

Sommaire

➤ Introduction Générale

I- Contexte et Méthodologie de la recherche

Chapitre I : Contexte et Méthodologie	05
A- Localisation, Contexte et Historique locale	05
B- Notions et Concepts	10
C- Méthodologie	15

Chapitre II : Les conditions géographiques du milieu	17
A- Des conditions géographiques favorables ou défavorables	17
B- La dimension humaine	22

II- Des flux pendulaires intenses entre Manjakandriana et Antananarivo

Chapitre III : Une mobilité très intense entre Manjakandriana et Antananarivo	31
A- Manjakandriana : une ville relais d'Antananarivo	31
B- De flux de personnes très diversifiés	39
C- Les flux des biens et des marchandises	43

Chapitre IV : Un mode de transport favorable	47
A- Une desserte régulière en taxi-brousse	47
B- Le transport en camion	52

III- Les enjeux, les perspectives et la mobilité interurbaine Antananarivo - Manjakandriana

Chapitre V : Les impacts spatiaux et économiques du phénomène de migration	57
A- L'empreinte spatiale de zone de départ	57
B- La rentabilité économique de la mobilité urbaine	63

Chapitre VI : Les problèmes et perspectives	65
A- Les infrastructures communautaires de base	65
B- Le développement économique local	67

- Conclusion Générale
- Bibliographie et webographie
- Annexes
- Table des matières

RESUME

Le phénomène de migration et d'immigration sont à la une des actualités mondiales et il est véhiculé au quotidien par les mass médias. Aucune nation n'est épargnée à cette situation. Par contre les migrations présentent des multiples concepts mais leur dénominateur commun consiste à la recherche des meilleures conditions de vie. A Madagascar, les va-et-vient des populations se caractérisent sous différents aspects et favorisent une certaine dynamique, dans le sens de la survie qui devient une nécessité absolue à cause de l'extrême pauvreté de chaque ménage. Les migrations et les mobilités de la population constituent alors une solution pour résoudre les difficultés quotidiennes secouant la vie familiale.

Porte d'entrée de la capitale sur cette façade orientale, le secteur de Manjakandriana est chargé d'histoire; il servait toujours de passage pour la route de l'Est depuis la période des royaumes Malgaches. Actuellement, cette relation des biens et des personnes entre Manjakandriana et la capitale se renforce davantage. Ces déplacements ont été favorisés par l'existence de desserte régulière en taxi-brousse et de la proximité géographique (1h de route).

Pour cet ouvrage, on a adopté une démarche, résultant des documents bibliographiques et des enquêtes sur le terrain. Sur ce fait, on a posé une problématique que l'on va essayer de répondre dans la conclusion et soutenue à l'aide des documents bibliographiques ainsi que les enquêtes sur la zone d'étude. Les observations et les analyses étaient prioritaires en les faisant correspondre sur les réalités de la zone d'étude. On a également essayé d'émettre des hypothèses en corrélation avec la documentation effectuée dans laquelle l'apport des interprétations, des commentaires bibliographiques, des travaux cartographiques ainsi que les résultats des enquêtes sur le terrain sont rigoureux en exprimant une harmonie des idées et des concepts en la matière.

Les déplacements des habitants de la ville de Manjakandriana sont conditionnés par la présence de plusieurs facteurs à savoir physiques et humaines (sociales, économiques, culturels...). Dans tous les cas, près de 500 à 600 personnes sont transportés par 20 taxi-brousses quotidiennement entre les deux pôles urbains.

▪ **Mots clés:** Manjakandriana, Antananarivo, mobilité urbaine, migration, transport, flux, pendulaire

LEXIQUE

Andriana: Caste noble

Ariary: Monnaie de référence de transaction Malagasy

Fokontany: Délimitation administrative de base du village/quartier

Gasy: D'origine Malagasy

Lavaka: Phénomène géographique dû à l'érosion

Manjakandriana: Pouvoir des Nobles

LISTE DES SIGLES ET ABREVIATIONS

Ar: Ariary

BD : Base de données

CEG: Collège d'Enseignement Général

CFP: Centre de Formation Professionnel

CHRD: Centre Hospitalier de Référence du District

CNTEMAD: Centre National de Télé-Enseignement de Madagascar

CSB: Centre de Santé de Base

CU: Commune Urbaine

CUM: Commune Urbaine de Manjakandriana

CFP: Centre de Formation Professionnel

CR: Commune Rurale

EPP: Ecole Primaire Publique

FITAMI: Fitanterana Tantsaha Miray

FTM: Foibe Taotsarintany Madagasikara

ISERP: Institut Supérieur d'Etudes, de Recherches et de Pratiques

Ha: Hectares

Hab: habitant

Jirama: Jiro sy rano malagasy (Eau et Electricité Malgache)

Km: Kilomètre

Km²: Kilomètre Carré

KOPIVA: Koperativa Pitaterana Vakiniadiana

Litt: littéralement

M: Mètre

Mn: Minute

PNT: Plan National de Transport

PNUD: Programme des Nations Unies pour le Développement

RIP: Route d'Intérêt Provincial

RN: Route Nationale

RN2: Route Nationale N°2

LISTE DES ILLUSTRATIONS

Liste des Tableaux

N°	Titres	Pages
01	Classement des villes ou localités selon le nombre de la population	11
02	Répartition de la population de la Commune Urbaine de Manjakandriana en 2015	23
03	Rapport de comptage selon le PNAT	64

Liste des Photos

N°	Titres	Pages
01	Stèle de commémoration en l'honneur des combattants pour l'indépendance	09
02	L'état du sol après un feu de brousse dans le District de Manjakandriana	20
03	Le marché de Manjakandriana	27
04	Exemples de RIP dans la Commune Urbaine de Manjakandriana	32
05	Des bornes fontaines aménagées par la Commune pour les besoins de la population dans le Fokontany d'Ambohimiadana	33
06	Le CSB II et un des points de distribution de médicaments de la ville	34
07	Des rizicultures dans la Commune Urbaine de Manjakandriana	36
08	Transport de bois depuis les Fokontany enclavés vers la ville	46
09	Menuiserie dans la ville de Manjakandriana pour transformer le bois	46
10	Un taxi-brousse assurant le relais Tana-Manjakandriana au stationnement à Mahazo	49
11	Un taxi-brousse prêt à partir pour la capitale devant la Commune Urbaine de Manjakandriana	49

Liste des cartes

N°	Titres	Pages
01	Carte de Localisation de la Commune Urbaine de Manjakandriana	07
02	Carte de répartition par Fokontany de la population de la Commune Urbaine de Manajakandriana	24
03	Répartition des rizières dans la Commune Urbaine de Manjakandriana	37
04	Les flux approvisionnement Antananarivo en charbon de bois	45
05	Répartition des Fokontany de la ville de Manjakandriana touchés par la mobilité interurbaine	58

Liste des Graphiques

N°	Titres	Pages
1	Les températures moyennes mensuelles de la Commune de Manjakandriana	18
2	Pyramide des âges de la population de la Commune Urbaine de Manjakandriana	25

Introduction Générale

En démographie, la dynamique de la population est caractérisée par deux principaux mouvements, à savoir les mouvements naturels des populations (natalité, mortalité, espérance de vie, taux d'accroissement) d'une part et d'autre part les mouvements signifiant dans un sens direct les déplacements. Par définition, les déplacements traduisent les migrations des personnes ou groupes de personnes qui abandonnent les lieux où ils étaient avant pour s'installer dans un autre endroit (localité, ville, milieu, région, pays). Les causes sont multiples qui poussent ces gens à quitter leurs lieux d'origines pour se décider à s'installer ailleurs.

Le schéma de migration focalise la dynamique de population et favorise plusieurs aspects de la vie humaine notamment dans les pays en voie de développement et plus précisément entre la capitale Antananarivo et la ville de Manjakandriana. La ville de Manjakandriana, une ville où les activités du secteur primaire dominant encore malgré la présence notable des activités urbaines. Dans ce sens, 2/3 de la population sont constitués par des paysans. D'une observation encore superficielle, le milieu présente un paysage rural mais la recherche entreprise fait valoir que l'étude de la dynamique de la population et la mobilité humaine paraît intéressante et originale. Du point de vue administratif, le chef-lieu de District se trouve dans la ville de Manjakandriana, une bourgade dominée par la présence des collines aux vallées encaissées et exiguës.

Ainsi, notre recherche sera axée aux forces et aux mouvements que la mobilité de la population engendre. Il s'agit d'analyser ce phénomène dans son évolution, ses perspectives des faits sociaux entre autres les activités socio-économiques de la population, la mobilité humaine dans toutes ses formes, mais aussi, le plus important, c'est l'apport de ces activités sur l'évaluation des flux de mobilité. Un apport conséquent de cette mobilité humaine entraîne un ensemble de forces qui entrent en jeu par des systèmes et des processus pour faire progresser les activités urbaines et pour le développement de la ville de Manjakandriana.

Pour mieux traiter le thème du mémoire, il est nécessaire de se poser une question fondamentale en guise de problématique qui est : *«Quels sont les enjeux déterminants des flux quotidiens de la population entre la ville de Manjakandriana et la capitale?»*. A la suite de cette question théorique de base, des questions de départ qui se formulent ainsi: «Quelles sont les différentes conditions géographiques du milieu qui influencent le départ de la population : proximité géographique, pression démographique ou contraintes socio-économiques?», «Quels sont les multiples aspects majeurs de la mobilité interurbaine et des flux quotidiens qui se déroulent entre la ville de Manjakandriana et la capitale? », «Qui sont les catégories des populations touchées

et ciblées directement par le phénomène de migration pendulaire entre Manjakandriana et Antananarivo?», «En quoi la mobilité interurbaine entre ces deux pôles améliore-t-elle les conditions de vie et les ressources de revenu de la population locale?», «Quels sont les impacts spatiaux et l'influence de la mobilité humaine pouvant se manifester entre ces deux points d'interaction concernant les retombées sur le développement local?».

Cependant, le but et la finalité de ce mémoire de Master II consiste à mettre en valeur la réponse à cette problématique, en adoptant une démarche inductive, tout en faisant une démonstration des réponses et des questions secondaires suivi de quelques commentaires de la documentation que l'on a pu collecter, et aussi d'une analyse des résultats des enquêtes entreprises dans la zone d'étude.

Cette démarche se distingue par la réalisation de deux principales phases :

- Une phase d'observation qui permet l'appropriation des documents (identification, lecture, explication) et de la technique de documentation en cohérence avec le traitement des données collectées;
- Une phase d'interprétation qui permet d'expliquer, de raisonner, de mettre en évidence les résultats des enquêtes sur terrain en fonction des recherches bibliographiques.

Pour cela, le plan que l'on va adopter se structurera comme suit: La première partie sera basée sur le contexte et la méthodologie de la recherche qui engloberont la localisation, l'historique de la zone d'étude, le contexte, les notions et concepts du sujet ainsi que les démarches de la recherche à suivre. Quant à la deuxième partie, elle présentera une esquisse de démonstration de la ville de Manjakandriana qui rentre dans le cadre de l'aire de polarisation de la capitale Antananarivo et analysera les différents flux au sujet de la migration pendulaire et de la mobilité urbaine entre la ville de Manjakandriana et la capitale. Pour ce qui est de la troisième partie, elle traitera les impacts de la mobilité de la population au niveau de la ville de Manjakandriana et elle expliquera les différents effets des mobilités interurbaines à travers le mode de vie des habitants locaux.



*Première
Partie*
**CONTEXTE ET
METHODOLOGIE**

Dans cette partie, nous abordons le Contexte et la Méthodologie en premier lieu et sur les conditions géographiques du milieu en deuxième lieu.

▪ **Chapitre I: Contexte et Méthodologie**

Dans ce chapitre, nous traitons successivement la localisation de la région, les référentiels sur les notions et concepts et de la Méthodologie

A- Localisation, Contexte et Historique Locale

1 – Localisation

Le pôle administratif du District de Manjakandriana se trouve à 47 km de la capitale Antananarivo. Cette distance équivaut à environ une heure de déplacement en voiture. La ville elle-même est traversée par la RN2 reliant Antananarivo- Toamasina. Cette route nationale est doublée par la présence de la voie ferrée dont sa construction date au début du XXème siècle. La voie ferrée emprunte un autre chemin que la RN2 et les deux axes se retrouvent aux abords de la commune de Sambaina, une des communes du District de Manjakandriana. Elles se croisent de temps en temps et se retrouvent en parallèle jusqu'à la gare de Manjakandriana, là où elles se séparent de nouveau si on quitte vers l'est.

Les coordonnées géographiques de la ville de Manjakandriana se présentent ci- après:
Longitude: 18° 33' Sud et Latitude: 47° 28' Est.

La CU de Manjakandriana se situe également dans la ville de Manjakandriana et elle est entourée de 7 Communes rurales:

- Au Nord: Sambaina et Ambohibary
- Au Sud: Mantasoa et Miadanandriana
- A l'Est: Ambatoloana
- A l'Ouest: Ambatomanga et Alarobia

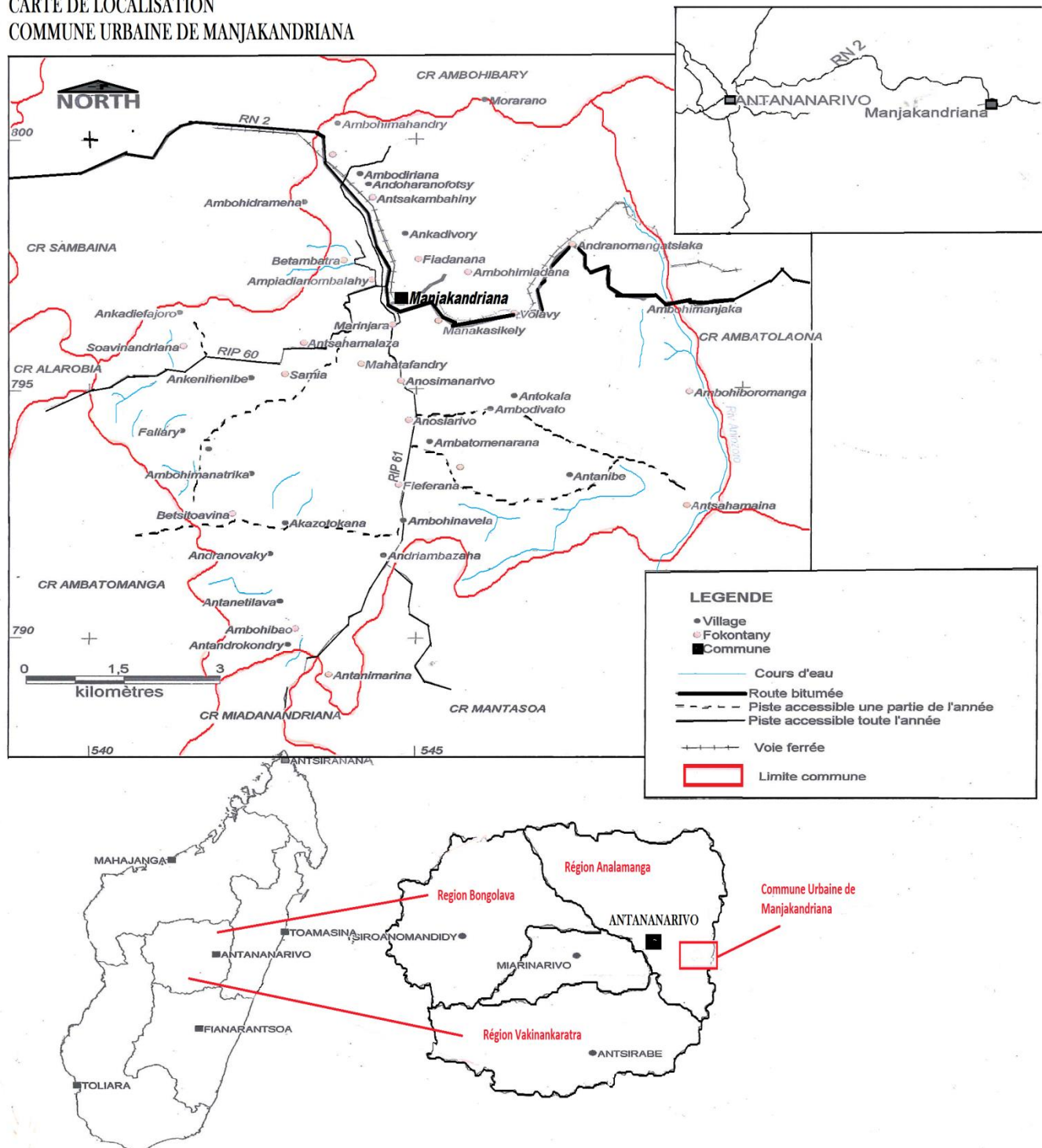
La Commune de Manjakandriana est cantonnée dans une cuvette avec des plaines d'altitude moyenne de 1400m et entourées par des collines de 1500m d'altitude. Elle présente une superficie de 75 km². Elle est composée de 24 Fokontany qui sont: Ambohibao, Ambohiboromanga,

Ambohimiadana, Ampiadinombalahy, Andranomangatsiaka, Anosiarivo, Anosimanarivo, Antanetibe Nord, Antanimarina, Antsahamaina, Antsahamalaza, Antsakambahiny, Betambatra, Betsitoavina, Fiadanana, Fieferana, Mahatafandry, Manjakandriana, Manakasikely, Marinjara, Samia, Soavinandriana, Volavy.

Neuf (09) de ses Fokontany se trouvent à proximité de la RN 2, et ils sont accessibles toute l'année et en très bon état, par la voie de desserte routière tandis que les autres offrent un accès difficile en saison de pluie car ils sont reliés par des RIP ou des routes secondaires carrossables également et en mauvais état.

Carte n°01: Carte de Localisation de la Commune Urbaine de Manjakandriana

CARTE DE LOCALISATION
COMMUNE URBAINE DE MANJAKANDRIANA



Source: BD 500, FTM, arrangement de l'auteur, Novembre 2016

2 – Historique de la localité et de l’implantation de la population

Le District de Manjakandriana est chargé d’histoire ancestrale, bien qu’il ne soit pas la destination numéro un des sites et des visites touristiques. Or il regorge d’aspect historiques (Lac Mantasoa) et touristiques. Au niveau de l’histoire, les collines d’Ambatomanga et Ankadimanga font partie parmi les « douze collines sacrées de l’Imerina ». Sur le plan touristique, il offre de beaux paysages permettant d’effectuer des randonnées (Colline d’Angavokely et Angavobe) d’une part et d’autre part d’observer des réserves forestières (la fameuse descente de la Mandraka), des cascades et des chutes d’eaux ainsi que le barrage hydraulique de la Jirama. Au temps du Royaume de Madagascar, un adage avait été célèbre à l’époque: «Antananarivo no tsara trano ka i Vakiniadiana no sola vantona» Litt. « Si les habitations étaient belles à Antananarivo c’est grâce aux jeunes du Vakiniadiana (appellation de la localité à l’époque de l’Imerina Enin-toko du temps du roi Andrianampoinimerina) qui transportaient les bois pour leur construction et ces jeunes deviennent chauves (parce qu’ils portaient les bois sur leurs têtes).

Quant à la Commune de Manjakandriana, elle a bénéficié du statut de Commune Urbaine à partir de 2012. Manjakandriana était au début un village situé au sommet de la colline entre les deux plaines, puis tout au long de son histoire et à cause de la pression démographique, elle connaît une extension géographique (étendue) avec une moyenne de 5 000 habitants tous les 5 ans. L’effectif de la population augmente et administrativement elle accédait au statut d’une ville. Par conséquent elle devenait une Commune Urbaine. A l’époque coloniale, Manjakandriana jouissait d’un point stratégique d’ordre militaire où le pouvoir colonial plante un camp militaire à Bematazana (là où on peut observer l’horizon de part et d’autre), économique parce que le régime foncier favorisait l’existence de nombreuses propriétés appartenant à des colons, et touristique parce qu’elle offre des variétés de sites touristiques. Grâce à ses terres riches et fertiles, la production de riz ravitaille la capitale et cela ne posait pas de problème chez les riziculteurs malgré les aléas climatiques qui surgissent souvent dans la région . Manjakandriana est en quelque sorte un des greniers à riz de la capitale et un point de ralliement des colons¹. En outre, La population de Manjakandriana avait même prêté main forte aux insurgés de la guerre pour l’indépendance à Moramanga, et ils ont bâtis une stèle en leur honneur. (Figure N°10 ci-dessous)

¹ RABEARIMANANA L., (1989), « *Le district de Manjakandriana pendant la seconde guerre mondiale : désorganisation économique et restructuration sociale* », Omaly sy Anio n°29-32, 1989-1990

Photo n°01: Stèle de commémoration en l'honneur des combattants pour l'indépendance



Source: cliché de l'auteur, Novembre 2016

3- Formation toponymique

Au temps des Royaumes Malgaches, la ville de Manjakandriana fût jadis nommée “Ambodiakondro” qui signifiait littéralement “au pied du bananier”, du fait de nombreuses plantations de bananes qui existent encore dans la région. Puis à la fin du XVIIIème et début du XIXème siècle, elle fut conquise et soumise par le roi Andrianampoinimerina .Selon les traditions orales, l'épreuve de force se déclenchait et se disputait au niveau de la rivière Niadiana (litt : Vaky ny Niadiana) entre les troupes du roi et les natifs du village au niveau la rivière se trouvant à la sortie du village de Sambaina en direction vers Manjakandriana, d'où l'appellation qu'on donnait plus tard à cette localité «Vakiniadiana». Après la défaite des locaux, le roi ordonnait de mettre en place un gouvernement dirigé par un noble et il disait que les nobles (Andriana) doivent y régnaient (Manjaka), d'où le nom de «Manjakandriana» (Pouvoir des Nobles).La reine Ranaivalona Ière (1810-1860) avait l'habitude de faire un détour et des petites haltes dans la bourgade de

Manjakandriana avant de rejoindre Mantasoa comme à l’aller et retour (qui se trouve au Sud c’était où il y avait une résidence royale de villégiature et l’industrie de Jean Laborde).

