

L'armature urbaine de la province d'Antsiranana, Madagascar

THIERRY CALIGARIS,
Doctorant ATER en Géographie,
CREGUR, Université de La Réunion

Résumé : La province d'Antsiranana située à l'extrême nord de Madagascar forme un vaste triangle compris entre le cap d'Ambre et les deux presqu'îles d'Ampasindava et de Masoala. Séparée de la province de Majunga par les hauteurs du Manongarivo et le fleuve Sambirano, elle est encore plus isolée du côté oriental par les massifs forestiers qui prolongent vers le Nord la presqu'île de Masoala, et par les hautes montagnes du Tsaratanàna (culminant à 2 876 m). Compris entre 11°57 et 16° de latitude Sud et entre 47°50 et 50°30 de longitude Est, le nord de Madagascar se définit sur le plan administratif comme une région composée de deux préfectures, neuf sous-préfectures et 116 communes selon l'inventaire de 2001. Avec 43 956 Km², cette région représente 7,5 % de la superficie totale de la Grande Ile, et 9,5 % de la population nationale. L'appropriation du concept d'urbanisation par les Malgaches n'est que récente. L'arrivée de forces colonisatrices européennes au XIX^e siècle mit un terme brutal à l'unification en cours de la Grande-Ile, sans que les Malgaches n'aient le temps d'édifier les premières villes. C'est à l'administration coloniale française qu'échurent les processus d'urbanisation.

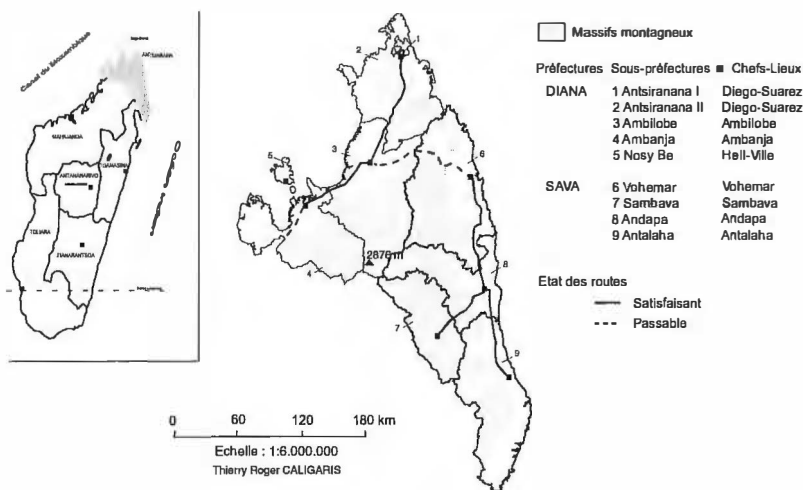
Mots-clés : Madagascar, urbanisation, paysage urbain, armature urbaine, province d'Antsiranana.

INTRODUCTION

La province d'Antsiranana amalgame des populations fortement traditionnelles, et des populations résolument tournées vers l'économie de marché et le monde extérieur. Comment s'organise son armature urbaine ? En termes d'urbanisation, les exigences de la population sont loin d'être satisfaites tant à l'échelle provinciale que locale. Quelle architecture du paysage urbain en résulte-t-il ? Des premières agglomérations au redéploiement administratif, comment les Antsiranaïses s'approprient-ils leurs villes ?

DE L'ORIGINE DE L'URBANISATION DANS LE NORD DE MADAGASCAR

Figure 1 : Province d'Antsiranana



Des premières agglomérations de populations de la province d'Antsiranana

Paul Le Bourdieu souligne en introduction des *Etapas et conditions de l'urbanisation*¹ (à Madagascar, ndl) :

De nombreux auteurs se sont attachés à montrer l'ancienneté du fait urbain à Madagascar en comparaison de beaucoup de pays de l'Afrique tropicale voisine.

