDERATION ELEVE ... 193

II. LE DYNAMISME DES POUVOIRS DE COMMANDEMENT METROPOLITAIN ... 195
A. LES FACTEURS DE LA POLARISATION TRADITIONNELLE ... 195
1. L'aire d'influence portuaire ... 195
2. L'aire de commandement administratif ... 196
a- La naissance de « la province de Majunga » ... 198
b- L'enracinement profond de la province administrative ... 199
3. L'aire d'influence commerciale ... 204
a- Le système des centres de distribution ... 205
b- *Karana* et marchands ambulants ... 209
c- Majunga et l'approvisionnement en produits agricoles ... 211
B. L'EMERGENCE DES POUVOIRS DE COMMANDEMENT RECENTS ... 213
1. L'aire d'attraction scolaire ... 213
a- La zone de recrutement du lycée Philibert-Tsiranana ... 213
b- Les aires d'influence universitaires ... 216
2. L'aire religieuse : le cas de l'église catholique ... 221
a- Une structure ecclésiastique pyramidale ... 221
b- Une organisation spatiale commandée par Majunga ... 223
3. L'aire hospitalière : le CHU d'Androva ... 224
a- Un pôle sanitaire régional ... 224
b- Une aire d'attraction qui déborde largement de la région de Boeny ... 226

III. LA CONSTITUTION DU RESEAU URBAIN MAJUNGAIS ... 227
A. UNE ZONE D'INFLUENCE CARACTERISEE PAR TROIS NIVEAUX D'ESPACE ... 227
1. La zone du grand Majunga ... 228
2. La zone d'influence exclusive ... 229
3. La zone d'influence étendue ... 230
B. LE RESEAU MAJUNGAIS : UN MODELE CLASSIQUE DE RESEAU INCOMPLET ... 231
1. Majunga : une tête du réseau régional ... 231
2. Les éléments constitutifs du réseau majungais ... 232
C. L'INSERTION DU RESEAU MAJUNGAIS DANS L'ARMATURE URBAINE NATIONALE ... 234
1. Un réseau dominé par les Hautes Terres Centrales ... 234
a- Réseaux et urbanisation ... 234
b- Le poids de la trame urbaine de Hautes Terres ... 238
2. La ville de Majunga s'insère dans une couronne littorale basée sur les villes portuaires ... 239
a- La notion de métropole régionale à Madagascar ... 239
b- Le poids relatif de l'urbanisation littorale à Madagascar ... 241

CONCLUSION de la Troisième partie ... 243

Quatrième partie – LES PERSPECTIVES POUR L'EMERGENCE D'UNE MÉTROPOLE RÉGIONALE À MADAGASCAR 245

Introduction de la Quatrième partie 247

Chapitre 7 : GESTION URBAINE ET METROPOLES REGIONALES 249

I. UN ENVIRONNEMENT INSTITUTIONNEL PEU FAVORABLE 249
A. L'ORGANISATION DES SERVICES MUNICIPAUX 249
1. Un organigramme de fonctionnement calqué sur le modèle français 249
2. La faiblesse technique et organisationnelle des institutions locales d'urbanisme 251
a- Des outils et dispositifs figés 251
b- L'intercommunalité : un passage obligé pour la gestion du territoire municipal 253
B. LA DECENTRALISATION ET LA GESTION MUNICIPALE A MADAGASCAR 254
1. Les acquis en matière de décentralisation 254
2. Le paradoxe de la décentralisation au niveau du Fokontany 256

II. LES ACTEURS DU DÉVELOPPEMENT : MAJUNGA, UNE VILLE PILOTE ? 258
A. LE ROLE IMPULSIF DES ORGANISMES D'AIDE INTERNATIONALE 258
1. La coopération décentralisée : un appui permanent de la CUM 258
2. La coopération bilatérale 261
3. La coopération étatique multilatérale : un programme national qui se délocalise à Majunga 263
B. L'EMERGENCE DES ACTEURS LOCAUX : LE DYNAMISME SINGULIER DE LA METROPOLE MAJUNGAISE 263
1. Participation : impulsion extérieure, impulsion locale 263
2. Le système participatif : un défi à la gestion urbaine ? 265

III. LES PROBLEMES DE FONDS : LE FONCIER ET LA FAIBLESSE DES MOYENS 270
A. LA GESTION FONCIÈRE : UNE PATHOLOGIE URBAINE BIEN ENRACINEE A MADAGASCAR 270
1. La question foncière au sein de la commune 270
a- Le droit de propriété 270
b- Espace communal et problème foncier 271
c- La production foncière basée sur la filière populaire informelle 273
2. La gestion foncière : un domaine exclusif de l'état central ? 274
a- La mainmise des services administratifs déconcentrés 274
b- Le pouvoir limité des acteurs institutionnels de la base 275
B. LA FAIBLESSE EN RESSOURCES PROPRES DES METROPOLES DES PAYS EN DÉVELOPPEMENT 276
1. Le sempiternel problème financier 276
a- Un volume budgétaire qui ne sied pas à une gestion métropolitaine 276
b- Une structure budgétaire axée sur le fonctionnement 277
2. Des ressources humaines fortement soumises à la conjoncture budgétaire 280
a- Une situation paradoxale : compression de personnel et gestion rationnelle 280
b- Le personnel communal : un statut fragile 281

Chapitre 8 : DEVELOPPEMENT ET PERSPECTIVES 285

I. LA VILLE DE MAJUNGA ET SON POTENTIEL DE REMODELAGE SPATIAL 285
A. URBANISER « UN CENTRE ETRIQUE » 285
B. UNE LITTORALISATION BASEE SUR UN AMENAGEMENT VERTICAL ? 288
C. UNE URBANISATION HORIZONTALE VERS L'EST 289
a- La conquête de l'est 289
b- Une logique spatiale de la vision 2023 289

II. LA QUESTION DES RESEAUX URBAINS MONOCEPHALES DES PAYS EN DEVELOPPEMENT 290
A. LA « DESTRUCTURATION » DU RESEAU URBAIN PAR ANTANANARIVO 290
B. LES DEPENDANCES FONCTIONNELLES DE MAJUNGA 291

III. LES PERSPECTIVES D'UNE REDYNAMISATION : LES CLES DU FUTUR 292
A. LES CLES ECONOMIQUES PURES 292
1. La relance des activités classiques 292
2. Maintenir et développer le trio des filières dites « stratégiques » 293
3. Les moyens pour attirer les investisseurs étrangers 294
B. LES CLES DU TRANSPORT 295
1. Se rapprocher de la capitale : la construction d'une autoroute 295
2. La construction d'un chemin de fer 296
3. Aménager un nouveau site portuaire 297
4. La perspective de réaménagement du trafic aérien 298

CONCLUSION de la Quatrième partie 301

CONCLUSION GENERALE 303
BIBLIOGRAPHIE 309
MAJUNGA EN IMAGE 321
ANNEXES 323
TABLE DES FIGURES ET SCHEMAS 353
LISTE DES TABLEAUX 355
TABLE DES PHOTOS 356