Selon toujours les traditions orales, le roi Andrianampoinimerina, lors de son règne avait placé des hommes de sa confiance dans les grandes localités et les villages périphériques qui pourraient lui être rentables prochainement, c’était une question de stratégie politico-militaire. Au cours de ces conquêtes, de nombreux “*Andriana*” qui l’accompagnaient avaient trouvé résidence dans la localité. Des descendants royaux, des nobles et des fiefs venant d’Ambohimalaza, d’Ambatomanga ainsi que d’autres localités environnantes avaient décidé de s’y installer. Le roi Andrianampoinimerina décida alors de bâtir le nom de la ville en “Manjakandriana” qui signifie “*Manjaka ao ny Andriana*” ou “Le suzerain y règne”.

D’autres versions orales rapportaient que le fameux nom «VAKINIADIANA» de la partie Est de l’Imerina était à l’origine de la volonté du Roi qui voulait aménager toutes les plaines rizicoles cultivables de la localité pour réaliser un surplus agricole. Le travail y afférent était très dur mais après quelques années de labeur, les plaines furent aménagées et ou en malagasy, «Vaky ny nohadiana».

B – Notions et concepts

1 – Contexte général du sujet

On l’avait dit précédemment dans l’Introduction Générale que la dynamique de la population est un phénomène mondial. Elle est omniprésente et omnipotente à n’importe quel moment. Chaque pays du globe est influencé par ce phénomène, que ce soit dans les pays les plus développés que les pays en voie de développement et surtout dans les pays pauvres. Bien évidemment, ce fait social existe aussi à Madagascar dans lequel la mobilité interurbaine est très importante. La relation entre la capitale et ses villes périphériques est de nature non seulement commerciales, mais aussi d’ordres politico-économiques, culturels, idéologiques, éducationnels ainsi que d’autres paramètres sont manifestés. Cette action de migration et de mobilité interurbaine est observable dans le District de Manjakandriana qui offre une potentialité de zone d’étude et mérite d’être

approfondie pour faire connaître la réalité locale. La population est intensément dense et elle est inégalement répartie sur le lieu. Néanmoins, on observe qu'une partie de la population se regroupe surtout aux alentours de la RN2 et une autre partie en majorité s'accumulait dans la ville de Manjakandriana. L'existence et la proximité de la route nationale fait focaliser une attraction démographique au centre-ville de Manjakandriana. En effet, démographiquement, c'est une population relativement jeune et une telle situation démographique s'avère une lame à double tranchante: c'est une main d'œuvre à bon marché et une force de bras nécessaires pour promouvoir le développement économique mais en contrepartie ce sont aussi des bouches à nourrir. Aussi la mobilité interurbaine met en valeur les différents échanges-relations et communications entre les deux villes qu'elles sont distinctes et l'existence de l'évènement en fonction des déplacements et ayant eu des impacts au niveau du développement dans tous les domaines et plans qui concernent les deux localités en question.

2 - Manjakandriana: Une petite ville?

Littéralement, c'est une petite ville peu étendue. Le cadrage est difficile à déterminer car elle est souvent confondue avec les critères d'une agglomération, de ce fait on va prendre le classement du PNUD ci-dessous pour en cadrer et classer.

Tableau 1: Classement des villes ou localités selon le nombre de la population

L'armature urbaine nationale en 2010

Niveau	Typologie des villes	Population urbaine
I	Capitale nationale (ANTANANARIVO)	2 700 000
II	Métropoles régionales (5 capitales de province + Antsirabe)	100 000 – 400 000
III	Villes secondaires ou pôles relais	50 000 – 100 000
IV	Petites villes	5 000 – 50 000
V	Centres de service, bourgs-centres (unité urbaine de base)	1 000 – 5 000

Source : Recomposition d'après PNUD (1990), PNUD/DESD (1993), INSTAT (2000) et PNATH (2006) et BANQUE MONDIALE (2010)

D'après ce document, le PNUD a classé les localités en fonction de leurs nombres d'habitants depuis les années 1990, et cette position est encore maintenue jusqu'à aujourd'hui. Le seuil démographique d'une petite ville varie d'une étude à l'autre. Les situations géographiques sont diverses et on lui confère souvent une fonction d'intermédiaire entre les espaces ruraux et le monde urbain². Il existe un seuil pour fixer d'une manière précise ce qui relève de l'urbain et du rural, à moins de 2 000 habitants, une agglomération est considérée comme étant une ville avec une armature (rurale ou urbaine).

Au niveau du plan démographique, la ville de Manjakandriana compte entre 5 000 et 50 000 habitants, on peut alors la placer dans la catégorie d'une petite ville possédant une Commune Urbaine, du même nom qui s'apparente aux fonctions administratives de la ville.

3 – Les enjeux et rôles des «petites villes»

Les petites villes sont aux centres des évaluations socio-économiques et politiques majeures en ce début du XXI^{ème} siècle. Les petites villes sont au cœur des enjeux de développement et d'aménagement auxquels elles devront nécessairement répondre pour celles qui veulent en profiter, par exemple, du rôle stratégique qui leur est donné en matière d'aménagement et de structuration spatiale dans le cadre de nouvelles recompositions territoriales à l'échelle nationale.

A Madagascar, il existe 3 prototypes ou modèles de petites villes:

- De petites villes qui accèdent à un statut administratif confirmé à travers l'Histoire (chefs-lieux de District ou Région): Ambositra, Fandriana, Sakaraha, Arivonimamo, Mandritsara, Ambilobe, Sambava, Antalaha, etc
- De fonctions relais, de services de restauration et touristiques sur les axes de routes nationales: Ilakaka, Ranohira, Amboromalandy, Andranofasika, Ambondromamy, Mahitsy, Behenja, Ambohimandroso, Ambohimahaso, Antsapanana, Sakaraha, etc.
- De fonctions d'encadrement et de desserte du territoire: Soanierana-Ivongo, Vohipeno, Vangaindrano, Maintirano, Ambatomainty, Kandrehon, Ankavandra, Mandoto, Ampanihy, etc

² MAINET H., « Qu'est-ce qu'une petite ville ? Réflexions à partir d'étude de cas », Bulletin de l'Association de Géographe Français –GEOGRAPHIE, Volume 85, p 3-12, 2008

Ces classements de petites villes ne sont pas absolus mais il existe des petites villes qui remplissent deux fonctions en même temps comme ayant un statut administratif confirmé à travers l'Histoire mais aussi en ayant une fonction relais, de services de restauration et touristiques sur les axes de routes nationales.

La ville de Manjakandriana occupe un statut administratif confirmé à travers son Histoire, car elle abrite elle-même son chef-lieu de District qui porte du même nom.

Les petites villes présentent des faiblesses techniques, organisationnelles, infrastructurelles et d'organisation spatiale. Sur le plan technique et organisationnel, il existe des problèmes de gouvernance urbaine à cause du manque de capacités techniques pour la gestion urbaine à savoir l'absence de services techniques par exemple, et aussi le flou qui entoure le statut des petites villes urbaines qui convergent autour des statuts de villes rurales, c'est pourquoi elles sont qualifiées de villes rurales-urbaines. Ces deux statuts ambivalents les font se rapprocher des petites villes car ils proposent presque les mêmes caractéristiques or elles sont bien différentes. Il est alors un peu difficile de les différencier à cause de l'imprécision qui cerne les champs d'intervention des responsables locaux urbains (administration centrale, tutelle déconcentrée et élus locaux).

Sur le plan infrastructurel, par rapport aux métropoles et aux villes secondaires, les petites villes offrent une insuffisance des services essentiels. En effet, les services essentiels de bases existent mais elles sont incomplètes et inadaptées (hôpitaux, écoles, l'adduction d'eau potable, l'assainissement et la fourniture d'électricité, etc.) De plus, pour les infrastructures routières, seule la route nationale reste en bon état et elle est praticable toute l'année, par contre les autres routes secondaires qui relient la Commune Urbaine à celles des périphéries du District ne révèlent pas praticables que saisonnièrement, ou du moins elles demeurent très difficile d'accès. Le problème de connectivité affecte gravement les petites villes du territoire de Madagascar y compris le District de Manjakandriana.

Sur le plan de l'organisation spatiale du territoire, elle a été héritée de la structure de l'urbanisme colonial, et cela est identique des autres cas des chefs-lieux de District. Cette organisation jouait des points stratégiques de ralliement ou de regroupement des colons. C'est également une ébauche des structures spatiales issues du dynamisme fonctionnel de certaines petites villes.

4- Les perspectives de développement des petites villes

Les petites villes tiennent compte des endroits stratégiques, depuis l'époque coloniale jusqu'à nos jours. Elles attribueraient un espace à deux dimensions : politique et socio-culturel. L'Etat devrait jouer un rôle dans leur développement, c'est-à-dire de rehausser les taux d'équipement des petites villes en ce qui concerne les infrastructures urbaines de bases; de renforcer le processus de décentralisation effective par l'augmentation des subventions des communes afin de valoriser les ressources budgétaires de ces petites villes; d'améliorer la capacité organisationnelle des acteurs par la mise en place des formations sur la gestion et de la planification urbaine; augmenter la couverture spatiale des outils de planification urbaine, pour qu'elles ont un dynamisme fonctionnel particulier à travers le PCD (Plan Communale de Développement), le SCA (Schéma Communale d'Aménagement), le PUD (Plan d'Urbanisme Directeur); et de pouvoir prendre quelques dispositions transitoires pour asseoir le minimum de planification: par exemple, c'est de mettre en œuvre une mesure facile à appliquer.

5- Notions et Concepts

La mobilité caractérise tout un concept qui a un rapport avec le mouvement, le développement et la variabilité. Elle varie selon le contexte étudié mais dans notre cas qui concerne l'étude d'une mobilité de la population, il est question de « déplacement » d'une personne ou groupe de personnes, de biens ou de marchandises, d'un point précis A vers un autre point B. Elle est conditionnée par l'existence des infrastructures routières, ou aériennes ou bien navales et celle-ci est en fonction des objectifs des populations ciblées. De ce fait, la mobilité humaine, généralement traduit les différentes sortes de migrations entre autres les migrations pendulaires, permanentes, définitives, saisonnières, et elles se rendent manifestes à l'échelle régionale, nationale et internationales, etc. Ces dynamismes sont définis par le fonctionnement des multiples activités et de l'organisation échelles spatio-temporelles, c'est-à-dire, des mécanismes pouvant produire dans l'espace mais cette situation est fonction du temps et des éventualités.

En outre, ces différents fluctuations de la population peuvent engendrer de multiples enjeux économiques, politiques et sociales dans les pays ou régions cibles, et qui évoquent la mobilité qui sous-entend les notions de transport. Ces derniers, quel qu'il soit leurs types, dépendent de ces

mobilités de la population, de ces flux de personnes qui chaque jour, ils entrent en action pour amplifier le phénomène.

Sur le plan urbain et interurbain, les mobilités humaines sont surtout axées sur des déplacements pendulaires, hebdomadaires ou bien mensuels. Le concept de mobilité ici est conditionné par les va - et -vient journaliers de la population. La ville se transforme en un espace de mobilité 24h/24 avec des évolutions qui ont eu un impact sur le système de transport urbain.

C- Méthodologie

1- Explorations bibliographiques

La bibliographie de notre dossier de recherche avait rencontré des limites: les documents sont rares et les données statistiques insuffisantes. Ces problèmes majeurs ne nous permettent que d'étaler des approximations plus ou moins évidentes lors des analyses des données. On a noté également que les études entreprises au niveau la Commune de Manjakandriana, sur les questions de migration et de mobilité interurbaine, n'étaient pas récentes, et manquaient d'actualisation. La Commune ne possède pas de données chiffrées sur ce phénomène.

En fait, les études effectuées sur la commune et ses relations avec la migration et la mobilité interurbaine n'existent pas mais elles restent sur le stade des observations superficielles. Le résultat atteste le manque de fiabilité des données et de celui d'illustration méthodologique. Cette situation empêche d'effectuer des analyses sur des documents qui font défaut et manque d'actualisation. D'ailleurs on était sous peine d'émettre des résultats non fondées. D'autant plus, il est rare de voir des études et de recherches qui portent sur le milieu, ce qui entraîne des difficultés de mener à bon escient les travaux de recherche, sur ce point, il n'est pas la prise de domaine des recherches en la matière. C'est un handicap majeur pour déterminer l'exactitude de la situation. Pour en déduire, c'est un constat, parce que c'est au cours des recherches documentaires qu'on a relevé l'existence de peu de documents s'intéressant directement au thème de migration et de mobilité interurbaine dans la commune de Manjakandriana. Par conséquent, c'est un blocage pour pouvoir discerner et apporter des réflexions afin d'interpréter le contexte et étudier quelques chiffres et données recueillies parce que cela n'exprime pas pleinement les réalités. Les études récentes sont basées sur le développement global de la région et on n'a pu mettre un droit de regard sur les études concernant directement le thème de notre dossier de recherche. Il a fallu aborder des

approximations et des comparaisons des données recueillies afin de pouvoir élaborer quelques esquisses d'évidences.

2- Méthodologie de collectes de données

Ce mémoire de Master s'est basé sur l'approche des documents personnels. Des enquêtes directes au niveau de la zone d'étude étaient nécessaires et primordiales à cause du manque d'actualisation et des données authentiques. On ne s'est pas contenté de juste analyser des livres, des revues, des thèses et des mémoires. Il est à noter que ces documents cités dans la bibliographie sont des thèses de mémoires issues de la bibliothèque de la mention de Géographie elle-même. Par contre, des analyses et des études des autres documents avaient été nécessaires et elles furent entreprises pour l'accomplissement de ce dossier.

Des enquêtes ont été réalisées au niveau des personnes résidant à la capitale effectuant des déplacements quotidiens, hebdomadaires, mensuels ou annuels. On avait aussi des contrastes, ceux qui habitent dans la ville de Manjakandriana et des natifs de la région affectés par cette mobilité. Des fiches et questionnaires d'enquêtes, plus ou moins résumant notre sujet d'étude et notre problématiques, furent données et complétées par cette catégorie des gens. L'on a questionné et ciblé des personnes en âge de raison et de comprendre la problématique de notre étude. Une tranche d'âge variant entre 21 et 65 ans regroupe des statuts sociaux différents les uns des autres. On a pris des échantillons de réponses des questionnaires des personnes ciblées et l'on a regroupé et dépouillé les données afin d'établir et obtenir des résultats fiables. On a essayé de cibler différentes catégories de personnes en fonction de leurs rôles dans leurs ménages respectifs ainsi que de leurs professions et de leurs sources de revenus.

La difficulté dans ces enquêtes réside sur le fait que toutes les personnes questionnées, soit elles bloquent, soit elles donnent de réponses floues et parfois elles ne donnent pas quand il est question de revenus ou de bénéfices acquis en rapport avec les activités de mobilité et de déplacements.

Évidemment, Manjakandriana se situe non loin de la capitale, mais le coût de déplacement vers la zone avait un impact important pour une personne parce que cela est en rapport avec son revenu moyen.

▪ **Chapitre II : Les conditions géographiques de la zone d'étude**

Dans cette rubrique, nous rapportons les conditions géographiques favorables ou défavorables et la dimension humaine de la zone d'étude.

A- Des conditions géographiques favorables ou défavorables

1- La morphologie et la pédologie

Bien que le District de Manjakandriana se situe à l'extrême oriental de la région Analamanga, il bénéficie encore de l'ensemble géographique des hautes terres centrales. Le pic d'Angavokely culmine la région à plus de 1 875m d'altitude. Le relief présent autour du pic d'Angavokely reste un relief accidenté, une succession de plaines et de collines ayant une altitude moyenne de 1 500m. Le paysage de l'Est de la région d'Antananarivo reste très varié. On peut observer une succession de dômes granitiques. Le type de sol que l'on peut rencontrer est généralement de type granitique. Pour cause, la formation granitique de Carion, est le plus grand développement de granite de la région. Le massif de Carion domine la zone de Manjakandriana, et il se trouve 50km au nord-est du massif de l'Ankaratra. Il est caractérisé par sa forme de coupole, un dôme granitique en cours de dégagement. Le granite qui est une roche magmatique, dont les cristaux ont une taille pluri métrique à centimétrique, est rarement décimétrique.

Au niveau de la Commune de Manjakandriana, le sol n'est pas assuré pour sa fertilité car elle est de type latéritique et ferrallitique. De plus, il existe encore un gros problème dans la Commune de Manjakandriana, c'est la non maîtrise des eaux de rizières, ce qui fait enregistrer des baisses de productions. En général, les terrains cultivables sont exigus et insuffisants par rapport aux besoins de la population, ce qui engendre une surexploitation et donc une baisse annuelle de leur fertilité. Les montagnes rocheuses se localisent dans la partie Est et Sud de la commune, citons des exemples dans les fokontany d'Andranomangatsiaka et d'Ambohiboromanga. Ces ressources peuvent apporter beaucoup de surplus sur l'économie de la Commune mais elles restent encore inexploitées.

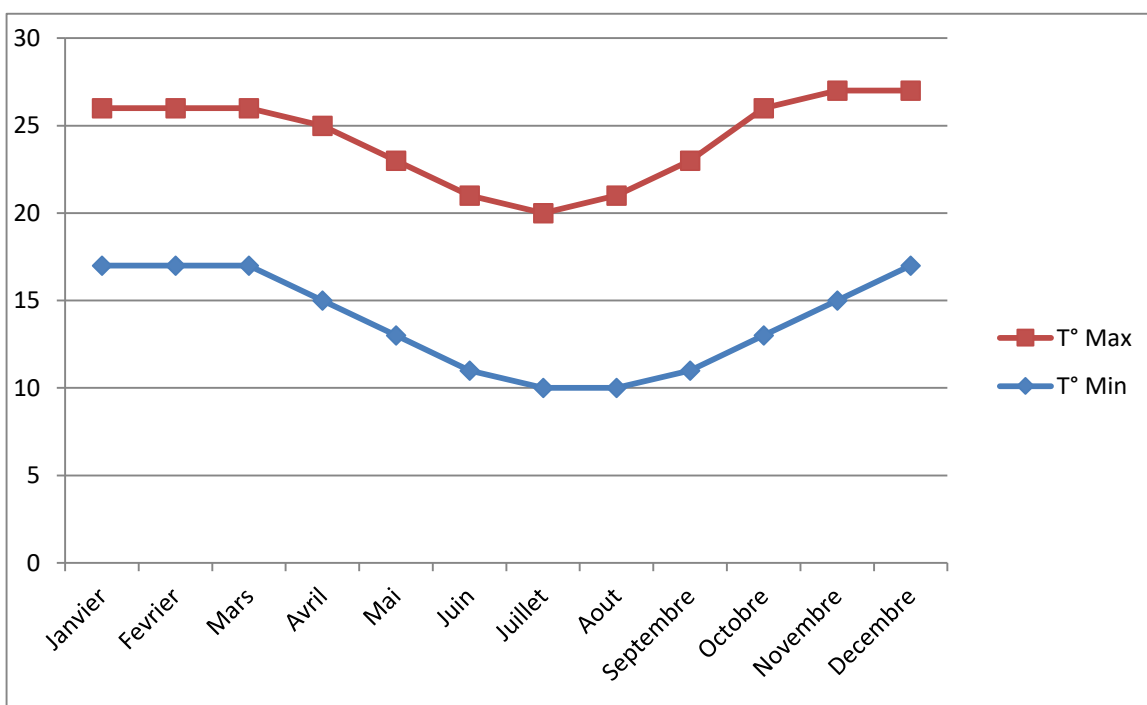
2- Le Climat

La région de Manjakandriana présente un climat d'altitude des hautes terres centrales, et bien qu'elle soit à la limite orientale et voisine de la région Est de Madagascar, les températures et les conditions météorologiques de la région s'avoisinent surtout de celles des hautes terres centrales Malgaches. En général, le climat présente quatre (04) saisons bien distinctes à savoir:

- De Novembre en Janvier: climat chaud et humide
- De Février en Avril: climat froid et humide avec des pluies fines
- De Mai en Juillet: climat froid avec des pluies fines
- De Aout en Octobre: début de la saison chaude

Comme l'indique le graphique ci-dessous, les températures de la région de Manjakandriana ont une moyenne maximale de 23°C et une moyenne minimale de 13°C, ce qui équivaut à une moyenne de température égale à 18°C.

Graphique 01: Les températures moyennes mensuelles de la Commune de Manjakandriana



Source: www.travelmetric.com, Octobre 2016

La température journalière oscille entre ces chiffres. Ces chiffres sont les températures moyennes mensuelles. On peut observer une hausse de température vers la fin de l'année (Novembre et Décembre) et une baisse au milieu de l'année (Juin et Juillet).

Quant aux précipitations, la moyenne annuelle dans le District est de 1 560mm. Le climat de la région de Manjakandriana est influencé par le climat de toute la région d'Antananarivo qui présente un climat tropical d'altitude. La région de Manjakandriana offre des microclimats, sous formes de crachats ou de brouillards. Les précipitations sont réparties tout au long de l'année, la zone ne présente qu'une moyenne annuelle de 3 à 4 mois. Les périodes de grosses pluies commencent le mois de Septembre, suivi de la période cyclonique qui prend fin en mois d'Avril. A partir du mois de Mai jusqu'au mois de Septembre, c'est une période quasiment fraîche mais notamment elle est suivie de petites averses. C'est le District de Manjakandriana qui donne le taux de précipitations le plus élevé dans la région Analamanga.

3- La Végétation et l'Hydrographie

Le District de Manjakandriana est caractérisé dans sa région sud par la présence du lac de Mantasoa. Un des plus grands lacs de Madagascar qui abrite un barrage de rétention d'eau.

Le lac de Mantasoa est le 3^{ème} plus grand lac de Madagascar, respectivement, après ceux d'*Itasy* et de *Tsiazompaniry*. Avec une dimension d'environ 1 375ha, le lac de Mantasoa n'est pas seulement un barrage de rétention d'eau, ce fût également l'une des principales sources de revenu des habitants avoisinants et les localités aux alentours et, c'est grâce à la pêche et aux diverses activités touristiques qui y existent. Il est à noter que le lac Mantasoa est un lac artificiel. Les eaux du lac sont acheminées par un canal qui traverse le village d'Ambatolaona et puis celui de Mandraka, pour être retenues au barrage avant la descente de Marozevo. Au niveau du barrage de retenue de Mandraka, l'eau suit une conduite pour faire tourner la turbine de l'hydroélectricité ravitaillant la capitale Antananarivo.