Les références renvoient aux écrits d'A. Grandidier et de P. Verin, ainsi qu'aux routiers des premiers explorateurs. Aussi se pose la question de l'origine des villes dans le Nord de l'île, Madagascar à l'exception de sa capitale, Antananarivo fondée au XVII^e siècle, n'ayant pas de culture urbaine. P. Verin relate l'existence d'échelles anciennes d'islamisés sur les côtes Nord-Ouest et Nord-Est de Madagascar, parmi lesquelles figurent les plus anciens foyers d'urbanisation du pays. Mais que Madagascar ait connu une activité commerciale intense entre le IX^e et le XII^e siècle de notre ère, ne permet en aucun cas de parler de civilisation urbaine.

1 P. Le Bourdieu, T. 1.

Certes, des agglomérations humaines sont reconnues par les Européens lors de leurs passages successifs dès le XVI^e siècle. Mais, si ces agglomérations sont relativement bien localisées sur les différentes cartes, en revanche, leurs dénominations varient selon les habitudes issues des cultures maritimes des découvreurs européens, de la transcription et de l'interprétation des échanges avec les populations indigènes. Mais P. Le Bourdieu rappelle à juste titre :

Parmi les cités les plus anciennes, les créations authentiquement malgaches se concentrent essentiellement sur les Hautes Terres, tandis que diverses influences étrangères se sont succédé dans les régions côtières.

Lorsque la littérature, aussi scientifique soit-elle, utilise la terminologie de « ville », s'agit-il pour autant réellement d'une ville ? Les échelles islamiques, « embryons de vie urbaine », ne présentaient pas de fortification et servaient essentiellement au commerce de la traite. Relater historiquement la prise par les Portugais, en 1506 de Sada, comptoir arabe, comme prise d'une ville s'expliquerait par la nécessité, dans le cadre d'un conflit entre monde chrétien et monde arabe « infidèle », d'un fait d'arme autrement plus glorifiant que la conquête d'un bourg². D'autre part, comment à cette même époque, définir comme « villes » Vohemar ou Sada alors que leur arrière-pays n'était pas mis en valeur.

Statistiques et estimations sur la population provinciale

L'urbanisation est un phénomène très complexe. Pour définir une population urbaine plusieurs critères sont susceptibles d'être employés, soit isolément soit combinés, telle la notion de seuil qui soulève certaines difficultés. À Madagascar, le statut de « commune urbaine » est généralement accordé à des villes dépassant 5 000 habitants. Mais l'importance du seuil de 5 000 habitants ne doit pas être surestimée, ce n'est pas une règle absolue. Certaines « communes urbaines » peuvent regrouper moins d'individus que le seuil, tandis que d'autres, pourtant qualifiées de « communes rurales », en dénombrent davantage, à l'image de d'Ambobdromifehy, village de 20 000 âmes³.

2 Les matelots de l'escadre de l'amiral portugais Tristan da Cunha « y mirent le feu, qui se propagea si vite parmi ces cases de roseaux et de chaumes que, avant même qu'ils eussent regagné la plage, toute la montagne semblait en feu », P. Verin, T. 2, p. 583.

3 Le village d'Ambobdromifehy, plus connu sous le nom de « village des saphirs » est situé sur la route d'Ambilobe, à 80 km au sud de Diego-Suarez.

La décision est gouvernementale. Les critères retenus ne sont pas seulement démographiques, les seuils de population urbaine ne pouvant servir d'arguments décisifs à eux seuls. Ils sont également d'ordre socio-économiques et financiers, car la fonction définit aussi la ville.

Des données sur la population provinciale

Pour avoir une unicité de points de repère, les dernières bases fiables d'analyse, au cas où elles existent, sont les données chiffrées du recensement général de la population et de l'habitat de 1993 (RGPH 93). Depuis 1993 les Recensements Administratifs (RA) ne sont établis que par projection calculée sur la base de l'accroissement démographique défini pour la période 1975-1993. Quant aux données quantitatives émanant des services statistiques des sous-préfectures, qui ne sont que de simples estimations établies à partir des renouvellements des listes électorales, elles sont souvent peu fiables et imprécises. Celles des autres services techniques décentralisés ne peuvent être considérées qu'à titre indicatif.

Aussi, les chiffres et données sur la population et la démographie, fournis selon différentes sources, ne concordent pas. La population provinciale, à la veille d'une élection présidentielle cruciale pour l'avenir de l'Amiral Didier Ratsiraka, estimée en octobre 2001 à 1 300 000 individus, selon la Direction Générale de l'Economie et du Plan du Ministère des Finances et de l'Economie, peine à approcher ce nombre en 2003 !

D'une manière générale, la province représente 9,5 % de la population nationale et la population urbaine estimée à 230 000 habitants agglomérés en 2003, ne représente que 18 % de la population provinciale. Les massifs du Tsaratanàna, très peu habités, constituent une cloison naturelle entre les régions Ouest et Est de la province. La population est très inégalement répartie, avec une relative concentration dans les grands foyers d'activités.

Figure 2 : Population urbaine et population rurale 2003

Sous-préfecture	Population	Population urbaine	Population rurale	% urbains
Antsiranana I	77 768	77 768	-	100
Antsiranana II	75 494	0	75 494	0
Antalaha	186 962	31 322	155 640	17
Sambava	251 049	26 102	224 947	10
Andapa	156 210	18 230	137 980	12
Vohemar	179 377	15 459	163 918	9
Nosy Be	38 728	20 597	18 131	53
Ambilobe	148 582	14 135	134 447	10
Ambanja	132 197	26 015	106 182	20
Total	1 246 367	229 628	1 016 739	18

Sources : INSTAT Diego-Suarez, 2004

La province d'Antsiranana est, après celle d'Antananarivo, la plus urbanisée de Madagascar. Mais, avec à peine un peu plus de 18 %, ce taux d'urbanisation reste faible. Cependant ce chiffre est à relativiser. En effet ces données, outre qu'elles ne sont que des estimations établies à partir du RGPH 93, varient d'un ministère à l'autre pour des raisons le plus souvent liées à des impératifs budgétaires, électoraux ou pour répondre simplement à la « règle dite des arrondis ». Ainsi la province se voit-elle « fixer » 20 % d'urbains depuis 1993, valeur légèrement en deçà des 23 % officiellement établis en 1975.

Les régions ne sont pas traitées avec les mêmes égards par les statisticiens. S'il est relativement aisé de trouver des données statistiques publiques fines et fiables pour la Diana, l'exercice s'avère beaucoup plus délicat pour la Sava. La connaissance de personnes ressources est alors indispensable, même si cette aide nécessite patience et temps.

CENTRES URBAINS ET OSSATURE REGIONALE

Un déséquilibre structurel interne

L'immensité du territoire où les difficultés inhérentes au relief et les conditions climatiques, comme l'inégale répartition de la population et les activités économiques conditionnent si fortement les processus successifs d'urbanisation, que seule émerge une armature faiblement hiérarchisée. L'enclavement saisonnier, en excluant toute activité pérenne

capable de jouer un rôle moteur, freine non seulement la croissance urbaine mais aussi les relations interurbaines.

Indispensables au bon fonctionnement des activités motrices du développement urbain, les systèmes de transport, et plus particulièrement routier, ne sont pas étrangers à ce déséquilibre. Influençant les localisations urbaines, ils créent des conditions différentielles de croissance, la confrontation entre degrés d'accessibilité et niveaux de villes l'illustrant parfaitement. Le réseau routier notamment progresse dans un souci de centralisation, et l'accessibilité s'améliore essentiellement au profit des pôles majeurs de l'ère coloniale, détenteurs aujourd'hui de la fonction politique.

Le chef-lieu, Diego-Suarez, unique grande ville, dont la population est estimée entre 80 000 et 120 000 habitants, selon les exigences dues au seuil de son rang de 100 000 habitants, reste prépondérant en matière d'urbanisation. Les centres urbains régionaux qui, fait unique à Madagascar, sont exclusivement des sous-préfectures, n'apparaissent alors que comme centres urbains secondaires car aucun d'entre eux n'atteint 50 000 habitants. Antalaha, le plus important centre, n'affiche que près de 30 000 habitants.