Le District de Manjakandriana est également alimenté par de nombreuses fleuves et rivières. On peut observer le fleuve "Iadiana" et ses innombrables affluents. Généralement à cours rapides (à cause du relief accidenté), le réseau hydrographique est obligé de serpenter et en formant souvent des petites méandres dans les vallées.

En fonction du réseau hydrographique, sur les bas de pentes, vu que le relief est très accidenté, la végétation est plus vigoureuse et plus riche. On peut y rencontrer des végétations sempervirentes

et des forêts de reboisement ou bien des cultures maraîchères comme des anapatsa, anatsinahy, etc.

Les sommets des “tanety” sont surtout recouverts de grands arbres comme les pins, les eucalyptus, les mimosas.... Ce sont les forêts des espèces ou essences introduites.

La savane herbeuse est également présente dans la quasi-moitié du District. Cette savane est une formation secondaire, ce qui signifie que la formation primaire a déjà été détruite ou bien remplacée. En effet, la formation secondaire est due à la pratique ancestrale des feux de brousse ou «*doro-tanety*» et de la déforestation ou «*doro-ala*». Cette déforestation avait une relation avec l’histoire d’Antananarivo-ville. Cette pratique a pour cause, la récupération des charbons de bois pour le commerce, ou pour le gain d’espace pour la culture et les différentes activités agricoles. Il est à noter que le District de Manjakandriana est l’un des plus grands fournisseurs de bois de la capitale. La forêt de “*Vakiniadiana*” est réputée pour la qualité de ses bois à l’époque et les autres variétés de bois reboisées actuellement.

Photo n° 02 : Etat du sol après un feu de brousse dans le District de Manjakandriana



Source: cliché de l’auteur, Novembre 2016

La Commune de Manjakandriana dispose également d'un réseau hydrographique. La Commune est traversée par deux principales rivières qui sont:

- Anjozoro qui traverse le fokontany d'Andranomangatsiaka, d'Antsahamaina et d'Ambohiboromanga
- Bevava ou Iadiana qui se dirige vers la partie nord de la Commune.

Outre les rivières qui traversent la Commune, on y trouve également des marais qui sont essentiellement exploités pour la pêche lors des périodes pluvieuses. Une partie de La Commune de Manjakandriana se situe dans une zone de plaine, ainsi elle dispose de plusieurs marais dont le plus vaste est celui d'Ankerambe, se trouvant dans le fokontany d'Ampiandinombalahy. Ce marais a tendance à s'étendre à cause de l'insuffisance de drainage. A part les marais et les rivières, la commune de Manjakandriana possède également des lacs, qui sont en nombre de sept (07) localisés dans cinq (05) fokontany. La majeure partie de la population hésite quant à l'exploitation de ces lacs parce qu'ils croient aux « fady » (des interdits sociaux), par exemple, il est interdit de manger des viandes de porc aux alentours de ses lacs.

Quant à la végétation, Manjakandriana est célèbre par ses forêts d'eucalyptus qui sont destinées pour le bois de chauffe, la fabrication de charbon et les bois de construction. Durant l'époque coloniale, les forêts d'eucalyptus étaient surtout réservées pour le bon fonctionnement des chemins de fer (les machines à vapeurs, pour leurs approvisionnements et des traverses pour le rail). Avec l'arrivée du moteur à combustion, les besoins du chemin de fer se sont atténués progressivement, et les populations riveraines avaient commencé à étendre leurs surfaces d'exploitation et de reboisement. L'exploitation des forêts est l'une des rentrées économiques de la Commune de Manjakandriana, elle est source de revenu pour chaque ménage, chaque fokontany et notamment la Commune y tire des ristournes (taxes foncières, taxes sur l'exploitation du bois, sur le chargement, sur le transport...). Les feux de brousses sont presque absents dans la commune en raison de sa proximité avec la branche de Direction Régionale de l'Environnement et des Forêts de la région Analamanga (Cantonement de l'environnement et des forêts) qui a son siège à Manjakandriana ville, dans le fokontany d'Ambohimiadana. Elle surveille de près les activités forestières de la Commune et du District elle-même.

B- La Dimension humaine

1- Le portrait démographique de l'ensemble de la zone d'étude

Le phénomène de migration et de mobilité humaine sont observable dans le District de Manjakandriana. Ils représentent une potentialité de la zone d'étude. C'est une population dense mais elle est inégalement répartie à travers son territoire. Elle se concentre (la population) au niveau du Chef-lieu de District et dans les régions environnantes. Cela est dû à la proximité de ces localités et par la présence de la RN2. En effet, d'après les recueils des données chiffrées, la population est relativement jeune et ce caractère démographique constitue un atout majeur pour promouvoir au développement local mais d'un côté c'est une charge qui mérite une matière à réflexion sur le sujet de l'avenir de cette catégorie de jeunesse qui domine.

En effet, on peut constater à travers le tableau ci-dessous le nombre d'habitants de la Commune Urbaine de Manjakandriana qui est réparti dans les 24 Fokontany. On l'a classé en groupe d'âge de 25-64ans. Cette tranche d'âge traduit la population active et elle représente en moyenne 40% de la population totale de la Commune Urbaine. Donc, la population locale est «généralement» considérée jeune et active.

En observant le tableau, ce n'est pas le fokontany de Manjakandriana qui a le plus d'effectif d'habitants dans la Commune mais c'est celui d'Antsahamaina avec un total de 3590 habitants. Antsahamaina est localisée à l'extrême Sud Est par rapport à la Commune Urbaine de Manjakandriana.

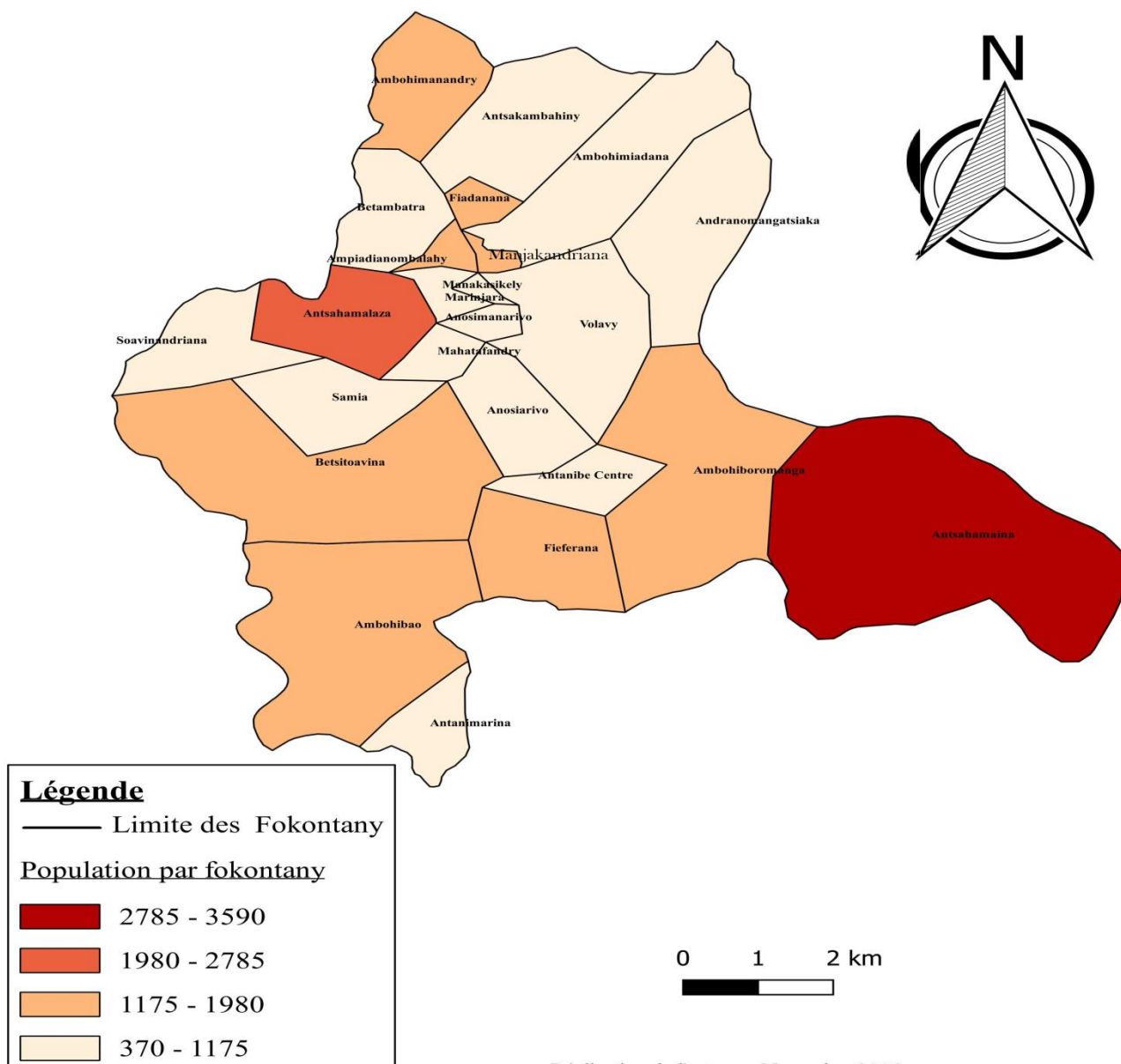
Tableau n°02 : Répartition de la population de la Commune Urbaine de Manjakandriana en 2015

Groupe d'âges	0-1an	2-4ans	5-9ans	10-14ans	15-19ans	20-24ans	25-64ans	(+65ans)	Total Général
Fokontany	H/F	H/F	H/F	H/F	H/F	H/F	H/F	H/F	H/F
Ambohibao	39	98	232	252	192	228	720	67	1828
Ambohiboromanga	35	130	184	147	131	97	403	51	1178
Ambohimanandry	79	92	134	156	162	154	476	110	1363
Ambohimiadana	18	76	108	121	117	116	479	53	1088
Ampiadianombalahy	78	93	199	241	131	136	413	71	1362
Andranomangatsiaka	10	40	23	66	57	34	200	13	443
Anosiarivo	40	55	83	86	147	189	186	72	858
Anosimanarivo	8	10	38	39	39	54	171	27	386
Antanetibe	18	83	133	72	119	97	328	43	893
Antanimarina	7	25	101	142	119	126	160	41	721
Antsahamaina	114	408	750	780	565	445	370	158	3590
Antsahamalaza	10	56	17	22	45	275	729	850	2004
Antsakambahiny	10	62	132	108	90	90	297	25	814
Betambatra	31	50	142	132	118	293	360	48	1174
Betsitoavina	56	157	198	156	176	95	490	49	1377
Fiadanana	74	111	173	151	156	111	506	50	1332
Fieferana	35	113	192	189	207	122	410	53	1321
Mahatafandry	12	19	45	45	35	45	185	24	410
Manjakandriana	44	62	137	122	131	129	660	68	1353
Manakasikely	39	91	118	164	127	109	449	35	1132
Marinjara	13	40	81	110	103	55	298	46	746
Samia	33	78	114	121	132	103	436	75	1092
Soavinandriana	11	7	32	48	34	47	176	15	370
Volavy	39	91	118	164	127	109	449	35	1132
Total	853	2047	3484	3634	3260	3259	9351	2079	27967

Source : Commune Urbaine de Manjakandriana, Octobre 2016

Carte n°02 : Carte de répartition par Fokontany de la population de la Commune Urbaine de Manjakandriana

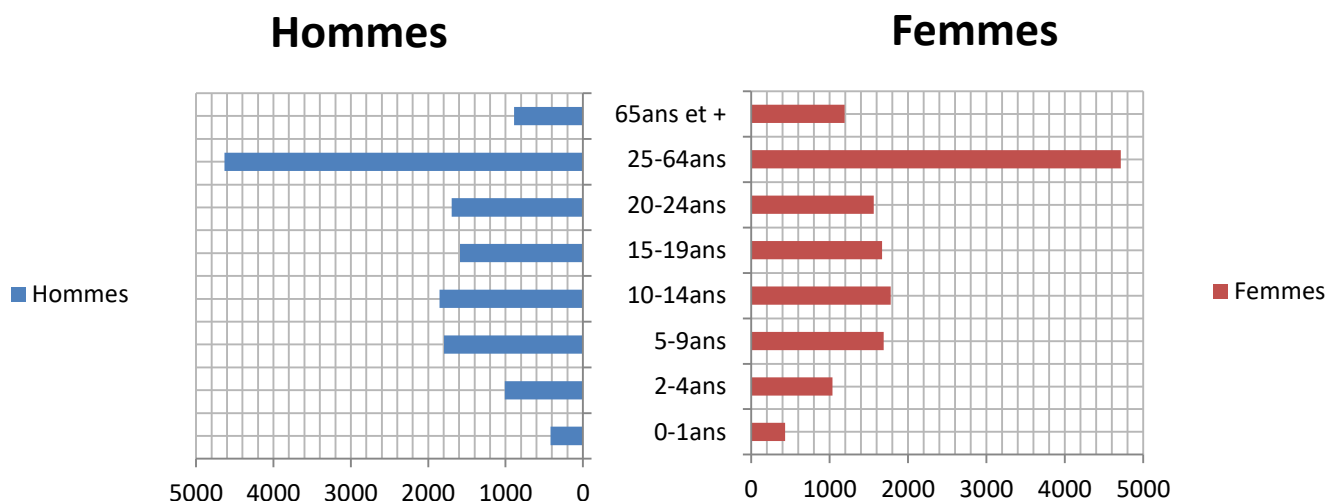
CARTE DE REPARTITION PAR FOKONTANY DE LA POPULATION DE LA COMMUNE URBAINE DE MANJAKANDRIANA



Source : Commune Urbaine de Manjakandriana, réalisation de l'auteur, Novembre 2016

Sur la figure suivante ci-dessous, on peut constater que la pyramide des âges de la population de la Commune Urbaine de Manjakandriana présente la forme d'un toit de pagode. Elle est étroite à la base, développée au milieu, et rétrécie au sommet. Cela confirme l'effectif élevé des jeunes qui forment la population active. Cette dernière domine par rapport celle à charge qui constitue la troisième tranche d'âge de la population au-delà de 65 ans. Elle reste minoritaire. Cette pyramide des âges exprime la situation relative aux collectes de données. La population âgée de 0-15 ans et de 15-65 ans, représente la quasi-majorité de la population totale de la Commune. Cela traduit que c'est une population très active, donc dynamique et démographique prolifique.

Graphique n° 02 : Pyramide des âges de la population de la Commune Urbaine de Manjakandriana



Source : CUM, Manjakandriana, Septembre. 2016

Cependant, On peut en déduire qu'il y existe un certain nombre d'adultes. Par la forme de la pyramide, on remarque que le nombre de femmes dépasse légèrement celui des hommes dans la région étudiée. De ce fait, la population locale est à la fois une population à dominante féminine, mais elle a le temps de la vie entre l'enfance et l'âge adulte tout en étant dynamique.

Quant au phénomène de migration, elle existait depuis les époques royales mais elle s'intensifiait durant la période de colonisation. Les zones périphériques de la capitale avaient été la cible des flux migratoires pour favoriser l'expansion coloniale. Les zones cibles étaient non seulement productrices en matière des activités agricoles mais surtout elles étaient surpeuplées et

possédaient une force de bras pour les services de main d'œuvre des travaux d'intérêt générale (SMOTIG) « Vakinakaratra, Itasy, Manjakandriana et Ambatolampy. Ces migrants avaient été placés dans ces différentes zones pour favoriser la colonisation agricole. On les appelle les zones de colonies de peuplement. On observait que l'agriculture offrait des opportunités économiques dans ces différentes régions et elles bénéficiaient des ressources de matières premières.

Dans la Commune de Manjakandriana, les activités se tournaient au profit de la riziculture, et d'ailleurs, la Commune avait des atouts d'implantations à ces migrants notamment lors de la colonisation. Les colons immigrés avaient pour but de ravitailler la capitale en produits agricoles et malgré l'existence des zones enclavées, il fallait respecter un certain quota de ravitaillement.

Cette «jeunesse» de population est alors un des facteurs qui contribuent aux déplacements de la population vers d'autres zones de colonie de peuplement.

De nos jours, la migration, au sens propre du terme, n'est plus très fréquente dans la région. Elle s'illustre surtout sous forme «d'émigration», car la population active, surtout les jeunes, quitte la région pour s'installer ou chercher de meilleures conditions de vie dans les grandes localités environnantes, et en particulier vers la capitale, un pôle d'attraction par excellence aux choix des migrants. Par exemple, les jeunes bacheliers abandonnent la région pour continuer leurs études supérieures vers la capitale ou dans les grandes villes de Madagascar qui leur offrent des différentes possibilités pour leur avenir ou bien de continuer leurs études.

La région de Manjakandriana est devenue un lieu de transit ou bien celui de résidence temporaire. Les migrations internes qui se manifestent au niveau du District sont d'ordre journalier afin de satisfaire les besoins quotidiens, par exemple c'est d'aller au marché ou bien pour scolariser les enfants dans les autres localités ou communes qui possèdent des unités d'enseignements ou des infrastructures scolaires. Ces migrations internes qui s'organisent en zones communales s'accroissent lors des jours de marché dans la ville. Les habitants éloignés de la commune urbaine se déplacent vers la ville de Manjakandriana afin d'écouler leurs produits tous les jours du marché hebdomadaire (lundi) et en contrepartie d'acheter des produits de premières nécessités (sucre, sels, huile alimentaire, allumettes, bougies, du pétrole lampant, des cahiers, des pains, des articles vestimentaires, etc.)

Photos n° 03: Le marché de Manjakandriana



Source: Clichés de l’auteur, Novembre 2016

Malgré les opportunités de la production agricole, les expansions économiques sont basées dans le cadre des activités du secteur primaire, de ce fait les résidents préfèrent saisir l’occasion de migrer vers la capitale. Les départs des locaux de la région sont plus fréquents que les arrivées.

Les facteurs de cette mobilité de la population montrent plusieurs indices et ils traduisent de multiples conditions qui se formulent par la recherche d’infrastructures d’enseignements pour les jeunes, les emplois, etc. L’objectif consiste dans l’idée d’une amélioration progressive des conditions de vie et cela amplifie les flux commerciaux et les autres motifs de déplacements. La présence des axes de communication favorise et stimule également les va-et-vient de nombreux taxi-brousses qui assurent le relais quotidien, mais aussi l’avantage confirme la proximité de la région par rapport à la capitale. Donc, la localisation du chef-lieu du District étant Commune Urbaine en constitue un atout propice pour la mobilité.

2- Les caractéristiques démographiques de la Commune de Manjakandriana

Certes, la population de la Commune est dominée par la présence des jeunes. Ces derniers représentent plus de 50% de la population totale (15-45ans), ce qui est une grande potentialité pour le développement des activités de production de la Commune. Signalons que les enfants aident déjà leurs parents depuis leurs bas âges pour les activités agricoles et l'élevage. La ville de Manjakandriana compte environ une population totale de 27965 habitants qui vivent dans une surface de 76,5 km². La densité est de 416,2 habitant/km². Elle est densément peuplée. En effet, le chef-lieu de District est le point d'interaction sociale, éducative, culturelle, économique et administrative de la région. Le District de Manjakandriana présente une superficie de 1 660 km² et englobe une population totale d'environ 205 000 habitants. Ce qui représente une densité moyenne de 123,49 habitant/km².

La Commune de Manjakandriana avait une croissance d'environ 1 000 habitants ou taux d'accroissement naturel de 2,5%/an. Le nombre moyen d'habitant par Fokontany est de 1 165 hab. Elle a un taux de natalité de 34,5%/an et celui de la mortalité est de 1,3%. La taille des ménages dans la commune est d'une moyenne de 5. Le taux de fécondité est de 3,51%. La population est concentrée aux environs de la Commune, ce qui peut s'expliquer par la proximité des unités de production et des technologies. Mais également, il est plus facile d'y trouver du travail que ce soit temporaire, permanent, ou définitif mais on peut aussi y acquérir des besoins alimentaires à des prix abordables pour le pouvoir d'achat des locaux.

En ce qui concerne la composition ethnique, la ville et dans l'ensemble du District sont formés par des Merina majoritaire et l'existence d'un nombre important de Betsimisaraka. Ces deux ethnies composent généralement le groupe ethnique majoritaire dans cette façade orientale de la région Analamanga.

Conclusion de la première partie

Nous avons esquissé en long et en large la partie descriptive de la zone d'étude au cours de laquelle tous les éléments et rubriques furent expliqués en détail. L'approche adoptée consiste à un recueil des recettes pour le projet d'étude qui conduit à un essai de réflexion basée sur les notions et concepts appropriés à notre thème. Notions et concepts qui définissent la trajectoire existentielle de la mobilité migratoire sur l'axe Antananarivo-Manjakandriana. Il s'agit aussi d'établir un profil global sur les conditions de la zone d'étude pour avoir une vision d'ensemble des phénomènes physiques et humains aussi que socio-économiques qui se manifestent dans cette partie orientale de l'Imerina, étant porte d'entrée et d'accès. C'est une région stratégique pour parvenir vers la capitale, si on emprunte la route de l'Est.

La localité se trouve sur la façade orientale de la province de l'Imerina. C'est à la fois une porte d'entrée et de sortie si on se dirige vers l'est. Cette situation est héritée du passé jusqu'à maintenant et les locaux sont déjà habitués à ces phénomènes de va-et-vient des personnes et des marchandises ou des produits. Cela favorise et contribue à l'implantation de la population dans la région. Cependant, les aspects physiques du milieu tiennent compte dans cette recherche parce qu'ils peuvent présenter soit des obstacles ou des difficultés, soit des avantages ou des propices aux conditions de vie des populations.