Si les données traduisent la faiblesse de l'urbanisation de la province et soulignent une très forte propension à la vie rurale, le déséquilibre régional de l'armature urbaine est moins prononcé, le hiatus n'étant pas aussi net dans la hiérarchisation des villes de la province Nord (à noter qu'à contrario, la province d'Antananarivo a le taux d'urbanisation le plus faible des six provinces si l'on exclut la capitale). En effet, Diego-Suarez n'étend guère son influence au-delà de Vohemar au sud-est et Ambilobe au sud-ouest. Ses zones d'action ne sont pas toujours exclusives et les centres urbains secondaires apportent leur contribution à la structuration de l'espace. Ambanja déborde la province d'Antsiranana sur le Nord de Majunga, et sa desserte est assurée en grande partie par Hell-Ville, qui domine une zone incluant Nosy-Be et le Sambirano. La population urbaine se répartit le long d'un arc de cercle formé de petites ou moyennes villes situées à intervalles réguliers les unes des autres. Les communes urbaines possèdent des superficies variables et peuvent englober un certain nombre de villages périurbains.

Hell-Ville, chef-lieu de la sous-préfecture de Nosy-Be, petite île du Nord, est une commune urbaine qui couvre l'ensemble de l'île. Elle est au « centre » d'un secteur de peuplement dense auquel se rattachent de nombreux villages suburbains. Hell-Ville, ville-port, métropole économique, concentre non seulement les fonctions tertiaires d'enca-

drement mais draine aussi les produits destinés à l'exportation (cacao, ressources halieutiques...). Elle abrite des établissements industriels et un aéroport international. Cette configuration accentue la croissance démographique de la ville, plus de la moitié des habitants de Nosy-Be y réside contre un tiers en 1962 (22 088 habitants sur Nosy-Be, 7 497 à Hell-Ville, dont 1 672 dans le centre-ville).

Cependant, la majeure partie de la population de la province d'Antsiranana se concentre dans la Sava (figure 1). La raison en est l'attrait d'activités économiques reconnues hautement lucratives comme les cultures de rente (café, vanille, girofle, poivre...). Les activités commerciales et les emplois informels sont considérés en général comme emplois de subsistance ou pécuniairement rentables de façon sporadique. Le centre urbain de Sambava en est la meilleure illustration : Sambava, depuis novembre 2004 est la préfecture de la Sava, reléguant Antalaha au rang de sous-préfecture. Ville carrefour, l'effet des flux migratoires y est fort important. Elle draine la population grâce aux activités économiques traditionnelles et aux emplois informels inhérents à une ville en croissance.

Diego-Suarez, capitale régionale isolée

Capitale régionale, Diego-Suarez jouit d'atouts de premier plan. Ce titre lui confère en effet une accessibilité maximale, avec un port maritime tête de ligne du réseau routier et un aéroport international. La ville est à la fois une place commerciale, un centre administratif, universitaire (chaque province ne disposant que d'une université) et portuaire, doté d'installations industrielles. En développement linéaire depuis son centre portuaire, Diego-Suarez étend son influence grâce à la route goudronnée en direction d'Ambilobe et du Sambirano, et en grande partie par la mer et par avion vers la côte Nord-Est. Mais rejoindre par la route Antananarivo, capitale nationale distante de 1 000 km, nécessite trois jours de voyage en saison sèche, et Antalaha, agglomération voisine de 500 km, exige deux jours en cette même saison! L'état défectueux des infrastructures routières handicape fortement toute opération de développement économique de la capitale régionale. Diego-Suarez souffre d'un isolement relatif au sein du pays et de sa région, essentiellement en raison du très mauvais état des liaisons routières. De même, l'aéroport d'Archart n'est pas en mesure d'accueillir des avions cargos, sa piste non conforme interdit tout décollage et atterrissage dès le crépuscule.

DES EDIFICES AU SACRE, ASPECTS DU PAYSAGE URBAIN ACTUEL

Habitats et bâtiments publics, une urbanisation inégale

Les villes de la province d'Antsiranana présentent un certain nombre de caractères originaux. Les centres urbains ont en général une structure lâche, champs et terrains vagues parsemant la ville, et une absence quasi généralisée d'immeubles d'habitation collectifs (figure 3, figure 4).

Figure 3 : Habitat dispersé, sud de Diego-Suarez.



Au second plan, Nosy Lonjo, îlot *fady*, dans la baie de Diego-Suarez, surnommé le « Pain de sucre ». L'habitat individuel très dispersé, essaimé en partie le long de la « route de Ramena », en direction des plages de Ramena et de la baie des Sakalava. Au premier plan à gauche, marque d'érosion due aux effets de la déforestation.

Figure 4 : Vue d'Antalaha



Antalaha est une ville à l'habitat regroupé autour du centre portuaire, avec en arrière-plan une barrière naturelle formée par le massif du Tsaratanàna.

Certes Diego-Suarez possède bien ses « quatre étages », composés de deux petits immeubles placés côte à côte et dont le nom est devenu

une localisation géographique de la ville. Avec les deux autres « barres collectives » de deux ou trois étages, sises aux limites sud du centre-ville, ces immeubles accueillent des populations de classes moyennes et aisées, fonctionnaires ou indépendants.

Figure 5 : Une « barre » d'habitats collectifs de deux étages, Diego-Suarez



Fonctionnaires, cadres et professions libérales logent dans les trois barres que compte la ville, la plus haute étant les « quatre étages ».

Ces exceptions architecturales s'expliquent par la présence d'étrangers européens ou indo-pakistanaïsi qui ont présidé à leur conception ainsi qu'à leur réalisation.

À Diego-Suarez, comme à Nosy-Be, ce sont les hôtels qui jouent le rôle de « gratte-ciel » avec leur cinq à six étages. Et si le « Grand Hôtel » de Diego-Suarez en impose (figure 6), c'est plus par son caractère de mastodonte dépareillé, véritable intrus dans le paysage urbain colonial, que par sa hauteur.

Figure 6 : Le « Grand Hôtel », Diego-Suarez



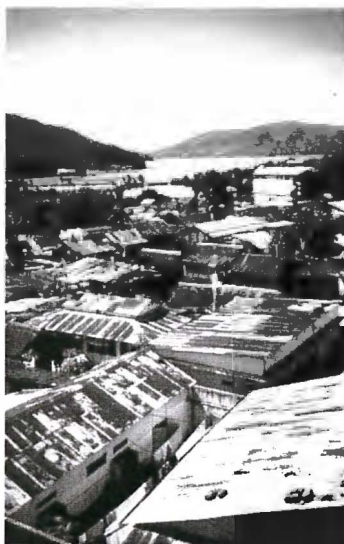
Le « Grand Hôtel », achevé en 2004, affiche un caractère massif qui contraste fortement avec la finesse des colonnades indiennes (villa située en vis-à-vis).

La prépondérance des maisons en tôle ou en bois sous tôle est encore très forte. (figure 7, figure 8)

Figure 7 : Habitat de type urbain



Figure 8 : Habitat sous tôle, Nosy-Be



Habitat urbain type, reflet de la précarité et de la misère, les constructions sont réalisées par un amalgame de matériaux de récupération hétéroclites, assemblés de manière approximative. Un sol au revêtement sommaire à base de ciment et une unique pièce abritent le plus souvent une famille nombreuse.

Le qualificatif d'insalubre conviendrait mieux à ce type d'habitat, que celui de rural, si souvent décrit dans la littérature et repris par l'administration. Il reproduit un mode de vie des ruraux, non intégrés au

dynamisme urbain. Si l'amalgame habitat rural-habitat urbain, en milieu urbain, ne nuit pas aux populations les plus déshéritées, il sert malheureusement trop souvent de prétexte pour justifier l'inertie des pouvoirs publics quand à la résorption de l'habitat insalubre.