Ce sujet de recherche fut focalisé sur un ensemble de paramètres qui l'entourent et c'est un élément déterminant en ce qui concerne la question de mobilité et qui détermine son sens, sa valeur. Les circonstances qui valorisent un phénomène et un fait existant. En effet, l'étude des méthodes fut adaptée à une question exemplaire donnée, disons à une science démographique, donc les méthodes utilisées concernant ce domaine particulier traduit des concepts de variabilité, de versatilité, d'un mouvement, d'un changement, voire d'instabilité des catégories des populations concernées et ciblées par cette étude.



*Deuxième
Partie*
***DES FLUX PENDULAIRES
INTENSES ENTRE
MANJAKANDRIANA ET
ANTANANARIVO***

Dans ce cadre, nous examinerons la mobilité très intense entre Manjakandriana et la Capitale, puis le mode de transport favorable qui relie les deux pôles

· Chapitre III : Une mobilité très intense entre Manjakandriana et Antananarivo

Au niveau de cette étude, nous relatons la ville de Manjakandriana et son relais avec la Capitale, puis nous expliquons le déroulement des flux de personnes concernées à ce phénomène d'une part et d'autre part, celui des flux de biens et de marchandises

A- Manjakandriana : une ville relais d'Antananarivo

1- Les infrastructures urbaines de bases existant dans la ville de Manjakandriana

Comme nous le savons, la ville de Manjakandriana est traversée de long en large par la RN2 sur 8km. 09 des 24 Fokontany sont reliés au Chef-lieu de la Commune de Manjakandriana par l'intermédiaire de la RN2, en très bon état et praticable durant toute l'année. Les restes, soient, les 13 Fokontany sont desservis par rapport au Chef-lieu de la Commune par des RIP ou par des routes secondaires carrossables et qui sont difficiles accès notamment en saison de pluies (de Décembre à Avril) à cause de la montée des eaux de rizières ou des cours d'eau locaux. . Faute des moyens financiers et matériels, La Commune Urbaine de Manjakandriana n'entretient que rarement ces routes de dessertes et les habitants concernés éprouvent des difficultés dans la pratique de ces quotidiens. Or, ces routes sont à la charge de la Commune.

Photos n°04: Exemples de RIP dans la Commune de Manjakandriana



Source : Clichés de l’auteur, novembre 2016

Ces RIP servent à satisfaire le quotidien des villageois des fokontany ou des Communes avoisinantes éloignées du Chef-lieu de District de Manjakandriana. Le mode de locomotion de utilisé par les habitants sont diversifiés entre autres des motos, des bicyclettes, des chariots pour le port des produits locaux ou bien des charrettes à bœufs pour porter des marchandises lourdes (à vendre ou à acheter) et pour les ramener chez eux. Pendant les périodes de sècheresses, ces routes sont praticables, même pour les voitures légères, mais elles sont quasiment impossibles à traverser lors des saisons de pluies.

Les RIP principales sont :

- La RIP 60 relie directement la Commune Urbaine de Manjakandriana à la Commune Rurale d’Ambatomanga. Elle est distante de 7km.
- La RIP 61 dessert la Commune de Manjakandriana et la Commune de Miadanandriana (District de Manjakandriana). Elle est longue de 15km dont 09km traverse la Commune de Manjakandriana.

Pour ce qui relie directement la ville de Manjakandriana vers la capitale, évidemment c’est la RN2 et il y existe 04 coopératives de transports qui assurent les déplacements des usagers :

KOPIVA, MAMI, FITAMI, FIFIVA. Les tarifs de transport sont fixés à 2 500 Ariary. Les sièges de ces coopératives se trouvent à Mahazo, dans la capitale.

Pour les services urbains de bases, ils sont insuffisants. Pour l'adduction en eau potable, moins de 50% des usagers sont ravitaillés³ or l'assainissement collectif est élevé à plus de 80% de la population. En effet, seuls 04 des 24 fokontany de la Commune disposent d'un réseau d'adduction à l'eau potable qui fonctionne correctement, et 05 autres bénéficient d'un réseau partant du château d'eau du fokontany de Manjakandriana mais ce réservoir d'eau reste vétuste actuellement et ne peut satisfaire pleinement les besoins des villageois. La population des autres fokontany capte en général des eaux de sources et rarement des puits artésiens.

Photo n°05 : Des bornes fontaines aménagées par la Commune pour les besoins de la population dans le fokontany d'Ambohimiadana



Source : Clichés de l'auteur, novembre 2016

Par ailleurs, il est à noter que le District de Manjakandriana est le seul qui en bénéficie le plus du taux d'électrification de la région Analamanga, après la Capitale. Ce taux d'électrification est élevé et il avait un avantage à cause de sa proximité du barrage hydroélectrique de Mandraka.

³ INSTAT, « Situation sur la ville de Manjakandriana », région Analamanga – District de Manjakandriana, 6 pages, Mars 2013

Ce taux d'électrification du District⁴ est à 42,54% pour la Commune de Manjakandriana, et le nombre d'habitant desservi est inférieur à la moitié⁵.

Sur le plan sanitaire, la ville de Manjakandriana possède 3 établissements : Le Centre Hospitalier de Référence du District de Manjakandriana (CHRD), le Service de Santé du District (CSD) et un Centre de Santé de Base de niveau II (CSBII). Ces établissements sont opérationnels, surtout le CHRD qui propose des services comme la maternité, la chirurgie, la pédiatrie, etc. On observe également des pharmacies ou des multiples dépôts de médicaments pour satisfaire les besoins des populations dans la ville de Manjakandriana. (Photos ci-dessous).

Photo n°06 : Le CSB II et un des nombreux points de distribution de médicaments de la ville



Sources : Clichés de l'auteur, novembre 2016

De nombreux dispensaires privés sont aussi présents dans la ville de Manjakandriana pour servir d'urgences les habitants.

Au niveau de l'enseignement, la Commune Urbaine de Manjakandriana possède de nombreux établissements scolaires d'enseignement général ou techniques ou encore des centres de formation professionnelles, qu'ils soient publics ou privés. Par exemple 16 des 24 fokontany de la Commune bénéficient d'une EPP. Quant aux CEG, on ne trouve qu'un seul (public) et se localise dans le

⁴ Ministère de l'Environnement et des Forêts, (2012), « *Tableau de bord environnemental : Région Analamanga* », 220 pages, JIRAMA page 144, 2012

⁵ INSTAT, « Situation sur la ville de Manjakandriana », Région Analamanga – District de Manjakandriana, 6 pages, Mars 2013

fokontany d'Ampiadianombalahy mais de nombreux établissements primaires d'obédience confessionnelle ou laïque se répartissent dans les autres fokontany. La Commune de Manjakandriana dispose également des Lycées (enseignement général ou techniques) et des centres de formation professionnelle (CFP) et un Centre Régional de l'Institut National de Formation Pédagogique (formation des enseignants du primaire et des collèges). Parmi les nombreux établissements scolaires privés et les plus prestigieuses restent le Collège Notre Dame de Lourdes (Catholique) et le Collège Rasalama (Protestant Réformé). Par ailleurs la Commune n'abrite pas des établissements supérieurs publics mais il existe une privé qui est celui de l'Institut Supérieur d'Etudes, de Recherches et de Pratiques (ISERP) offrait des formations en informatique, en management de développement après l'obtention du baccalauréat. Le Centre National de Télé-Enseignement de Madagascar (CNTEMAD) est en plein implantation et sera prochainement opérationnel dans la Commune de Manjakandriana. Cette absence d'infrastructures d'enseignement supérieur « pénalise » l'épanouissement social des jeunes qui préfèrent migrer vers les grandes localités (notamment vers la capitale) qui leur offrent des institutions et prestations à leurs besoins pour continuer leurs études. Cependant, ceux qui ont seulement les possibilités peuvent poursuivre ailleurs.

2- Les dimensions économiques et commerciales de la Commune de Manjakandriana

La ville de Manjakandriana est une petite ville relais dont l'activité principale demeure les activités du secteur primaire notamment l'agriculture. Elle occupe une place très importante car elle est l'un des moteurs qui fait tourner l'économie de la Commune Urbaine et elle fait vivre plus de 80% de la population locale. Le paysage agraire rizicole est très marqué et cela explique en partie qu'elle soit l'activité dominante et apparemment elle est source des revenus des ménages. Depuis la période des royaumes, en passant par la colonisation et jusqu'à nos jours, la notion y compris les techniques rizicoles se transmet de génération en génération.

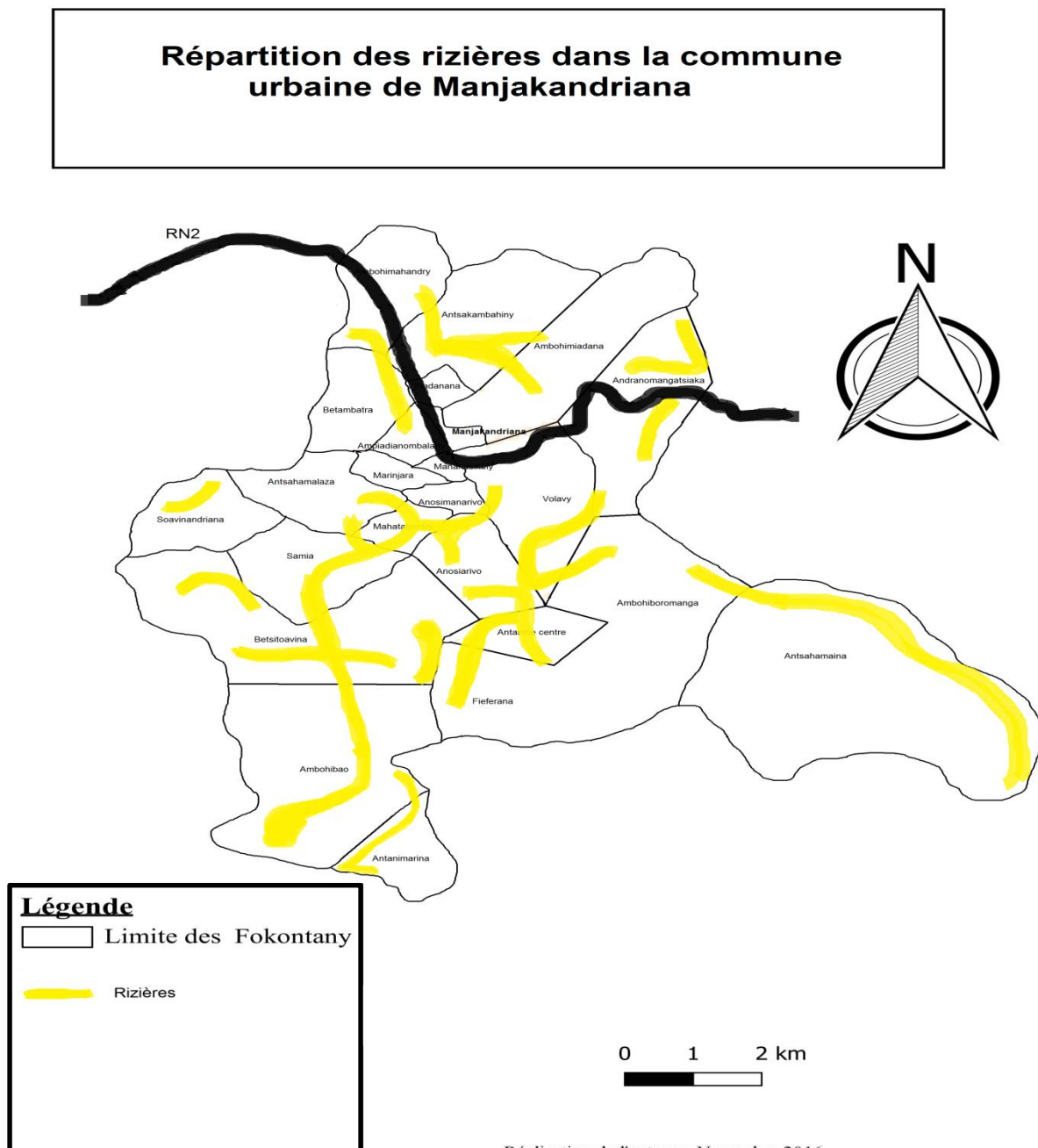
Photo n°07 : des Rizicultures dans la Commune Urbaine de Manjakandriana



Source : Clichés de l’auteur, novembre 2016

Ces photos montrent l’importance de la riziculture irriguée qui s’étend sur des hectares. Les parcelles sont séparées et morcelées par des diguettes pour les différencier mais aussi pour faciliter l’irrigation du système hydrographique. Ces diguettes sont impraticables lors des saisons de pluies pour cause des inondations et de la montée des eaux. Ce morcellement des parcelles est typique du paysage rizicole des hautes terres. On utilise des outils rudimentaires manuels (bèches, pelles, herse, faucilles, etc.) et chaque parcelle a un propriétaire. Le mode de faire valoir direct ou indirect (métayage) constitue la règle d’exploitation. Pour le métayage, le contrat dépend entre le propriétaire et le métayer, il se fait soit à part égal, soit le tiers, soit les deux tiers. Mais c’est le contrat d’un tiers qui est le plus fonctionnel.

Carte n°03 : Répartition des rizières dans la Commune Urbaine de Manjakandriana



Source : Carte FTM BD500, Novembre 2016

D'après la carte ci-dessus, les rizières des bas-fonds occupent la majorité du territoire de la Commune Urbaine de Manjakandriana. Cela prouve l'existence des potentialités concernant la riziculture dans cette localité. En effet, Manjakandriana est célèbre pour ses activités rizicoles et

forestières. Ces deux activités marquent la région. En fait, c'est l'agriculture, l'artisanat, l'élevage, et le commerce sont les principales activités de la population de Manjakandriana mais la riziculture constitue l'activité agricole dominante dans la région. Or sa production n'est pas assez suffisante pour la famille et pour le commerce, d'où les paysans s'adonnent à d'autres activités extra-rizicoles (cultures des produits maraichers et fruitiers, élevage domestique, apiculture, pisciculture, etc.). Manjakandriana est aussi célèbre pour ses cultures de pommes de terre, de patates douces, de manioc et de maïs. Ces activités de cultures forment des surplus pour les revenus familiaux de la population qui les pratiquent. Néanmoins, les conditions physiques constituent une contrainte pour l'emplacement humain dans certaines régions, étant donné que les activités agricoles sont débordantes, mais ceux qui restent s'adaptent et s'efforcent de pouvoir survivre. En effet, la morphologie du relief pose aussi des problèmes pour la population locale parce que la région fait part d'un relief très accidenté, d'où la majorité de la population bâtit leurs maisons dans les vallées à proximité des champs rizicoles et ils réservent les collines et les "*tanety*" pour les cultures sèches secondaires (maniocs, patates douces, taro, etc. et traditionnelles, des plantations de reboisement et des espaces pour les zébus qui broutent les herbes). Ces pratiques d'activités se caractérisent par l'utilisation des méthodes et techniques primaires-traditionnelles. L'élevage est extensif (surtout les zébus). Cependant les autres types d'élevage (volailles, porcins....) prennent d'importance dans les ménages et évidemment dans l'économie de la Commune. L'élevage de poulets « gasy », canards, oies et vaches laitières fut le plus pratiqué et dans chaque foyer on lui y trouve. Par contre l'élevage porcin est réduit du fait des tabous qui existent dans la majeure partie des ménages.

Entre autres, à part ces pratiques agricoles, quelques habitants se préoccupent à des activités extra agricoles comme nous l'avons cité plus haut. L'apiculture et l'exploitation de la forêt du "*Vakiniadiana*" donnant lieu à des profits pour les exploitants et l'économie de la région à savoir le charbon de bois, le bois de construction. Certes, la Commune ne possède pas d'usine de transformation de bois mais il existe un travail manuel de décortication, alors, les bois issus de la forêt sont amenés vers la capitale. Par conséquent, la déforestation est constatée et elle est d'origine anthropique à cause de l'exploitation abusive et les feux de brousse sont fréquents. Ces activités illicites servent pour libérer des espaces pour les activités de cultures ou bien les activités d'élevages intensifs.

Au niveau de la ville de Manjakandriana, le commerce de tout genre (spécifiquement le détail, les gargotes) se pratique de plus en plus au quotidien. Manjakandriana est une petite ville relais et les gargotes et les petits restaurants servent pour les usagers de la RN2 qui font des arrêts fréquents ou une pause éphémère dans la ville de Manjakandriana avant de reprendre la route vers l'Est ou vers la capitale

Mais il n'y a pas que les gargotes et les petits restaurants (hotely) qui ont pris place dans la ville, mais on trouve également quelques commerçants de gros et de demi-gros. Les produits locaux d'agriculture et d'élevages sont vendus en gros, mais les clients ciblés sont ceux qui viennent des autres localités. L'importation n'est pas encore dans les priorités, contrairement aux écoulements de produits parce qu'ils ont déjà les stocks nécessaires. Les ventes des produits agricoles locaux dans la région ne rapportent pas autant de profits que lorsqu'on les envoie vers la capitale. Les produits de cultures ou ceux de l'élevage sont acheminés vers d'autres régions environnantes par rapport aux cultures maraîchères et les cultures de saisons et de même pour les viandes de bœufs, de porcs et les œufs, etc. L'approvisionnement des autres Communes du District de Manjakandriana se fait au niveau du chef-lieu lui-même. Majoritairement dans tous points de ventes des commerçants de gros et de demi-gros, on y observe presque tout, à l'exemple des produits alimentaires, des produits de plomberies, des produits de construction, etc. Les infrastructures routières jouent un rôle essentiel pour le commerce pour ne citer que la ville de Manjakandriana qui bénéficie du passage de la RN2 et cela est facilité par le transport des marchandises venant de la capitale qui est de rigueur.

B- La diversification des flux de personnes

A une heure de la capitale, les flux sont très intenses. De ce fait, nombreux sont ceux qui fassent des déplacements soit journaliers, soit hebdomadaires, soit mensuels ou soit annuels. Ces déplacements sont en fonction des besoins des personnes concernées et de la diversification des motifs de ces individus ou groupes d'individus qui fassent le circuit Manjakandriana-Tana.

1- Les flux administratifs

Les flux administratifs sont surtout d'ordre hebdomadaire ou mensuel. Les personnes touchées par ce flux font le déplacement Tana-Manjakandriana, une à deux fois par semaine ou une à deux fois par mois. Ces personnes viennent généralement de la capitale et effectuent le déplacement à

Manjakandriana pour des services administratifs (différents papiers administratifs à récupérer ou régler au niveau de la Commune: copie d'acte de naissance, titres fonciers, etc.). Compte tenu de la lenteur d'exécution des services communaux et des autres services administratifs, mais aussi du nombre des demandes à élaborer et à constituer, la plupart de ses intéressés qui habitent dans la capitale (ou venant des autres régions) et ils sont obligés de «tuer» ou consacrer presque une journée entière pour de simples formalités. Certains mêmes sont contraints de retourner le lendemain pour obtenir les paperasses exactes.

Ces gens qui effectuent des déplacements pour des questions administratives représentent environ 20% des migrants qui prennent des taxi-brousses, au nombre de 4 à 7 personnes par taxi-brousses.

ANDRIATAFITA Rio, 32 ans, père de famille, habite à Antananarivo, Service Tendance Primature «Je suis obligé d'effectuer ce déplacement pour des papiers administratifs que je dois récupérer au niveau de la commune. Compte tenu de la lenteur des services, quand je dois y aller (Manjakandriana), j'y vais le lundi et je rentre le soir, je reviens là-bas 3 jours ou 4 jours après pour les récupérer. J'effectue ce déplacement quand j'ai besoin des papiers administratifs pour des emplois ou autres, depuis 1999. Je suis un natif de la région et j'y vais même de temps en temps pour des fêtes familiales ou pour des excursions avec ma famille».

RAKOTOARIMANANA Armand, 27 ans, père de famille, Agent de sécurité, habite à Antananarivo, «J'effectue ce déplacement environ 6 fois / an. Pour des raisons administratifs et des raisons familiales. J'ai habité là-bas durant ma petite enfance, mais durant l'adolescence quand j'ai commencé à étudier dans la capitale, j'effectuais des déplacements tous les weekends pour rendre visite à mes parents. Mais depuis que je me suis marié, et trouvé un emploi, ces déplacements sont devenus moins fréquents. Je n'y retourne que pour les papiers administratifs et les visites familiales lors des fêtes».

2- Les flux économiques

Les flux économiques sont aussi fréquents que les flux administratifs. Les impliqués à ce phénomène effectuent des déplacements au moins une fois par semaine ou par mois selon leurs besoins et intérêts. Il y a deux sortes de flux: ceux qui viennent de la capitale pour aller à Manjakandriana, et inversement, ceux qui partent de Manjakandriana pour rejoindre la capitale. Ces types de personnes représentent en moyenne 30% des passagers des taxi-brousses.

ANDRIATSITOHAINA Marc, 28 ans, célibataire, menuisier, habite à Manjakandriana, «Je viens dans la capitale deux fois par mois pour acheter des outils et des matériels de profession. Nous sommes menuisier de père en fils, je m'y suis habitué dès mon plus jeune âge, j'accompagnais mon père en ce temps. Dans la capitale, on a plus de choix pour les outils qu'à Manjakandriana et c'est nettement moins cher.»

RANDRIANATREHANA Théodore, 57 ans, père de famille, Vendeur-fournisseur, Manjakandriana, « J'effectue le déplacement Manjakandriana-Tana 2 à 3 fois par mois. J'achète mes marchandises dans la capitale et je les revends au marché de Manjakandriana. Je vends des vêtements et des balles de friperies. J'ai commencé depuis 17 ans maintenant, c'est plus rentable à Manjakandriana surtout ceux destinées aux jeunes car ils veulent suivre les tendances vestimentaires qui évoluent dans la capitale ».

RAKOTO Fidélio José, 33 ans, père de famille, Gerant/propriétaire d'une quincaillerie, Antananarivo, « 1 fois par semaine. Obligatoire parce que je dois vérifier les comptes et récupérer les rapports de ventes. J'habite dans la capitale mais je viens de Manjakandriana, mes grands-parents y sont encore. Je ne peux pas laisser mon autre quincaillerie sans surveillance, je descends là-bas par surprise chaque semaine pour bien vérifier les comptes, les matériels et tout. Les quincailleries fonctionnent bien là-bas, il y a une dizaine environ et la concurrence n'est pas très palpable ».

Les enjeux commerciaux présentent de multiples facettes. Les commerçants et vendeurs de la région de Manjakandriana s'approvisionnent généralement dans la capitale par choix, vu qu'elle est moyennement proche ou pas loin de la ville de Manjakandriana et entretient un lien étroit avec elle. Ces différentes formes de mobilités constituent un des facteurs économiques importants pour la ville de Manjakandriana.

Quant aux commerçants de la ville de Manjakandriana et qui représentent environ au nombre de 2 000 soit quasiment 10% de la population, ils partent vers Tana pour s'approvisionner en toutes variétés des produits. D'ailleurs la Commune de Manjakandriana est le chef-lieu de District et la RN2 est considérable pour le développement de ce secteur.

3- Les flux éducatifs

Le pourcentage de ce flux est assez minime. Les intéressés à ce phénomène effectuent la migration pendulaire, c'est-à-dire, ce sont des déplacements quotidiens, ils partent le matin vers 5h et reviennent à leur domicile le soir. Ils représentent 5 à 10% des migrants et ils empruntent les taxi-brousses pour effectuer les va- et -vient entre la capitale et la ville de Manjakandriana.

RAZAKA Francine, 41 ans, mère de famille, Institutrice dans une école privée à Manjakandriana, habite à Antananarivo, «J'enseigne dans une école privée à Manjakandriana depuis 6 ans maintenant. Manjakandriana est plus calme, et c'est bien payé par rapport aux autres écoles privés de la capitale. Je pars de chez moi aux environs de 6h du matin et comme je dois rentrer à

la capitale, je me suis arrangé pour partir de là-bas aux environs de 16h. Les enfants sont plus faciles à enseigner. Malgré les fatigues journalières au début, j'ai trouvé mon rythme avec le temps».

Les élèves, originaires de la ville de Manjakandriana pour étudier dans la capitale sont nombreux mais cela est très rare dans le sens inverse. Les élèves qui n'habitent pas à Manjakandriana mais qui étudient là-bas sont originaires des régions environnantes ou bien des autres communes périphériques du District (Sambaina, Anjepy...). Ils sont à la recherche de meilleures conditions et d'infrastructures d'enseignement approprié. Ils effectuent le déplacement généralement à vélo.

4- Les autres flux

Les autres flux concernent les déplacements des personnes sans motifs formels entre autres événementiels, des visites familiales ou bien lors des périodes des fêtes pastorales ou traditionnelles. Ces personnes forment et constituent en général des membres de famille ayant des liens de parenté ou possédant des habitations ou bien des connaissances qui habitent dans la région de Manjakandriana. Ils y viennent de temps en temps pour passer des moments ensemble et de convivialités.

RASOLOSOA Seheny Nirina, 31 ans, Mère de famille, couturière, Antananarivo, «Je l'effectue ce va et vient depuis les années 2000. J'y vais là-bas pour rendre visite à ma mère, elle vit seule et je lui rends visite de temps en temps dans notre maison ancestrale. La capitale est plus moderne et plus évoluée, on trouve tout ici, de plus la ville de Manjakandriana n'est pas assez loin, c'est à 1h de route à peine».

RANDRIAMBOLATIANA Nirina Erica, 21 ans, célibataire, vendeuse, Antananarivo : «J'y vais 4-5 fois tous les 6 mois. Je n'ai pas de dates précises, des fois sur des coups de têtes. Mais lors des périodes de fêtes, je rejoins mes parents et ma grand-mère maternelle qui sont là-bas pour passer des moments avec eux»

Ces autres flux représentent environ 40% des personnes mais ils prennent les taxis-brousses pour y parvenir. La plupart de ces personnes sont originaires de la région de Manjakandriana.

C- Les flux de biens et de marchandises

1- Les flux entrants

Les flux entrants sont catégorisés par les biens et les marchandises que les commerçants de gros, demi gros ou détaillants en procurent de la capitale ou des autres grandes villes de la région pour les revendre dans la ville de Manjakandriana. Le ravitaillement de ce dernier est favorisé par la présence de la RN2. Les commerçants sont nombreux dans la ville de Manjakandriana. A part le marché hebdomadaire de la ville, ces commerçants sont ouverts 6j/7 (d'autres s'ouvrent exceptionnellement le Dimanche). Les commerçants s'approvisionnent généralement des produits de premières nécessités (PPN) ou des matériels ou biens d'équipements de construction. . Le secteur primaire est encore dominant dans la Commune de Manjakandriana, d'où l'acquisition des produits agricoles et d'élevage se fait place et elle n'est pas encore la priorité des revendeurs. Les détaillants qui se rencontrent dans la sphère des petites entreprises familiales sont nombreux que les grossistes ou les demi-gros car ils comptent environ 250 au niveau de la ville et ils se répartissent dans les petits coins des fokontany. Ces commerçants «épiciers» s'approvisionnent en marchandises au moins une fois / mois vers la capitale. Les véhicules utilisés lors des transports de ces marchandises sont des camions, des camionnettes ou des fourgonnettes bâchées. Il est à noter que ce commerce est confronté à des problèmes des routes communales au niveau des transports des marchandises et qu'il existe une flambée des prix du carburant. Les marchés hebdomadaires, dans lesquels les vendeurs sont spécialisés dans différents types de produits (racines et tubercules, légumes,...) sont très loin pour certains fokontany. Les fokontany à proximité de la RN2 bénéficient de son apport en qualité d'infrastructure de la route, contrairement aux fokontany éloignés. Pour les commerçants de ces fokontany éloignés de la RN2, ils sont obligés de ramener les produits par charrette à cause des mauvais états des routes, surtout en saison de pluies. Quant aux «épiciers» et aux boutiques des fokontany enclavés, le problème est encore limité du fait du faible pouvoir d'achat des paysans.

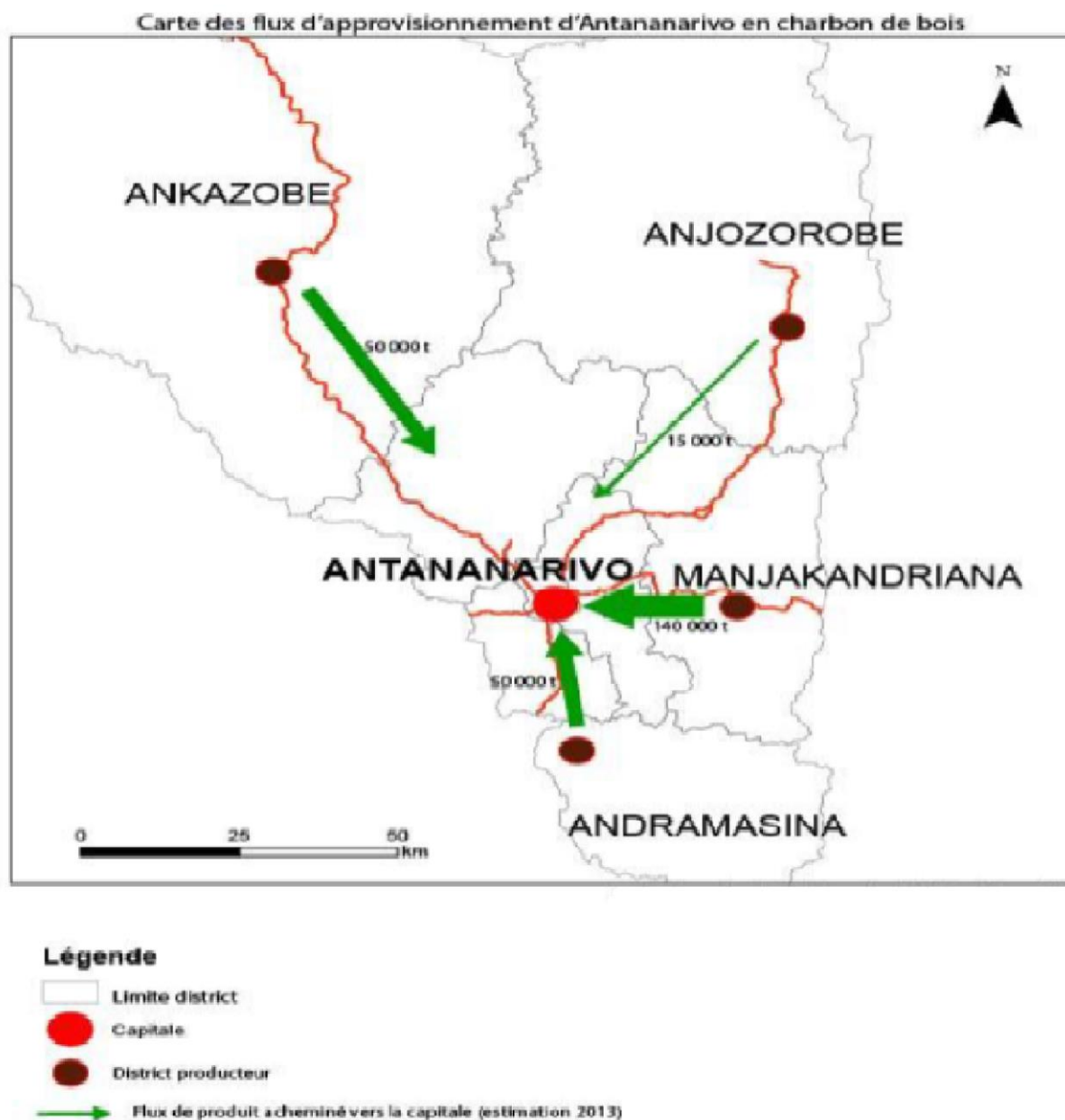
2- Les flux sortants

En ce qui concerne les flux entrants, les flux sortants, ils constituent des produits agricoles, d'élevages, forestiers, d'apicultures, de piscicultures... En gros, ce sont des produits issus du secteur primaire. La région de Manjakandriana est célèbre pour ces bois acheminés vers la capitale, que ce soit du bois de chauffe, du charbon, ou d'autres bois d'exploitation. Elle est la plus grosse région productrice de charbon de bois qui ravitaille la capitale⁶, « *Ses plantations paysannes d'eucalyptus fournissent plus de 50 % du charbon de bois et du bois de chauffe consommé à Antananarivo (plus de 1,5 millions de mètres cubes de bois exploités). L'acheminement des produits de cette zone vers la capitale est facilité par un réseau de routes et de pistes bien structuré* ».

Cette carte (ci-dessous) indique les flux d'approvisionnement d'Antananarivo en charbon de bois. La région de Manjakandriana fournit la capitale en raison d'environ 140 000 tonnes /an de charbon de bois. L'exploitation du charbon de bois constitue un revenu assez conséquent pour les petits exploitants, comme pour les migrants lors des saisons mortes. Pour la Commune de Manjakandriana, après la riziculture, l'exploitation forestière d'eucalyptus ou des pins sont aussi célèbres et qui sont destinées au bois de chauffe et au charbon. Presque chaque fokontany dispose de son forêt d'eucalyptus et cela représente environ 30% de la Commune. Pour les Communes enclavées, les bois sont transportés au niveau de la ville par des charrettes pour être façonnés et ensuite exportés vers la capitale.

⁶ BENARD A., RASAMINDISA A., AUBERT S., DANFLOUS J.P, «Synthèse bibliographique sur la filière charbon de bois dans la région Analamanga polarisée par Antananarivo », 31 pages, fév. 2015.

Carte n° 04 : Les flux de charbon de bois pour l’approvisionnement d’Antananarivo



Source : BENARD A., février 2015

Photo n°08 : Transport de bois depuis les fokontany enclavés pour la ville

Photo n°09 : Menuiserie dans la ville de Manjakandriana pour façonner le bois



Source : Clichés de l’auteur, novembre 2016

Sur la première photo, on observe la difficulté de transport des marchandises des zones enclavées vers la ville de Manjakandriana, et inversement. C’est la qualité des infrastructures routières qui pose des problèmes pour le secteur de commerce. Sur la seconde photo, on voit que la ville de Manjakandriana ne possède pas encore d’usine de transformation du bois. Ce sont des artisans qui utilisent des outils et des méthodes de travail encore traditionnels.

Outre les bois, ce sont les produits agricoles qui sont en tête de la liste des flux de marchandises sortant de la ville de Manjakandriana. Le riz prend la première place puis viennent les cultures de contre saison (les patates douces, le manioc, le maïs, ou les haricots) et les produits extra agricoles (le miel ou le lait). L’apiculture tient également une place en tant qu’activité extra agricole dans la région de Manjakandriana. Les consommations locales de ces produits sont faibles, ils sont presque tous acheminés vers la capitale. La commune rurale de Manjakandriana est considérée comme le producteur des racines et des tubercules. Le rendement en manioc et en patates douces a progressé de 1 800 à 2 000 tonnes par an. Les surplus sont écoulés chaque lundi lors du marché communal hebdomadaire de Manjakandriana.

- Chapitre IV : Un mode de transport favorable

A- Une desserte régulière en taxi-brousse

A ce stade, nous essayons de déterminer quelle sera le rôle du transport routier, étant le fer de lance de la mobilité dans cette partie est de l'Imerina. Nous portons également de préciser son unité d'étude, la stratégie que les migrants adoptent pour effectuer leur déplacement.

Théoriquement, il est difficile de qualifier les types de mouvement migratoires qui dessinent sur l'axe, ou bien c'est une migration pendulaire, ou encore une migration saisonnière, ou une migration permanente, etc. parce que c'est à cause de nombreuses contraintes qui nous ont bloqués à saisir l'exactitude du phénomène. Les moyens financiers et matériels nous posent un blocage, cependant notre étude a été conduite par le but de recueillir des données auprès de tous les éléments des personnes concernées à ce sujet.

Par ailleurs, les mouvements migratoires de populations qui empruntent les taxi-brousses sont palpables parce que les va-et-vient et fréquences des voitures le long de l'axe se manifestent au quotidien entre les deux pôles.

Ce contexte régle le phénomène et détermine des systèmes des règles individuelles qui conditionnent la vie des migrants en partie ou collective sur lesquelles ces mêmes migrants se positionnement face à cette situation où ils devraient s'adapter.

Cette situation met en rapport leur comportement avec leurs actions qu'ils envisagent d'entreprendre et de concevoir une dimension de la réalité sociale. En ce sens, la localisation géographique constitue un des éléments à considérer, de même que l'aspect historique et d'autres paramètres.

Ce mouvement migratoire s'apparente au niveau de deux phases: la migration sur l'axe RN2 et celle des populations environnantes vers la Commune Urbaine de Manjakandriana. C'est ainsi que nous avons organisé notre observation et l'analyse systématique sur le rôle des transports en communs et des marchandises.

En ce qui concerne la desserte régulière, les taxi-brousses reliant Antananarivo et Manjakandriana sont omniprésents et constituent le centre névralgique des activités humaines et économiques de la localité et de ses périphériques. Les pôles de stationnement entre la capitale et celui du chef-lieu de District de Manjakandriana sont distants de 48 km. Dans la capitale, le stationnement se trouve à Mahazo qui est la limite de la Commune d'Ambohimangakely sur sa

partie Nord –Ouest et il demeure également la porte d’entrée de l’Est de la ville d’Antananarivo. C’est une localité très animée parce qu’à côté de ce stationnement avoisine le marché rue de la localité qui facilite l’approvisionnement des produits et de transit des migrants qui vont vers le centre-ville par l’existence des transports en commun et pour rejoindre Manjakandriana. Par contre, dans la ville de Manjakandriana, le stationnement se place devant le bureau de la Commune Urbaine et il est à proximité de la RN2. Cet emplacement du stationnement règle en partie les déplacements des migrants qui vont emprunter la route de l’est selon leurs besoins et intérêt spécifiques.

04 coopératives (FIFIVA, MAMI, FITAMI et KOPIVA) assurent les va-et-vient quotidiens entre la capitale et la ville de Manjakandriana. Pour l’organisation des cadences, elle est variée entre les deux pôles de stationnement : De Manjakandriana vers Mahazo, chaque coopérative a sa propre initiative de départ et de de son gré selon les cas. Par contre, pour le retour, les cadences sont organisées et il existe une feuille de route. Elle échelonne de 30 mn à une heure et chaque coopérative doit impérativement respecter l’ordre établi. D’ailleurs les migrants sont en connaissance de cause de cette organisation (Aller/Retour) et cela leur facilite à gérer leur temps. Ils travaillent en étroite collaboration pour garantir et assurer la desserte régulière entre la capitale et les localités de Manjakandriana. Cependant il est à souligner que les taxi-brousses se succèdent par coopérative à chaque au stationnement de Mahazo et lorsque si toutes les places assises sont occupées, le taxi-brousse en question est autorisé par le pointeur à prendre le départ et c’est que l’organisation se déroule comme ainsi. Les départs de Manjakandriana commencent vers 5h du matin et les taxi-brousses arrivent à Mahazo à 6h. Pour le retour, le dernier taxi-brousse quitte Mahazo à 20h et arrive à Manjakandriana vers 21h. La dernière voiture quitte Manjakandriana le soir à 17h et il arrive à Mahazo vers 18h. En ce qui concerne le départ de Mahazo, toutes les matinées, il part à 5h et débarque Majakandriana à 6h .Par ailleurs, pendant les jours du marché à Manjakandriana, les départs de Mahazo s’effectuent dès 3h du matin et ces transports en commun sont bondés des marchands ambulants accompagnés de leurs marchandises. La cadence est très fréquente parce que toutes les demi-heures une voiture prend et une autre arrive pour se charger. Ce rythme s’effectue jusqu’à 6h. On dénombre plus de 15 voitures, en moyenne, qui prennent le départ de Mahazo. La rentrée du soir, après la fermeture du marché vers 15h, pour ces marchands migrants, le retour est identique .Le même phénomène se reproduit et dans ce cas, il est difficile pour les autres usagers des localités périphériques de Manjakandriana longeant la RN2 qui veulent

aller à Tana de joindre ces taxi-brousses parce qu'ils les remplissent autant que possible. Les frais de transport sont fixés de 2 500ar par personne, et les marchandises plus de 15kg payent en sus 1 000ar de plus (selon le poids). En effet, chaque coopérative de transport fait usage environ de quatre (04) à six (06) taxi-brousses par jour, ce qui fait en moyenne une variable de 18 à 21 taxi-brousses opérationnels reliant au quotidien la capitale et la ville de Manjakandriana et vice versa.

Photo n°10 : Un taxi-brousse assurant le relais Tana-Manjakandriana au stationnement à Mahazo

Photo n°11 : Un taxi-brousse prêt à partir pour la capitale devant la Commune Urbaine de Manjakandriana



Source : Clichés de l'auteur, Novembre 2016

En dehors des jours du marché, les taxi-brousses venant de la capitale patientent d'être pleines de passagers avant de démarrer pour rejoindre Manjakandriana, contrairement à ceux venant de Manjakandriana qui récupèrent des passagers tout au long de la route.

La durée du trajet entre la capitale et la ville de Manjakandriana est de 45 mn à 1h de temps. La consommation moyenne de carburants est entre 45 000 Ar et 50 000 Ar/jour. Comme nous l'avons signalé au début que les heures de départ ne sont pas fixes, dès qu'un taxi-brousse est plein, il part et un autre prend le relais. Un taxi-brousse réalise un tour/jour. Un tour est considéré comme la boucle Tana-Manjakandriana-Tana. Le nombre de chauffeur travaillant pour chaque coopérative est égale au nombre de taxi-brousses qui effectue la desserte. Il est à rappeler que les voyageurs (les migrants) s'habituent à ce rythme et à cette organisation.

Les coopératives assurent également le relais entre les autres communes du District de Manjakandriana à partir de la capitale : comme les Communes Imerimanjaka, Anjepy, Ambohibary, Mantasoa. Comme la coopérative FIFIVA qui possède soixante-neuf (69) véhicules en tout qui assurent le transport.

Comme nous le savons, le centre-ville de Manjakandriana est délimité par l'existence des Communes rurales qui sont au nombre de 23 et elles ont des différentes relations de dépendances et d'interdépendances avec le chef-lieu de District et cela est complémentaire aux activités de la Commune Urbaine. Ces activités relationnelles s'intensifient surtout pendant les jours du marché et accessoirement au quotidien pour les affaires administratives ou pour des questions sanitaires ou éducationnelles ou encore d'événements sociaux. A cela les transports des taxi-brousses régionaux prennent une part importante pour assurer les déplacements des usagers environnants. Certes les routes sont carrossables mais praticable. Des voitures au rebut assurent les va-et-vient et souvent des marques anciennes (404 ou 504 pickup bâchées). Elles sont surchargées des voyageurs et des marchandises à chaque parcours. Les tarifs ne sont pas fixes et ils dépendent de l'éloignement de la localité et cela est au gré des transporteurs selon les saisons et les événements. Le déplacement vers la Commune Urbaine anime également les va-et-vient des types de transports en voitures et en charrettes mais les premières constituent les plus prisées. En effet, tous les lundis, nous avons remarqué la présence des marchands ambulants venant de la capitale à savoir les vendeurs de confection, de tissus et divers articles et à côté d'eux il existe des revendeurs de produits locaux qui sont en majorité originaires des localités périphériques. Il s'agit surtout des petits échanges très fractionnés, «compensatoires», si on peut le dire, en quelques sortes. Un va-et-vient incessant d'un bout à l'autre du marché s'effectue, donnant ainsi l'impression d'une activité bourdonnante qui débute vers 7h du matin et qui prend fin vers 15 h. A peu près les habitants de la région se rencontrent dans le marché qui est l'une des institutions des faits sociaux malgaches.