D'un constat général, se sont les bâtiments administratifs, les écoles, les structures sanitaires, et les commerces (tenus de manière quasi-exclusive par les Chinois pour le domaine alimentaire et par les Indopakistanaïes, les *Karana*, pour les autres types de commerces) qui apportent une véritable touche urbaine.

Diego-Suarez reflète fortement une architecture militaire et coloniale.

Figure 9 : Les halles, rue Colbert, Diego-Suarez



Figure 10 : L'Alliance française, Diego-Suarez, 2004



Au premier plan, à droite, l'ancien marché couvert, construit en 1892, symbole de l'époque coloniale, avec un esthétisme architecturale métallique, imposé par Eiffel lors de l'Exposition universelle de Paris de 1889. L'édifice, rénové par la France en 1990-1992, abrite les locaux de l'Alliance française. 70 années séparent les deux clichés.

Le Général Joffre y a laissé la marque d'une empreinte quasi militaire, la rue Colbert mesurant exactement 1000 mètres ! A noter également une autre particularité, les maisons indiennes à colonnades en ciment, que l'on peut retrouver à Nosy-Be. Chaque ville est avant tout le produit de la société qui l'a engendrée.

Le sacré dans les villes

Autre fait marquant de ces paysages urbains la place prédominante du sacré (figure 3).

La relation de l'Homme au sacré est inscrite dans l'espace urbain. La question du sacré, du *fady*, au-delà du fait religieux, est une donnée fondamentale de la société malgache.

Le sacré est le premier élément visible, après les murs des bâtiments, pour tout étranger arrivant dans la province par l'aéroport douanier international d'Arachart, Diego-Suarez. Il se matérialise une première fois par le buste de Jean-Paul II, situé sur le parking de l'aéroport. Pape de la religion chrétienne, Jean-Paul II y est venu en voyage pontifical en 1989. Puis, quelques dizaines de mètres plus loin, en contraste à la croyance monothéiste, se dresse les cornes de zébus sacrifiés, purifiant le site et octroyant la bénédiction des anciens.

Dans les villes, la présence d'églises, chapelles, temples, mosquées, ne peut échapper à la curiosité du passant. Le FJKM, l'Eglise de Jésus-Christ à Madagascar, est omniprésent. Son Vice-Président, Marc Ranoalomana, est aussi le Président de la République, le partenariat Etat-Eglise ayant reçu la bénédiction de la Banque Mondiale. Le sacré se manifeste aussi dans l'espace urbain de façon discrète au travers de quelques initiales qui rappellent l'appartenance d'établissements d'enseignement, de dispensaires, à une confession.

CONCLUSION

Les obstacles dus au relief et à l'insuffisance des infrastructures routières font de la province d'Antsiranana un ensemble cloisonné, morcelé en petites unités possédant chacune son centre urbain, à la fois exutoire maritime et regroupement des activités tertiaires. L'influence des services officiels implantés au chef-lieu de province est, par conséquent, réduite et diversement ressentie. Cet isolement favorise l'autonomie des centres urbains, qui assurent pour la plupart les fonctions essentielles d'une ville, fonctions que la capitale régionale ne peut exercer. Ces centres secondaires, pourtant relativement peu fournis en population,

construisent l'armature urbaine régionale et limitent les déséquilibres. De fait, leurs activités leur confèrent le statut de centres urbains régionaux, en adéquation avec les perspectives de décentralisation et de régionalisation inscrites dans la politique de développement.

BIBLIOGRAPHIE

- Vérin P., *Les échelles anciennes du commerce sur les côtes nord de Madagascar*, thèse, Université de Lille, 1975, 2 tomes, 1027 p.
- Le Bourdieu P., *Villes et régionalisation de l'espace à Madagascar*, thèse, Université d'Antananarivo, 1977, 2 tomes, 716 p.
- Beaujeu-Garnier J., *Géographie urbaine*, Paris: A. Colin, Coll. U. Géographie, 1997, 349 p.
- La ville et ses images*, coll. « Géographie et cultures n 29 », Paris, L'Harmattan, CNRS, 1999, 142 p.