Pour ce qui est de la migration locale entre la Commune Urbaine et ses localités périphériques, la mobilité présente une faible intensité et moindre envergure. En outre c'est le marché qui caractérise le point de rencontre entre les riverains de la Commune Urbaine où près de 85 % des acheteurs interrogés forment des paysans et qui viennent régulièrement tous les lundis pour le marché et ceux de Tana. La plupart de ces migrants y va écouler quelques produits ou pour acheter des PPN en contrepartie, mais il existe aussi une partie, surtout les jeunes qui fréquentent le marché

rien que pour voir les «nouveauautés» et se distraire. Les «nouveauautés» de ces migrants locaux dont il est ici question peuvent être de nouveaux objets et articles (habits vestimentaires, souliers, sandales, autres divers accessoires, téléphones mobiles, etc.) ou simplement de nouvelles rencontres pour les jeunes gens. A chaque jour du marché, le transport prend deux types. Pour ceux qui viennent de la capitale, ils empruntent les taxi-brousses et ceux qui sont de la périphérie dont une partie prennent les taxi-brousses régionaux, une autre à pieds. Les sacs de riz (après la récolte) et les charbons de bois sont acheminés par des charrettes vers le marché.

Les migrants ne sont pas tous originaires de la ville de Manjakandriana parce que cette dernière reste un point de ralliement et de rassemblement des migrants cosmopolites. Les coopératives de transports jouent, à cet effet, un rôle déterminant très important au sein de la Commune Urbaine étant le nœud de la ville car sans elles, par conséquent les locaux enclavés seront en difficulté.

Le nombre de passagers venant ou partant de la capitale, qui empruntent les taxi-brousses augmente considérablement lors des périodes des grandes fêtes ou de vacances de pointe (vacances scolaires inter-trimestrielles, grandes vacances de juillet à septembre). En dehors de ces événements, on l'appelle «la saison morte» dans le jargon social et les coopératives n'emploient qu'en moyenne 03 à 04 taxi-brousses (par coopérative) par jour où elles se plaignent beaucoup du déficit occasionné à ce moment. Par contre, durant «la haute saison», le nombre de passagers s'amplifie, voire qu'il atteint le double ou triple de la cadence mais selon les responsables on ne change pas les tarifs. Les coopératives sont unanimes à cette décision et elles se servent de 07 à 10 taxi-brousses par jour. En moyenne, on compte environ 250 à 300 personnes qui empruntent quotidiennement les taxi-brousses et pendant la haute saison, ces chiffres sont quasiment doublés, environ 500 à 600 personnes. Les coopératives se disent prospère pendant la saison en question. Néanmoins, cela n'est pas conforme aux situations des migrants locaux compte-tenu des infrastructures routières en mauvais état.

La nature des marchandises transportées se diffèrent et varient selon leur spécificité le long du trajet entre Tana-Manjakandriana d'une part et Manjakandriana avec ses périphéries. Pour ceux qui effectuent la descente de la capitale vers la ville de Manjakandriana, il concerne surtout des effets personnels entre autres des habits vestimentaires emballés dans des cabas contenant des friperies, des sacs de riz et de ciments, des tôles, des cageots de types de boissons, des biens d'équipements, etc., tandis que ceux qui viennent de la ville pour atteindre la capitale, on observe

surtout des produits locaux comme les fruits et les légumes, les sacs de charbons, des portes jarres du lait, etc.

Les qualités des infrastructures routières ne sont pas à plaindre, sauf au niveau de l'axe Sambaina-Manjakandriana qui présente des nids de poules (des lavaka) sur un trajet d'environ 1,5 km.

Pour ce qui est de la contribution de développement des coopératives au niveau de la Commune de Manjakandriana, les transporteurs en commun versent des impôts de 7 000ar/mois. Par ailleurs et en contrepartie, elles ne perçoivent aucun apport d'aide financière ni de subvention de la part de la Commune Urbaine ou d'autres types d'organisation pouvant améliorer leurs prestations en vertu de leurs promotions à l'intérêt des usagers et au développement de la région. La majorité des usagers des taxi-brousses forment, en majorité dans la matinée des distributeurs des produits laitiers, des revendeurs des produits agricoles vivriers et certains vendeurs de charbon de bois (maximum 6 sacs) et des travailleurs qui rejoignent la capitale. Cependant, on assiste actuellement à une régression constatée des effectifs des migrants locaux vers la Commune Urbaine même pendant les jours du marché à cause des difficultés sur les tarifs imposés par les taxi-brousses compte-tenu des mauvais états des routes régionales et de la montée incessante des prix des carburants ces derniers temps. Par conséquent elles sont contraintes de jouer à travers cette situation problème pour ne pas être en déficit. De ce fait, ce sont les migrants qui en subissent les charges et cela n'est pas à la portée de leur pouvoir d'achat.

B- Le transport en camion

La RN2 est un axe primordial pour la survie de la capitale, non seulement pour rallier les différentes localités environnantes mais également elle contribue pour le transport des types de marchandises qui pourraient l'approvisionner. En ce qui concerne le transport de marchandises, les camions conservent des atouts majeurs. Certes, la RN2 est la desserte la plus fréquentée par les va-et-vient des catégories des camions, car non seulement elle relie directement la capitale Antananarivo et Toamasina qui est le premier port de Madagascar mais aussi cette partie orientale de Tana caractérise une des régions productrices en bois d'énergie combustibles et en produits vivriers.

Il est à spécifier plus particulièrement que le transport des gros produits à noter les charbons de bois, les bois d'œuvre et de chauffage, les vendeurs recourent aux camions appartenant à des particuliers résidant dans les localités environnantes. Quant aux produits vivriers, ils sont convoyés en taxi-brousses.

La PNAT⁷, qui a effectué un rapport de comptage des véhicules qui emprunte l'axe Ambanitsena-Moramanga (en passant par Manjakandriana) rapporte les données très élevées de fréquentation étant exceptionnel par rapport aux autres axes nationaux

Tableau n°03 : Rapport de comptage selon le PNAT

Types de véhicules	V.P	Ca. P	Ca. M	Mb. P <30	Au. P >30	C.P	C.2 E	C.3 E	C. R	total
Moramanga RN2	18%	11%	7%	25%	3%	0%	36%	0%	0%	100%
Ambanitsena RN2	36%	4%	3%	25%	3%	0%	17%	0%	12%	100%
Manjakandriana RN2	27%	8%	5%	25%	3%	0%	26%	0%	12%	100 %

Légende :

- V.P : Véhicules Particuliers
- Ca. P : Camionnettes Passagers
- Ca. M : Camionnettes marchandises
- Mb. P : Minibus <30 places
- Au. P : Autocars >30 places
- C.P : Camion Passagers
- C.2 E : Camions 2 essieux
- C.3 E : Camion 3 essieux
- C. R : Camions remorques

Source : Plan National de Transport, 2004

⁷ Plan National de Transport, (2004), « Rapport final provisoire », 65 pages, 2004

Il est à noter que les données de Moramanga et d'Ambanitsena ont été extraites du rapport de comptage du PNAT et que l'on a essayé de calculer le taux moyen de véhicules qui transite à Manjakandriana. Aux sus de ce document, la nature des locomotions en passage à Manjakandriana est essentiellement des voitures particulières, des camions à deux essieux et des minibus de moins de 30 places. Les heures de comptages des véhicules ont été définis de 05h du matin jusqu'à 21h du soir. Les camions optent surtout pour le transport des types de marchandises (carburants, des biens d'équipement et de mobiliers, des denrées alimentaires, etc.). Sur le tableau également, on prend compte que la direction de ces véhicules s'effectue dans les deux sens, c'est-à-dire il y a ceux qui viennent et qui partent du point de comptage. La nature des marchandises transportées varie en fonction de la direction des camions. Les camions en provenance de Manjakandriana transportent surtout des bois destinés pour du bois combustibles (charbons de bois, des bois de chauffe), des divers bois de constructions consommés dans la capitale. Egalement, on remarque des produits agricoles ou d'élevages destinés à être vendus dans la capitale. L'impact des facteurs migratoires est minime pour le transport en camion.

Conclusion de la deuxième partie

Les paramètres déterminants de cette étude caractérisent l'essence de l'intensification de la mobilité entre Antananarivo et Manjakandriana. Ils sont liés à l'évolution des conditions de vie des populations et aussi à des éléments naturels et des activités des migrants. En effet tout réseau migratoire exige des moyens financiers en premier lieu et nécessite des principes inévitables plus spécifiquement les moyens de transports et accessoirement les activités. En d'autres termes, le transport constitue la substance moelle de cette mobilité des populations concernées à ce phénomène migratoire. Certes, nous avons choisi un échantillonnage probabiliste qui désigne les techniques selon laquelle les éléments d'une catégorie de population donnée furent réduits mais les données collectées s'apparentent aux réalités existantes.

La principale caractéristique phénoménale de cette région est marquée par la mobilité très intense des personnes et des produits entre Manjakandriana et Antananarivo. Manjakandriana est une ville relais d'Antananarivo mais les infrastructures urbaines de base restent insuffisantes et cette situation fait contraindre une partie des populations à se migrer vers d'autres localités notamment vers la capitale. Par ailleurs, cette mobilité fait accompagner des paramètres économiques et commerciaux qui constituent le fondement du phénomène. Ces éléments vont de pair et caractérisent un accessoire qui permet au développement des flux des personnes et des marchandises. Les flux sont diversifiés et ils concernent les secteurs administratifs, économiques, éducationnels et d'autres dimensions qui concernent les quotidiens des migrants.

A l'instar de cette mobilité, le transport joue un rôle primordial. L'axe routier constitue le fer de lance et du dynamisme de la mobilité. On parle ici du transport des voyageurs et de produits. C'est le cœur et le poumon de la mobilité. Les taxi-brousses et les camions forment les principaux moyens de transport. Le chemin de fer existe mais la localité ne tire pas profit de sa présence. Néanmoins, cette mobilité dépend des conditions de vie et particulièrement des moyens financiers. A cela s'ajoute l'existence des infrastructures qui répondent aux attentes des migrants. En bref, malgré ces différents problèmes et difficultés que rencontrent les migrants, cela n'empêche pas à la mobilité de fonctionner et de se manifester.

Troisième
Partie
***LES ENJEUX ET LES
PESPECTIVES DE LA
MOBILITE INTERURBAINE
ANTANANARIVO-
MANJAKANDRIANA***

Dans cette dernière partie, nous allons parler des impacts spatiaux économiques ainsi que les problèmes et perspectives à venir

- Chapitre V : Les impacts spatiaux et économiques du phénomène de migration

A- L’empreinte spatiale de zone de départ

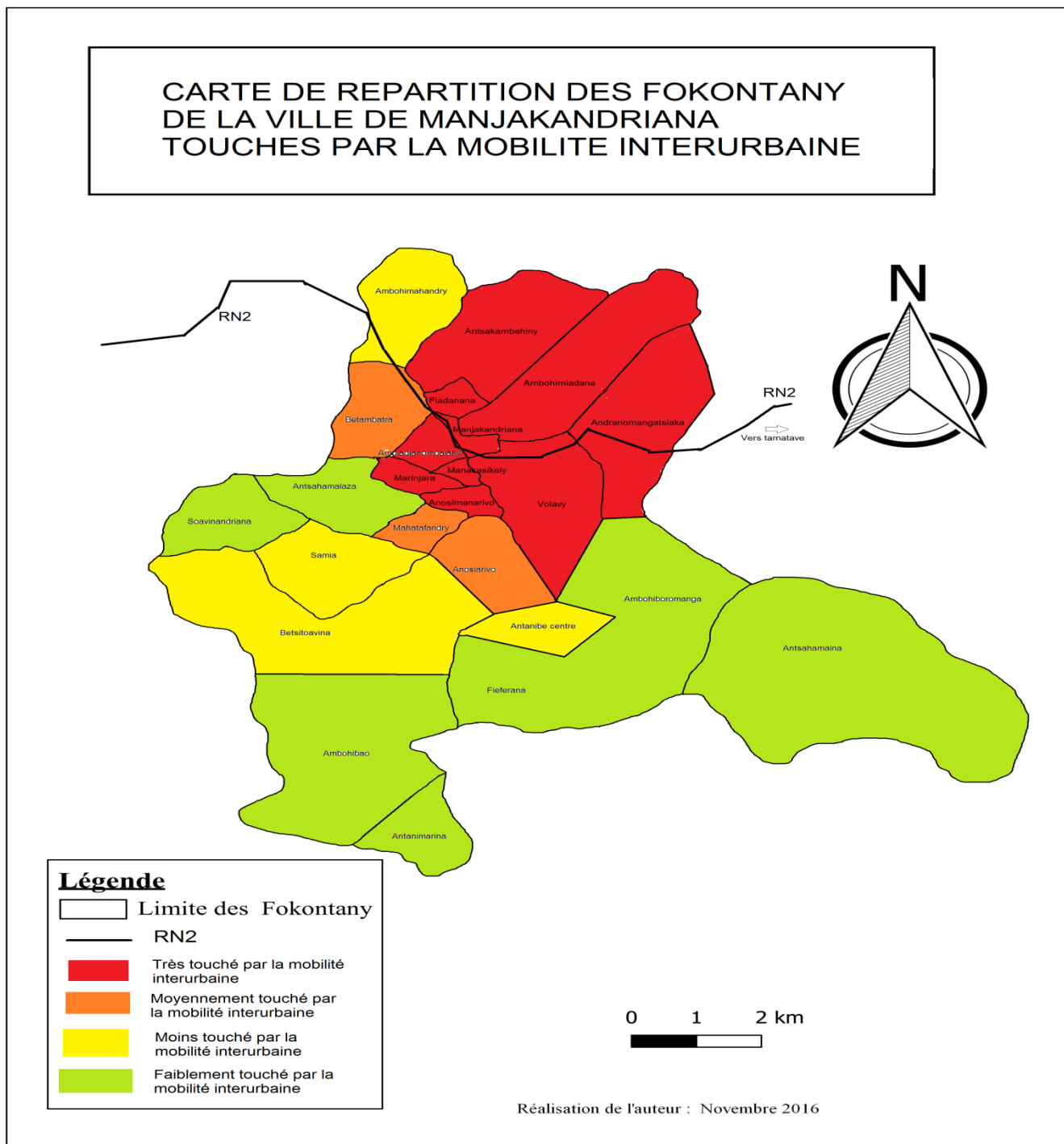
Evidemment et c’est déjà noté précédemment que, la ville de Manjakandriana joue non seulement un pôle de relais mais aussi un point de ralliement de la population de tous les fokontany de la Commune. D’ailleurs les autres Communes du District Manjakandriana sont aussi touchés par le phénomène de mobilité interurbaine, les plus sensibles sont surtout ceux qui aux abords de la RN 2 à cause de la facilité d’accès.

Les fokontany Antsakambahiny, Ambohimiadana, Fiadanana, Manjakandriana, Ampidianombalahy, Manakasikely, Volavy, Andranomangatsiaka et Marinjara regroupent les infrastructures urbaines de bases de la ville. Ces fokontany forment également la totalité, ou presque l’exclusivité des marchés de gros dans la Commune de Manjakandriana (environ 80%). C’est dû à la facilité d’accès à la RN 2 que les déplacements s’organisent intensément. Ce sont aussi les plus frappés par la mobilité interurbaine et «inter-fokontany». Par contre, les habitants des fokontany plus enclavés en citant Antsahamaina ou Antanimarina doivent effectuer des déplacements à pieds pour s’approvisionner ou de s’équiper des matériels venant de la capitale à Manjakandriana-ville.

La plupart de ces fokontany distants de la RN 2 sont handicapés par la mauvaise qualité des infrastructures routières qui les relient à la ville de Manjakandriana elle-même. Les routes ne sont pas praticables toute l’année et quand elles les sont, elles sont en mauvais état. Des routes d’intérêt provincial, non goudronnées, passant à travers des bois ou des forêts relient ces localités. Pour rejoindre la capitale, les habitants de ces fokontany doivent, tout d’abord se rendre dans la ville de Manjakandriana pour rejoindre le stationnement des taxi-brousses partant vers Tana. C’est la population active qui est la plus touchée de ces déplacements, notamment les jeunes en quête ou à la recherche d’emploi ou bien ceux qui ont déjà un travail au niveau de la ville de Manjakandriana. Il est aussi question des commerçants de gros et de détail qui ravitaillent les habitants de ces fokontany enclavés dont ils ont beaucoup de difficulté à satisfaire leurs besoins. Le transport des

marchandises s'effectue en voiture bâchée et dont les prix sont élevés à l'endroit des consommateurs.

Carte n° 05 : Répartition des Fokontany de la ville de Manjakandriana touchés par la mobilité interurbaine



Source : Carte FTM BD500, Commune Urbaine de Manjakandriana, Novembre 2016

En outre, la mobilité s'opère suivant les conditions préalables et préétablies marquées par la considération des liaisons géographiques, des moyens de transports et notamment des niveaux de standing de vie des populations concernées et des liaisons différentes (familiales, professionnelles, éducationnelles, sanitaires ou autres domaines). Dans ces types de population cibles se manifestent des phénomènes d'organisation (événements familiaux, raisons de santé, etc.), des mouvements d'interrelations (professionnels, études, etc.) et de dynamique de groupe (vie associative, culturelle, divertissement, etc.).

Ce mouvement migratoire est régi par un processus institutionnel (notamment l'organisation du transport et le marché) qui englobe un système d'orientations (économiques, financières, matérielles, habitations, infrastructures d'accueil, etc.) et de guides (les conditions de vie) et qui structure la population cible à ce phénomène plus particulièrement à travers ses règles de vie (générations habituées à exercer ce phénomène, conceptions, mode, pensée, etc.) et le fonctionnement de la société (urbaine ou rurale) qui est diamétralement opposé.

Le phénomène peut être formel (en normes) ou spontané (informel) qui caractérise un certain nombre d'éléments (institutions sociales et économiques) qui constituent des déterminants. Cela affecte une combinaison de relations et interrelations soulignées précédemment, soit l'importance des situations migratoires (hebdomadaires ou journaliers ou encore mensuelles voire événementielles, etc.) que comprend un modèle de causalité réciproque (intérêts et avantages conditionnés par le rythme du mode de vie), soit de la spécificité de la conjoncture (un héritage de génération successive au niveau du phénomène) et soit du contexte (relations ville-campagne) et enfin soit la régulation (mode de vie et activités de base) et résolution du genre des situations présentes (la présence de l'axe routier et des coopératives de taxi-brousses).

Au niveau des conditions de vie, le principal inconvénient consiste le pouvoir d'achat des migrants parce qu'à la longue, du fait de la cherté évolutive du coût de la vie, les migrants se soucient s'ils ont les moyens à suivre le rythme notamment au plan financier. Ces argumentations traduisent un parti pris des conditions de vie et à posteriori à une contrainte et une complexité de vivre. Par exemple, en espace de deux années, les frais des taxi-brousses avaient doublé et cela engendrait une influence dans les vécus quotidiens des ménages. Leurs raisonnements se définissent, non seulement sur leurs catégories sociales à laquelle ces migrants appartiennent mais aussi selon leur disponibilité et leur statut social.

Evidemment la mobilité a une forte influence sur la vie des locaux (enfants et familles) elle reste une preuve vivante des liens qui peuvent exister entre la vie dans la société et l'impact qu'elle peut avoir sur l'ensemble de l'environnement mais elle est une lame à double tranchante : elle apporte des innovations ou des nouveautés ou des changements de pensées et de culture ainsi que des conditions de vie mais elle risque d'entraîner à des ruptures familiales et sociales (personnalité, psychologie, conflits de génération, attraction de la ville, etc.).

En effet, elle est à l'origine des initiatives et occulte des problèmes de vie où des courants d'idées qui surgissent et pouvant véhiculer des nouveaux modes de pensées dans la société. En d'autres termes, la mobilité migratoire accompagne des valeurs à proposer, quel que soit la société donnée où elle se trouve et quel que soit une société urbaine ou rurale qui se présente.

Ces différents constats qui sont l'objet d'analyse résultent des multiples vérifications, explications, observations, consultations et interviews que nous avons effectuée tout au long de l'ébauche de ce travail dans lesquels qu'on a remarqué que la mobilité avait une portée significative quant à son influence dans chaque catégorie de populations concernées. Lorsqu'on avait répertorié l'impact de ce phénomène dans différents domaines, on découvre systématiquement, dans l'ensemble des populations ciblées, les modes de pensées opposées (urbaines ou rurales ou encore semi urbaines-rurales), que ce au niveau des règles de conduite (langage, expression sociolinguistique, interprétation langagière des événements, etc.), et notamment les valeurs (hiérarchie des valeurs de vie et des besoins ou aspirations) et de la vision collective (milieu économique, socio-culturel, éducationnel voire –idéologico-politique).

Ces déterminants servent de repère et se manifestent ouvertement à travers les échanges verbaux entre les migrants, au cours des déplacements dans les taxi-brousses, au niveau des stationnements en attendant le départ, et pendant les jours du marché. Ceci constitue un important facteur social de la mobilité étant donné que ces migrants s'auto- éduquent et s'auto- entretiennent à travers la solidarité et l'entraide qui sont idéalisées. Par exemple, chez les marchands ambulants, ils se collaborent à chaque besoin ou tâche (le port des marchandises, si un autre n'a pas de monnaie son ami s'en charge), autant des situations de convivialité qui se manifestent. C'est tout un réseau relationnel qui s'organise et se maintient au profit d'un resserrement d'intérêts collectifs.

Néanmoins, on peut en déduire que cette manifestation de la mobilité fournit deux principaux principes nécessaires à son fonctionnement : le besoin et l'intérêt que puisent chaque migrant et le «semblant» au phénomène. Pour le premier, il s'agit des conditions propres au mode de vie pour la survie ou la vie en équilibre aux conditions sociales. Pour le second, c'est une dépendance et une contrainte qui soulève un certain nombre de paramètres économiques, sociaux ou d'autres dimensions se manifestent. Mais en général, ce phénomène est dite fonctionnelle dans la mesure où il touche et assure au mieux la satisfaction des besoins et attentes des migrants.

D'après les analyses nous pouvons en déduire que la mobilité migratoire peut être en partie un héritage d'éducation reçue par chaque génération et cette éducation se perpétue jusqu'en ce moment. Donc, c'est une éducation fonctionnelle parce qu'elle est non seulement en rapport avec l'histoire de la famille des migrants mais surtout avec l'environnement mentale et morale, voire physique et en relations avec les réalités socio-économiques ou bien directement liées aux conditions de vie et aux tâches que s'adonne chaque individu. Elle donne aux migrants un ensemble de connaissances pratiques qui leur permet d'affronter sans beaucoup de frustration les difficultés de la vie qui seraient les leur.

Ensuite, c'est une éducation concrète parce que les déplacements sont basés sur des motivations faces aux différentes contraintes qui peuvent l'engendrer à travers les multiples activités. Il s'agit d'une pédagogie de vécu où ces migrations servent d'exemples et de cadre de référence sur le dynamisme de la mobilité. L'accent est mis sur l'expérience et l'habitude qui prennent un rôle majeur dans la pratique. La conception fait corps avec la pratique selon les dires de ces migrants. Ces derniers sont adaptés à chaque catégorie d'âge et de genre. La manifestation de la mobilité va du plus simple au complexe et se définit en termes de paliers ou plutôt de hiérarchie des âges où la génération aînée est plus censée expérimentée plus que celles qui sont encore novices. Mais ces derniers acquièrent progressivement la pratique. Ainsi, l'action éducative qui se profile à travers la mobilité est donc continue et graduelle, c'est-à-dire, elle ne présente sans fossé ni coupure entre les différentes générations et elle entre dans la «théorie» et la «pratique» (principe d'adaptation du processus continu).

Dans la suite des idées, la mobilité migratoire se développe parce que les migrants s'attachent beaucoup plus à leurs activités professionnelles tout en leur donnant d'importance à leur confiance dans la réussite. La conscience de leurs possibilités les guide vers leurs actions. C'est dans ce

contexte que se déroule l'apprentissage de la vie, loin de la compétition individuelle mais cela est complémentaire voir conventionnel entre les migrants. Les relations qui se forment entre eux semblent formelles étant donné qu'ils se construisent sur un respect mutuel, sur une autorité négociée et acceptée par l'ensemble de tous. Ces constats sont observables lorsque nous avons effectué souvent des va-et-vient entre les deux pôles d'une part et surtout lors des entretiens à certains d'entre eux relevés à travers les réponses trouvées dans les fiches questionnaires et les entretiens directs que nous les côtoyons au cours de la route.

Le style de vie accompagne et est corollaire avec les déplacements et où les rencontres manifestent une motivation aux relations humaines. C'est un vecteur d'accroissement de la motivation, de l'estime en soi, de la confiance en soi et envers les autres, du sens de l'accomplissement et de la sécurité propre à chacun dans ce cadre de mobilité. Par contre, des effets secondaires se distinguent du fait que ces déplacements peuvent entraîner des limitations à savoir l'âge, la fatigue, l'énergie ou d'autres contraintes sociales ou économiques.

Nous ne prétendons pas de faire un relevé exhaustif des impacts de ce phénomène, à supposer que cela soit possible mais il existe des limites. Il s'agira plutôt de pointer quelques éléments qui nous paraissent essentiels pour garder un regard objectif et critique sur les valeurs de cette éducation qui accompagne l'intensité de la mobilité migratoire. C'est un constat parmi tant d'autres parce que cela comporte des valeurs mais aussi ce que nous appelons ici «antivaleurs». Autrement dit, une telle situation problème fait naître soit des aspects positifs et soit évidemment négatifs au sein de la famille nucléaire ou élargie d'une part et d'autre part dans la société ou la communauté des habitants de Manjakandriana et des migrants.

Ainsi, tout cela nous permet de déterminer, d'établir les différentes dimensions du problème de la mobilité migratoire et de susciter des propositions d'analyse qui consistent à donner une image explicative cohérente, complète et approfondie de la situation. Cette mobilité migratoire est importante parce qu'elle fournit de phénomènes exemplaires et des éléments bruts. Cela nous conduit également à constater les sérieux problèmes que rencontrent ces catégories de migrants, problèmes qui expriment d'énormes difficultés conceptuelles et matérielles ainsi que des pratiques qui expliquent leurs motifs de se livrer à ce phénomène.

B- La rentabilité économique de la mobilité urbaine

La mobilité interurbaine a ses avantages dans la vie quotidienne de la population de la ville de Manjakandriana. Le plus grand privilège de ce phénomène concerne la création d'emploi. Elle génère de multiples débouchés dans le secteur de l'emploi. En partant du secteur agricole, en passant par le secteur de l'élevage et ensuite par le secteur de transport, l'économie tient un rôle capital dans ce contexte. Pour une ville fraîchement urbanisée ou le secteur rural laisse encore des marques et des empreintes sur développement dans tous les plans, le secteur agricole reste encore dominant car plus de la majorité de la population s'active encore à l'agriculture. De ce fait, la mobilité interurbaine entre en jeu dans le but où elle contribue en elle-même l'apport des activités économiques de la région.

Ses impacts se projettent aussi dans le budget familial de chaque famille concernée. Même si la plupart de chaque ménage réserve son budget pour effectuer ces déplacements, ces mêmes ménages l'effectuent parce qu'ils sont à la recherche de meilleures conditions de vie pour avoir des sources de revenus «stables»

La population de la ville de Manjakandriana est jeune et en pleine transition démographique. En raison de sa jeunesse, le taux de chômage de la ville et de la région est très élevé. En parallèle avec les activités agricoles, la population se rue vers le secteur tertiaire (notamment les «petits commerces d'opérations de survie», genre épicier) et le secteur informel (gargote, taxiphone, intermédiaires de tous genres, etc.). Le secteur tertiaire prend de plus en plus de place dans la région, et il regroupe les activités de commerce et de transport qui sont prospères. La mobilité interurbaine est source d'emploi, du moins elle fait vivre de nombreux ménages. Le transport routier des marchandises concerne environ le tiers des emplois des activités de ce secteur: la main d'œuvre, les transporteurs de tous les genres et types, les propriétaires des taxi-brousses et des camions et leurs conducteurs, etc. Les transporteurs travaillent en étroite collaboration avec les commerçants locaux. Le transport conserve un rôle essentiel et primordial dans le développement économique et commercial de la ville de Manjakandriana afin de pouvoir produire des biens et des services.

Les activités de transport sont rattachées aux mobilités interurbaines qui permettent aux deux villes d'acquérir des matières premières, des pièces détachées, de la main d'œuvre, ainsi que de l'énergie. Mais également il existe les biens manufacturés, les produits agricoles et les services aux marchés locaux qui font partie intégrante du fait.

On estime à ce sens que les réalités de la vie familiale des migrants (comportements, attitudes, traits de personnalité et potentiel énergétique physique, statut en environnement social) sont responsables à 80% du processus de la mobilité migratoire. Prenant un exemple de la vie d'un migrant : il se trouve à l'âge de raison et aurait vécu dans ce mouvement migratoire. Il réfléchit, imagine et comprend que la mobilité lui est rentable car ce qui lui est transmis c'est la réflexion mentale. Mais pratiquement, il contribue inconsciemment à la rentabilité économique parce qu'il fait mobiliser tout un ensemble d'éléments à savoir les agents du transport, les marchands, les agents de la sécurité routière, les garages, les stations d'essence, etc. On parlera de l'aspect positif de la mobilité à caractère économique. Il y en a des exemples qu'on peut en parler.

C'est ainsi que la pratique de la vie courante par le biais de la mobilité contribue à un ensemble de facteurs conceptuels qui concernent tous les aspects de la vie et cela fait promouvoir le niveau de standing de vie des habitants concernés par cette situation migratoire et entraînant des rapports affectifs, d'échanges et de circulations financières et des produits de différentes sortes dans les relations villes-campagnes.

- Chapitre VI : Les problèmes et perspectives

A- Les infrastructures communautaires de base

La région de Manjakandriana est une des localités qui présentent un paysage de reliefs très accidentés et c'est pourquoi les aspects physiques existant dans les régions éloignées ne donnent pas l'impression d'être favorable à l'implantation humaine. Le climat est presque identique aux conditions climatiques des Hautes Terres Centrales mais il caractérise quelques nuances de près. Le District de Manjakandriana fait partie d'un des microclimats des Hautes Terres Centrales de Madagascar. Par ailleurs, la moitié des parcelles agricoles de la localité est marquée par une dimension si restreinte, en moyenne elle ne dépasse pas les 48 ares par famille, ce qui fait que ces parcelles ne peuvent pas garantir l'emploi régulier pour un travail théoriquement en cours pour l'année. C'est une des causes de la migration. En d'autres termes, les contraintes du relief qui avaient eu un impact sur l'exploitation des parcelles ne permettent pas d'employer une force de travail supplémentaire et n'assurent pas un revenu stable, donc elle est loin de satisfaire les besoins familiaux et qu'elle ne peut résister sous l'effet de la pression démographique. Enfin, elle forme surtout un handicap très fortement enraciné à la mise en valeur rationnelle des activités agricoles.

La Commune possède un réseau hydrographique moins dense mais elle avait une couverture végétale bien garnie. La superficie de cette couverture connaît une réduction chaque année à cause de son exploitation abusive en charbon de bois et bois de chauffe. Les surfaces reboisées en pins et en eucalyptus deviennent limitées par rapport il y a cinq ans ce que rapporte les exploitants et cela est dû à la déforestation et des feux de brousse. La plupart des surfaces restent en friche. Les activités anthropiques constituent aussi un des facteurs de la déforestation et des défrichements de tout bord. Or, le District de Manjakandriana est parmi les régions qui connaissent une couverture végétale importante dans la région d'Analamanga. En outre, l'exploitation forestière est à caractère familial et elle est dominée par un petit nombre de famille dont leur pratique semble liée à un fait historique. D'après les dires des exploitants, malgré son importance, elle est peu rémunératrice du fait que les modes d'exploitation tant matériel que technique demeurent traditionnels.

Ainsi, ces conditions physiques ont favorisé en partie les mouvements migratoires de la population vers d'autres régions et qui ne font qu'additionner par les difficultés des conditions humaines concernant les domaines sociaux, économiques et culturels. La pression démographique marque un autre problème majeur sur les conditions de vie des populations locales. Certes, elles

constituent une contrainte pour l'installation humaine dans certaines régions de la Commune Urbaine et les activités agricoles sont débordantes, mais ceux qui restent s'efforcent de s'adapter pour pouvoir survivre. De ce fait, la morphologie du relief de la zone pose également des problèmes pour la population locale car elle présente des multiples contraintes d'implantation et d'exploitation notamment le régime foncier et c'est pourquoi on constate que la majorité des habitants commencent à s'installer dans les vallées auprès des champs de cultures et ils réservent les collines et les "*tanety*" pour leurs pratiques agricoles étant traditionnelles, d'autres plantations et élevages domestiques (des volailles, des porcs et zébus) se cohabitent dans l'enceinte des habitations à cause de l'insécurité (vol permanent des maniocs, des légumes des brèdes et des volailles orchestrés par les bandits). Une telle situation pousse les paysans à migrer ailleurs parce que l'insécurité est devenue permanente.

A Manjakandriana, les rapports de force entre la population paysanne et les moyens de production ne sont pas équilibrés. Les problèmes majeurs de la ville de Manjakandriana résident surtout dans l'approvisionnement de la population des biens de services urbains de base, de l'accès à l'eau potable et à l'électricité. Les services urbains de base sont présents mais ils sont insuffisants pour satisfaire les besoins de la population au quotidien.

Au plan de l'éducation et enseignement, la ville de Manjakandriana ne dispose pas d'infrastructures suffisantes dans ce cadre. Ainsi, ce manque d'infrastructure pénalise l'épanouissement social des jeunes qui, en partie désorienté, veulent migrer vers les grandes localités qui disposent des infrastructures pour s'évoluer (exode rural). Puisque la ville ne dispose pas beaucoup d'infrastructures d'enseignements (un seul public), culturels et loisirs, les jeunes qui ont les moyens préfèrent rejoindre la capitale pour ensuite continuer leurs études, mais cette catégorie reste minoritaire étant donné qu'ils ont les possibilités d'y parvenir. Sur le plan sanitaire, les lacunes existent et il y a un grand écart entre l'effectif des populations et celui du personnel médical y compris les infrastructures médico-sociales. Par exemple, un médecin se charge de 1 500 personnes. En général, les centres hospitaliers sont insuffisants par rapport au nombre de population. Certes, la ville dispose un centre hospitalier et un CSB II, mais elle connaît des problèmes au niveau des infrastructures et des équipements qui sont, non seulement vétustes mais aussi le manque des matériels ne leur permet pas de soigner convenablement les patients. D'ailleurs, l'effectif du personnel médical n'est pas proportionnel à celui de la démographie, c'est-

à-dire qu'il ne couvre pas l'ensemble de la région. Par conséquent, les patients sont obligés d'effectuer de long déplacement à pieds pour leurs besoins sanitaires et à cela s'ajoute la rareté des taxi-brousses qui relient de ces régions éloignées du centre-ville de Manjakandriana. Les évacuations d'urgence s'effectuent vers la capitale malgré l'existence d'un bloc chirurgical, mal équipé.

En outre, l'état des infrastructures routières qui relient les fokontany éloignés et le centre-ville étant qualifié. Ce mauvais état des infrastructures constitue un empêchement pour le développement de ces fokontany or ces infrastructures représentent un moyen de communication et de relation de la population qui favorise les échanges en tout genre.

On rencontre également des problèmes culturels qui existent dans la région. Alors que la ville ne se trouve qu'à une cinquantaine de kilomètres de la capitale, l'écart de l'évolution culturelle reste grand. Bien sûr, la capitale reste le centre de mondialisation sur tous les plans au niveau du pays mais Manjakandriana n'en bénéficie pas de cet avantage. Alors, pour compenser ce manque à gagner de satisfaction de mondialisation culturelle, les habitants surtout les jeunes effectuent des déplacements vers la capitale pour s'en procurer. Une migration que l'on va qualifier comme étant une «migration culturelle».

B- Le développement économique local

Des problèmes d'ordre économique: les activités de production ne sont pas rentables. Le rendement agricole de chaque fokontany de la ville est insuffisante à cause de la non maîtrise de l'eau. Les systèmes d'irrigations restent encore assez précaires. Les techniques utilisées sont archaïques et l'apport de l'eau sur les champs pose des problèmes entre les usagers notamment concernant sa gestion étant que le débit reste souvent insuffisant même si il y a la présence des petits barrages de rétention d'eau. Les insuffisances et les qualités des équipements agricoles constituent en outre des difficultés supplémentaires y compris les intrants agricoles (semences, engrais...).

D'une approche descriptive et superficielle, les constats en déduisent que les activités économiques existantes dans l'ensemble de cette localité sont essentiellement rurales. Les causes furent nombreuses dont nous avons relevé ci-dessus mais les plus importantes et ce qui est capitale c'est l'insuffisance du pouvoir d'achat des paysans et cela conduit à l'insuffisance

d'investissement agricole. En effet, étant donné que les activités agricoles constituent les bases des revenus des migrants mais elles forment un obstacle majeur à l'essor meilleur de leur vie.

Ce manque d'investissement est un handicap pour pouvoir accroître la productivité et ne permet pas à l'achat des moyens de production nécessaires. Par exemple, ces moyens de production à l'état traditionnel et rudimentaire sont apparemment inefficaces. La charrue à bœuf est rarement utilisée, de même les bœufs de trait qui coûtent beaucoup plus chers que le précédent est encore employé. On n'y trouve que la bêche, les pelles, les fourches, bref des outils à main et qui sont les seuls instruments aratoires utilisés.

D'ailleurs, les autres activités agricoles secondaires sont mal rémunérées. Elles concernent la pisciculture, l'apiculture et les différents travaux agricoles. Ces activités pourraient apporter chez les paysans qui s'y occupent un complément de revenu et de faire face à des dépenses imprévues. En plus, ces activités permettent d'éviter le sous-emploi. Toutefois, malgré son importance, elles s'avèrent peu rémunérateurs du fait que les modes d'exploitation tant matériels que techniques sont quasi traditionnels. Elles avaient un rôle de caractère familial qui domine.

On observe évidemment un faible développement du secteur tertiaire. Plus précisément, les problèmes majeurs dans ce cadre se situent au niveau de l'organisation de la production, l'utilisation de l'outillage inadapté, puis de l'organisation des approvisionnements et de la commercialisation des produits. Pour la structure commerciale, elle reste aussi inadaptée, c'est-à-dire que le circuit monétaire est largement faible et peu ouvert. Les seuls produits vendables à des prix dérisoires et de faibles quantités subsistent mais les cultures vivrières de bases (cultures maraichères, sèches et fruitières) et des animaux domestiques (les volailles) sont souvent l'objet d'opération de survie. D'autant plus, certains différents produits trouvent difficilement leur place dans le circuit commercial. En bref, ce secteur se traduit encore à l'état embryonnaire du fait de la faible circulation de la monnaie doublée par le plus bas niveau de vie de la population locale. D'autant plus, que ces activités n'ont qu'un caractère semi-rural. C'est le manque du professionnalisme. Les banques et micro-crédit ou finances existent mais seuls les salariés et quelques catégories de professions libérales (commerçants grossistes ou semi-grossistes et rarement des épiciers ou des commerçants de détails) forment leurs clients tandis que la majorité des paysans ne fait pas partie du système et du circuit.

En ce qui concerne le ravitaillement de la population locale, il est aussi déficient du fait que cette population paysanne, étant majoritaire, fut constamment menacée par la disette, elle demeure encore importatrice des besoins alimentaires vitaux (les produits de premières nécessités).

Dans le secteur secondaire, seul l'artisanat rural domine, les autres activités sont quasi inexistantes.

En outre, les charges familiales sont nombreuses et très lourdes. Autres qu'alimentaires, elles ne cessent de s'accroître. Tout d'abord, il y a des charges fixes incompressibles qui retombent sur un grand nombre de ménages : impôts et taxes divers à savoir sur les habitations, la propriété foncière, le système métayage (faire valoir direct et indirect), le cheptel bovin, et les autres activités y afférentes. A cela s'ajoute les cotisations diverses telles que la gestion de l'eau sur les rizières (Comité de l'Eau), la souscription à l'association des parents d'élèves, l'entretien du réservoir et des équipements d'eau potable, les deniers de cultes ainsi qu'un certain nombre d'obligation d'entraide envers les autres membres de famille de même parenté défavorisés par le sort, etc. Il existe aussi les charges au sein du ménage et qui font inscrire un certain nombre de dépenses: habillement, scolarité des enfants, entretien de la maison, les déplacements divers, les achats des médicaments, les patentes pour les petits commerçants, les appoints alimentaires (comme le lait pour les nouveaux nés pour certaines mères), etc. Enfin, il reste les besoins qualifiés de superflus obligatoires qui ne sont pas indispensables à la vie familiale mais elles témoignent une volonté de mieux-être et d'un désir de savoir-vivre de la population. Ils se caractérisent par des achats tels que les postes téléviseurs, les téléphones mobiles, les panneaux solaires (de fabrication chinoise), des ustensiles de cuisine, des soucis vestimentaires, les meubles, la recherche des loisirs plus nombreux, les tabacs et rhums (surtout pour les hommes et les jeunes), etc.

En effet, l'inventaire et l'analyse de ces problèmes et difficultés s'interfèrent et résultent l'intensité des migrations ailleurs d'une part et d'autres part cela laisse à penser d'élaborer des perspectives pour résoudre en partie ce phénomène et d'y apporter propositions.

Par ailleurs, les perspectives d'intégration de la ville sont alors nombreuses : sur le plan forestier, transférer la gestion des forêts au fokonolona et l'exploitation de la forêt suivant des techniques de conservation pour améliorer la vie sociale.

Sur le plan de l'assainissement, l'extension pour les autres fokontany en ce qui concerne l'accès à l'eau potable à partir des sources d'eau qui sont nombreuses est en attente des demandes des financements. Alors que l'eau est vitale dans la vie de la population. Il en est de même de l'électrification dans les fokontany éloignés du centre de la Commune Urbaine.

Au plan agricole, il s'agit de mettre en place une association agricole pour renforcer la coopération entre les paysans, et ainsi le partage d'expériences qui constituent un atout majeur pour promouvoir au développement de la localité. Demander également des subventions pour améliorer les matériels et les techniques utilisés pour ainsi avoir un meilleur rendement.

Etant donné que l'agriculture reste encore à constituer la base du développement économique de la région, aussi nourrir, vêtir, soigner et loger tous les malgaches sont les objectifs fondamentaux mais à l'échelle locale elle est attachée par la mobilité migratoire. La stratégie en matière de développement doit être corollaire à l'intensité migratoire qui consiste à miser à fond et de mettre en place un plan de développement local à bon escient en adéquation avec les activités agricoles de bases (cultures vivrières, élevage des volailles, l'apiculture par la présence de la forêt, la pisciculture), et de bâtir des petites industries autour de ces activités agricoles pour donner du travail aux jeunes leur empêchant de migrer vers la capitale ou ailleurs pour s'adonner à des travaux peu rémunérateurs. Cependant, cela demande des investissements dans le domaine de l'éducation et l'enseignement pour promouvoir et contribuer dans le cadre de cette politique de développement.

Pour ce qui est de la réforme agraire, quoi que fort complexe à entreprendre, elle pourrait formuler la base pour la création d'une communauté de paysans agraires.

Pour ce qui concerne la mobilité migratoire, elle offre des paradigmes de besoins confrontés à la problématique des conditions de vie locale. Néanmoins, elle trouve son intérêt dans l'ensemble des diverses composantes du développement de la localité. Elle implique des catégories des gens qui ont chacun ses propres besoins mais ces derniers sont complémentaires.

En effet chacun de ses besoins qui caractérisent le paradigme établit inévitablement avec les autres interactions qui se manifestent à travers cette mobilité qui s'intensifie. D'ailleurs ces besoins s'inscrivent dans le besoin d'améliorer ses propres conditions de vie qui renvoie à la dimension de continuité intergénérationnelle, d'histoire familiale et sociale. Compte-tenu de ces explications, il

s'agit alors d'y penser à son organisation pour que tout le monde y tire profit de ce phénomène. La notion d'investissement sur tous les plans favorisent la réciprocité des avantages des deux pôles.

En fait, pour pouvoir agir à ce système (mobilité), l'investissement en question consiste sur deux facteurs majeurs à savoir le contexte économique et celui du social:

-Le contexte économique qui va de pair avec celui du social. Si l'économie se développe, en parallèle le niveau de vie de la population s'élève. Il fallait mettre en place une politique économique réaliste et pragmatique en rapport à celle des conditions sociales des populations locales ou des migrants. Tout cela conditionnera toute sa trajectoire dans la politique démographique en général et celle de la mobilité migratoire en particulier. Ainsi, il est important de pouvoir y réfléchir tout d'abord, puis agir ensuite dans ce domaine, le comprendre, le maîtriser, ce qui paraît indispensable pour l'environnement promotionnel de la région. C'est un fait et une réalité qui existent et qui méritent d'être approfondis pour contribuer aux progrès de la région touchée et concernée par ce système. Cela fait intégrer également un processus pour satisfaire les migrants quant à leurs besoins et aspirations qui sont à considérer.

-Le contexte social nécessite l'existence de structures permanentes qui doivent être suffisamment flexibles pour susciter la motivation et le sentiment d'appartenance au milieu d'origine, étant important et capital d'une part et d'autre part d'encourager l'ouverture des jeunes sur le monde extérieur. L'éducation et l'enseignement vont enrichir les interactions sociales en place et ces dernières sont des situations significatives et dynamiques qui suscitent le développement social et de la mobilité.

Conclusion de la troisième partie

Pour conclure, entre les aspects migratoires nationaux et locaux, nous pouvons constater que les problèmes locaux ne sont que les reflets des problèmes nationaux mais ils se manifestent à une échelle régionale. Cette question ne fut pas traitée avec toutes ses latitudes qui s'imposaient et à provoquer ainsi un mouvement qui n'est pas en norme, il est informel, mal organisé et ne répondant pas en général au profit de la population. Cet effet nous amène à émettre des propositions et des perspectives pour contribuer au développement de la région. La conjonction des intérêts conjoints entre les deux pôles constituent une alternative de base pour développer la structure de la mobilité. Par ailleurs, les parcelles agricoles de la localité est marquée et ne peut garantir l'emploi régulier pour un travail théoriquement en cours pour l'année. C'est une des causes de la migration. Elle forme surtout un handicap très fortement enraciné dans la mise en valeur rationnelle des activités agricoles.

La pression démographique constitue un autre problème majeur. Certes, elle pose une contrainte pour l'installation humaine dans certains fokontany de la Commune Urbaine parce que les activités agricoles se réduisent, mais elle pourrait être un facteur de développement. On sait que l'exiguïté du territoire ne donne pas de travail aux autres forces de bras, et une des raisons qui favorisent la migration. L'insécurité est permanente et elle constitue un autre fléau social. Les causes furent nombreuses dont nous avons relevé mais les plus caractéristiques concernent l'insuffisance du pouvoir d'achat des paysans et cela est conséquent de l'inexistence d'investissement agricole alors que ces activités agricoles forment les bases des revenus des migrants. C'est un obstacle majeur à l'essor meilleur de leur vie.

En outre, les charges familiales sont non seulement nombreuses mais elles s'avèrent très lourdes et elles ne cessent de s'accroître alors que les besoins fondamentaux ou ceux qualifiés de superflus obligatoires sont indispensables à la vie familiale. La structure commerciale, reste à l'état embryonnaire du fait de la faiblesse de la circulation de la monnaie doublée par le plus bas niveau de revenus de la population. Ces activités ont un caractère semi-rural et c'est l'absence du professionnalisme. Certes les institutions bancaires et micro-crédit ou finances existent mais seuls les salariés et quelques catégories de professions libérales s'y adhèrent dans le fonctionnement du système.

Par ailleurs, les perspectives sont nombreuses et elles concernent tous les domaines pour que la localité se développe .Le contexte socio-économique, culturel et d'autres facteurs notamment la mobilité nécessite l'existence de structures permanentes qui doivent être suffisamment flexibles pour susciter la motivation et le sentiment d'appartenance au milieu d'origine.



Conclusion Générale

Pour conclure ce mémoire de Master axé sur le thème « *Dynamique de la population : La mobilité interurbaine entre la ville de Manjakandriana et la Capitale* », il représente une capitalisation des expériences un niveau local. On a recueilli des informations importantes du fait que cette question de migration reste d'actualité.

La ville de Manjakandriana n'a pas échappé au phénomène de migration interurbaine. Les « conditions » physiques proposés ne sont pas favorables à l'implantation humaine d'une façon définitive. Parallèlement, une population locale, majoritairement rurale et jeune sont l'origine de cette mobilité et pouvant constituer un des facteurs stimulant aux déplacements. Cette portion de la population ne peut pas bénéficier d'une structure de service adéquat, et c'est pourquoi une frange de la main d'œuvre active abandonne la région et préfère partir ailleurs.

Pour les secteurs d'activité local, les emplois agricoles restent dominants, ceux du secondaire sont quasi-inexistants tandis que le tertiaire est au stade embryonnaire. Par conséquent cette ambiguïté de situation de vie pousse les autres à quitter la région et à effectuer la mobilité interurbaine. Les déplacements interfokotany sont généralement pendulaires, et les migrations intercommunales ou interdistrict sont saisonniers ou définitifs. Ce sont des phénomènes au quotidien, mais ces déplacements en constitue déjà un début d'entraînement et d'habitude vers une migration définitive. Certes, ce sont des habitudes mais c'est déjà un stimulus pour la migration. La cause est surtout la recherche de meilleures conditions de vies. Des conditions qui ont poussé les populations à s'implanter dans d'autres localités, mais surtout vers la capitale.

Dans sa globalité, on assiste un phénomène d'attraction massive vers le chef-lieu du District de Manjakandriana ou bien vers la Capitale. Les migrants effectuent des déplacements pendulaires pour assurer les échanges économiques et commerciaux vers le pôle local. L'ancienneté des infrastructures joue un rôle pour accueillir les migrants, et la richesse historique de la ville elle-même.

En guise de réponse à la problématique, on a constaté que le phénomène de mobilité interurbaine ne peut être un facteur de développement de la ville vu que la population quitte la localité pour abandonner les notions de développement économiques locales. Ensuite, la mobilité interurbaine peut être un facteur de développement car les déplacements favorisent les échanges économiques, commerciaux et sociaux. On en déduit que les enjeux de développement sont multiples si cela dépend de son genre et de la mobilité humaine qui en est la cause : mobilité

interfokontany ou intercommunale au niveau local contribuant aux développements économiques et échanges commerciaux.

Alors que la mobilité interurbaine touche une partie de la population jeune et active, il en est alors un paradoxe : cette portion de la population est la plus touchée par la mobilité, alors qu'elle est numériquement majoritaire dans le district. Les jeunes scolarisés qui souhaitent continuer leurs études migrent dans les villes pour continuer leurs études, surtout à la capitale, mais malgré cette « fuite », la population active reste encore dominante dans le district.

Bref, pour une réponse claire et nette de la problématique, les enjeux des flux quotidiens de la population entre la ville de Manjakandriana et la capitale sont nombreux. Ils sont conditionnés par les facteurs qui jouent leurs rôles respectifs dans le déplacement des habitants: physiques, démographiques, économiques, socio-culturels. La jeunesse de la population est un atout majeur, mais le manque d'infrastructures (scolaires, sanitaires, routiers, matériels...) conditionne la population active à se diriger vers la capitale nationale. En plus, de sa proximité géographique avec la capitale, seulement à environ 1h de route et des « taxi-brousses » qui facilite le déplacement quotidien de la population et des marchandises, la ville relais de Manjakandriana, est très dynamique comme un exemple type du phénomène de l'exode rural en faveur de la capitale.

Le problème réside dans le fait que les « migrants » qui cherchent de meilleures conditions de vie et trouvent également une résidence. Ils ne retournent que lors des visites de courte durée entre autres les vacances ou les visites familiales. La terre natale ne consiste qu'un lieu de passage, de transit, de villégiature. Et pour cause, la ville manque d'évolution engendrée par la faiblesse des relations interfokontany ou intercommunales. La mobilité interurbaine est très persistante au niveau de la ville.

On peut résumer les facteurs de la mobilité comme la recherche des activités économiques plus rentables en l'absence des ressources. La forte relation avec le grand Tanà se fonde sur la recherche de travail, la continuité de l'étude, l'incapacité du district à satisfaire les besoins de la population, etc. La mobilité interurbaine entre la ville de Manjakandriana et la capitale reste un thème difficile à cerner du fait de la notion de déplacement de la population qui est imprévisible.

BIBLIOGRAPHIE

♦ Ouvrages généraux

1. BOURGEAT F., (1970), « *Sols sur socle ancien à Madagascar* », article, 8 pages, pp : 243-247
2. DONQUE G., (1975), « *Contribution géographique à l'étude du climat de Madagascar* », Tananarive, VII, 477 pages, 1975
3. PETIT M., (1971), « *Contribution à l'étude morphologique des reliefs granitiques à Madagascar* », revue de Géographie, volume 18, pp : 153-166, 1971
4. CHAPERON P., DANLOUX G., FERRY L., (1993), « *Fleuves et rivières de Madagascar* », éd. Cederom 2005, 882 pages, 1993
5. CHARLES R., (1953), « *Géologie et Morphologie à Madagascar* », annales de géographie, t. 62, n°329, 1953. pp. 60-67
6. SOLOFO R., (2001), « *Dynamique actuelle de la croûte Malgache à partir des données géophysiques et morphologiques* », 48 pages, mai 2001
7. VINCENT G., (1999), « *Caractérisation petrostructural du socle précambrien de Madagascar* », Thèse de mémoire, 203 pages, novembre 1999
8. Elisa B. RANDRIANASOLO, (2009), « *Nouvelles méthodes de cartographie sur le socle protérozorique du sud de Madagascar* », Thèse pour l'obtention du diplôme en études approfondies, 315 pages, 2009.
9. Madagascar- Revue de Géographie, volume 8, pages 41-57, 2011
10. BENARD A., RASAMINDISA A., AUBERT S., DANFLOUS J.P, (2015), « *Synthèse bibliographique sur la filière charbon de bois dans la région Analamanga polarisée par Antananarivo* », 31 pages, février 2015

♦ Ouvrages spécifiques

11. RABEARIMANANA L., (1989), « *Le District de Manjakandriana pendant la seconde guerre mondiale : désorganisation économique et restructuration sociale* », Omaly sy anio n°29-32, 1989-1990

12. RAHAINGOARIMANANA Fanjaniaina, (2010), « *Base de données des matériaux de constructions routières au sein du district de Manjakandriana* », Mémoire de Fin d'Etude, 118 pages, 2010
13. RAKOTOBÉ Béarivelo, (1985), « *Activités économiques et phénomènes fonciers dans la région de Sambaina-Manjakandriana* », Mémoire de C.A.P.E.N, 130 pages, 1985
14. RAKOTOBÉ Fanomezantsoa, (1985), « *Contribution à l'étude du développement du firaiana de Sambaina-Manjakandriana et la planification socialiste de la R.D.M* », Mémoire de Maîtrise- Sociologie Rurale- DEGS, 245 pages, 1985
15. RANDREMANANA Ranaivo M., (2011), « *Pratiques paysannes et fonctionnement des institutions financières mutualistes : Cas de la commune rurale de Manjakandriana* », Mémoire de Diplôme d'Etudes Approfondies, 87 pages, 2011
16. RANDRIANARISOA Fetraniaina, (2008) « *Les problèmes et perspectives de développement de la commune rurale de Manjakandriana* », Mémoire de Fin d'Etude, 176 pages, 2008.

♦ **Documents techniques**

17. Institut National de la Statistique, (1997) « *Recensement général de la population et de l'habitat : rapport d'analyse, Etat de la population* », volume 2, tome 1, janvier 1997
18. Institut National de la Statistique, (1997), « *Recensement général de la population et de l'habitat : rapport d'analyse, Migration* », volume 2, tome 5, janvier 1997
19. Institut de recherche pour le développement, (2010), « *Madagascar face au défi des objectifs du millénaire pour le développement* », éd. IRD, Marseille 2010
20. Ministère de l'Agriculture, de l'Elevage et de la Pêche, (2003), « *Monographie de la région d'Antananarivo* », 140 pages, juin 2003
21. Ministère de l'Energie et des Mines, (1997), « *Tableau de bord social : secteur eau et assainissement* », Programme PNUD MAG/97/007, 82 pages, 1997
22. Ministère de l'environnement et des forêts, (2012), « *Tableau de bord environnemental : région Analamanga* », 220 pages, 2012
23. SAHA-FSP/GDRN, (2004), « *Etude de la filière apiculture en vue du développement de l'exportation* », 30 pages, 2004

24. Forum National Urbain – Etat des villes de Madagascar, (2015), « *Indicateurs des villes-région Analamanga* », 25 pages, 2015
25. Forum national Urbain – Etat des villes de Madagascar, (2013), « *Situation de la ville de Manjakandriana* », 6 pages, 2013
26. Rapport d'enquêtes AMED à Ambatomena, (2009), « *Chroniques de notre visite aux communautés d'Amboatavo – Commune rurale d'Ambatomena – District de Manjakandriana – Région Analamanga* », 18 pages, 2009
27. Plan National de Transport, (2003), « *Organisation et résultats de la campagne de comptages routiers – Rapport final* », 70 pages, 2003
28. Plan Nationale de Transport, (2003), « *Taxe à l'essieu : principes d'établissement et revenus liés - Rapport final provisoire* », 19 pages, 2003
29. Plan National de Transport, (2004), « *Rapport final provisoire* », 65 pages, 2004
30. Plan Communale de Développement de la commune de Manjakandriana, (2005), 60 pages, 2005

♦ **Webographie**

- www.travelmetric.com
- www.scienceshumaines.com
- www.weka.fr/actualité/urbanisme
- www.echogeo.org
- www.tel.archives-ouvertes.fr/decouvertes
- www.ville-developpement.org
- www-documentation.ird.fr/hor/fdi

ANNEXES

♦ Annexe 1

Questionnaire d'enquêtes pour ménages

Nom et prénoms :

Age :

Situation matrimoniale :

Adresse/Lieu de résidence :

Profession :

Fréquence de déplacement entre la capitale et la ville de Manjakandriana :

Motif de déplacement :

Marchandises transportées :

Impact de la migration pendulaire sur le mode vie :

- Intérêt
- Conséquences négatifs
- Conditions à améliorer

Impact sur le fonctionnement budgétaire familial :

Impression sur les qualités de services offerts par les coopératives de transports routiers :

Etes-vous fidèle à une seule coopérative :

- Si oui, pourquoi ?
- Si non, pour quelle raison

Impressions sur les infrastructures routières reliant la capitale et la ville de Manjakandriana :

- Satisfaisant ?
 - Peu satisfaisant ?
 - Non satisfait ?
- Pourquoi ?

Quelles sont les causes qui vous ont décidé d'effectuer ce va-et-vient au quotidien ?

Depuis quand vous effectuez ces déplacements sur cette axe qui relie la capitale et la ville de Manjakandriana

Pourquoi avez-vous décidé d'effectuer ces déplacements au lieu de s'installer définitivement dans la capitale ?

♦ Annexe 2

Questionnaire d'enquêtes au niveau de la Commune urbaine de Manjakandriana

Nom du responsable :

Fonction dans la commune :

Date :

Nombre d'habitants dans la ville de Manjakandriana

Dernier recensement des habitants de la commune de Manjakandriana (ville de Manjakandriana et l'ensemble du District)

Infrastructures présentes dans la ville de Manjakandriana : Quelles sont les infrastructures qu'offre la ville pour faciliter la vie de ses habitants ?

- Nombres des établissements scolaires (Primaires, Collèges, Lycées)
 - Publics : Primaires
Collèges
Lycées
 - Privés confessionnels et non confessionnels :
Primaires
Collèges
Lycées
- Nombres des hôpitaux, des Centres de Santé de Bases (I – II)
 - Hôpitaux :
 - Publics
 - Privés
 - CSB I ou II :
 - Publics
 - Privés
- Nombres de pharmacies ou de dépôt de médicaments
 - Pharmacies
 - Dépôt de médicaments
- Nombres de places de marché
 - Nombres de jours de marché
- Nombres des institutions, services publics et privés
 - Nombres de délégations régionales des Ministères
 - Des ONG
- Nombres des stations d'essence
- Nombre des coopératives de transport
- Nombres des banques ou des micro-finance de crédits
 - Banques
 - Micro-finance
- Nombre des infrastructures de sport et de loisirs
 - Terrain de football
 - Place culturelle
 - Centre culturelle
 - Terrain de basket-ball, volley-ball
- Nombre des Eglises, des Temples, des Mosquées
 - Eglise Catholique
 - Temple Protestant (FJKM, Luthérien, Anglican)
 - Mosquée

- Intérêts – avantages
- Inconvénients - désavantages

Plan d'action communale pour favoriser/stopper la migration

- But
- Objectif
- Projet (types)
- Mesure d'accompagnement

Perspectives de la commune de Manjakandriana concernant la migration ?

- A court terme et dans quel domaine ?
- A moyen terme et dans quel domaine ?
- A long terme et dans quel domaine ?

Quelle commune du district de Manjakandriana est la plus touchée par le phénomène de migration ?

- Causes
- Manifestations
- Conséquences

Quelle est l'importance de la mobilité interurbaine dans le fonctionnement de la ville de Manjakandriana ?

- Démographique
- Educationnelle
- Economique et financières
- Sociales
- Infrastructurelles (transport)
- A court terme, à moyen terme, à long terme

♦ **Annexe 3**

Questionnaires d'enquêtes au niveau des Fokontany

Fokontany :

Responsable Administratif :

Nombre d'habitants inscrit dans le Fokontany :

Structure de la population dans le Fokontany :

- Hommes :
- Femmes :
- Enfants :

Taux de mortalité :

Taux de natalité :

La migration est-elle présente dans le Fokontany ? (recensement, délivrance de certificat de résidence)

Quelles sont les impacts de la migration dans le mode de vie des habitants du Fokontany ?

Quelles sont les rentrées fiscales du Fokontany ?

Le Fokontany bénéficie-t-il de subventions ? Etatiques ou communales ?

♦ **Annexe 4**

Questionnaires d'enquêtes aupres des Coopérative de Transports

Nom de la coopérative :

Lieu d'emplacement / Localisation (dans la capitale et dans la ville de Manjakandriana)

Activité :

Nombre de voitures qui effectuent le va-et-vient entre la capitale et la ville de Manjakandriana :

Nombre de passagers/jour :

Durée de chaque voyage en moyenne :

Frais des passagers/ des marchandises :

Nature des marchandises transportées :

Les migrants sont-ils tous originaires de la ville de Manjakandriana ? Sinon, quelle commune du district de Manjakandriana compte le plus de migrant qui effectue la migration pendulaire entre la capitale Antananarivo et la ville ? Pourquoi ?

Consommation de carburant par jour/ ou par voyage :

Combien de tour par jour :

Y-a-t-il des saisons où il y plus de passagers ?

Nombre de chauffeur par rapport aux voitures qui effectue les va-et-vient :

Heure de départ et d'arrêt :

Etat des infrastructures, les routes sont-elles praticables durant toute l'année ?

Impact de l'existence de la coopérative sur le mode de vie quotidienne des habitants de la ville de Manjakandriana :

Impact de l'existence de la coopérative dans le fonctionnement budgétaire de la commune de Manjakandriana/ taxe, impôts ?

La coopérative reçoit-elle des subventions venant de la commune ou autre bailleurs de fond ?

La coopérative relie-t-elle aussi les autres communes du district a la ville de Manjakandriana ?

Plan d'action de la coopérative pour favoriser la migration ? (sans ces déplacements, il n'y pas de rentrée d'argent pour la coopérative)

TABLES DES MATIERES

➤ Résumé	i
➤ Lexique	ii
➤ Liste des sigles et des abréviations	iii
➤ Liste des illustrations.....	iv
 ➤ Introduction Générale.....	 01

I- Contexte et Méthodologie de la recherche

Chapitre I : Contexte et Méthodologie	05
A- Localisation, Contexte et Historique locale	05
1- Localisation	05
2- Historique de la localité et de l’implantation de la population	08
3- Formation toponymique	09
B- Notions et Concepts	10
1- Contexte générale du sujet	10
2- Manjakandriana : une petite ville ?	11
3- Les enjeux et rôles des petites villes.....	12
4- Perspectives de développement	14
5- Notions et concept	14
C- Méthodologie	15

Chapitre II : Les conditions géographiques du milieu	17
A- Des conditions géographiques favorables ou défavorables	17
1- Morphologie et Pédologie	17
2- Climat	18
3- Hydrographie et Végétation	19
B- La dimension humaine	33
1- Le portrait démographique de la zone d’étude	33
2- Les caractéristiques démographiques.....	39

II- Des flux pendulaires intenses entre Manjakandriana et Antananarivo

Chapitre III : Une mobilité très intense entre Manjakandriana et Antananarivo.....	31
A- Manjakandriana : une ville relais d’Antananarivo.....	31
1- Les infrastructures urbaines de base existantes au sein de la ville de Manjakandriana	31
2- Les dimensions économiques et commerciales.....	35

B- De flux de personnes très diversifiés	39
1- Les flux administratifs.....	39
2- Les flux économiques : commerçants, collecteurs.....	40
3- Les flux éducatifs	41
4- Autres flux	42
C- Les flux des biens et des marchandises.....	43
1- Les flux entrants : PPN, équipements de la personne.....	43
2- Les flux sortants : charbons, produits maraîchers, etc.....	44
 Chapitre IV : Un mode de transport favorable.....	47
A - Une desserte régulière en taxi-brousse	47
 B- Le transport en camion	52
 III- Les enjeux, les perspectives et la mobilité interurbaine Antananarivo - Manjakandriana	
 Chapitre V : Les impacts spatiaux et économiques du phénomène de migration.....	57
A – L’empreinte spatiale de zone de départ	57
B – La rentabilité économique de la mobilité urbaine	63
 Chapitre VI : Les problèmes et perspectives.....	65
A- Les infrastructures communautaires de base.....	65
B- Le développement économique local.....	67
 ➤ Conclusion Générale.....	74
➤ Bibliographie et webographie	78
➤ Annexes.....	81
➤ Table des matières	87