

SOMMAIRE

SOMMAIRE	i
RÉSUMÉ	ii
ACRONYMES	iii
TABLE DES ILLUSTRATIONS	v
GLOSSAIRE	vii
INTRODUCTION GÉNÉRALE	1
PREMIÈRE PARTIE : « CONTEXTES, NOTIONS ET MÉTHODOLOGIE DE LA RECHERCHE »	3
Conclusion de la Première Partie	27
DEUXIÈME PARTIE : « LES IMPACTS SPATIAUX ET ÉCONOMIQUES DE LA RÉHABILITATION DE LA RN 43 AU SEIN DE LA COMMUNE URBAINE DE SOAVINANDRIANA »	28
Conclusion de la Deuxième Partie	54
Partie III : LES DÉFIS ET LES PERSPECTIVES DE DEVELOPPEMENT POUR LA VILLE DE SOAVINANDRIANA	55
Conclusion de la Troisième Partie	80

RÉSUMÉ

Soavinandriana est une Commune Urbaine de deuxième catégorie qui se trouve au cœur de Madagascar dans les Hautes Terres Centrales de Madagascar. Elle était déjà connue pour sa rigueur dans la lutte contre la famine sous le règne d'Andrianampoinimerina et elle fait partie des chefs- lieux du District qui composent la Région Itasy.

Sa position géographique est très avantageuse car elle fait la liaison de la Région Itasy avec le district de Faratsiho qui se trouve dans la Région Vakinankaratra. Elle est une zone à vocation agricole et figurent parmi les villes secondaires qui composent le réseau urbain régional au sein de la Région Itasy. Même si Soavinandriana a ses grands avantages, le mauvais état de la RN 43 qui est la principale route de desserte du territoire pour faire la liaison avec les autres communes lui pose un grand obstacle dans son développement pendant plusieurs décennies. Soavinandriana était autrefois une Commune isolée et enclavée. Conscient des problèmes causés par cet état d'enclavement, l'État malagasy a fait des grands efforts avec les aides des bailleurs de fonds, dans la réhabilitation de cette RN 43 qui va desservir la Région d'Itasy et la Région de Vakinankaratra.

En 2013, les travaux de réhabilitation du tronçon n° 01 de la RN 43 qui traverse Soavinandriana et le District de Faratsiho sont terminés et cela va engendrer des changements positifs pour Soavinandriana. La réhabilitation de cette route signifie un grand pas pour le développement de la Commune que ce soit dans le domaine social, économique et culturel. La RN 43 conduit à l'ouverture et le désenclavement de Soavinandriana et elle va aussi participer à la redynamisation des secteurs porteurs de croissance et surtout un facteur de décollage économique de la Commune. Maintenant, le territoire de la Commune de Soavinandriana en tant que pôle de développement d'un vaste territoire très productif est devenu attractif et compétitif afin de booster toutes les conditions favorables pour l'investissement.

- **Mots clés** : Soavinandriana, RN 43, accessibilité routière, désenclavement, développement local.

ACRONYMES

ARM : Autorité Routière de Madagascar.

BADEA : Banque de Développement Africaine.

BIF: Birao Ifoton'nyFananan-tany.

BNGRC: Bureau National de la Gestion des Risques et Catastrophes

BOA: Bank of Africa.

CECAM : Caisse d'Epargne et de Crédit Agricole Mutuelle.

CHD : Centre Hospitalier du District.

CIRDR : Circonscription de Développement Rural.

CISCO : Circonscription Scolaire.

CREAM : Centre de Recherche, d'Etude et d'Appui à l'Analyse Economique de Madagascar.

CRBC: China Road and Bridge Corporation.

CSA : Centre de Service Agricole.

CU : Commune Urbaine.

FER : Fond des Entretiens Routiers.

FJKM : Fiangonan'i Jesoa Kristy eto Madagasikara.

FSD : Fond Saoudien de Développement.

IESSI : Institut d'Enseignement Supérieur de Soavinandriana Itasy.

INSTAT : Institut National des Statistiques.

M-Dev : Madagascar Developement.

MNT : Model Numérique de Terrain.

MTP : Ministère du Travaux Public.

OAT : Observatoire de l'Aménagement du Territoire.

OCHA: Office for the Coordination of Humanitarian Affairs.

OSM: Open Street Map.

PK: Point Kilométrique.

PNAT : Politique Nationale de l'Aménagement du Territoire.

PNT : Plan National de Transport.

PPN : Produit de Première Nécessité.

PCD : Plan Communal de Développement.

PRDR : Plan Régional de Développement Rural.

PTF : Partenaire Technique Financier.

PUDi : Plan d'Urbanisme Directeur.

RIC : Route d'Intérêt Communal.

RIP : Route d'Intérêt Provinciale.

RN : Route Nationale.

SRAT : Schéma Régional de l'Aménagement du Territoire.

SMATP : Société Malgache pour les Travaux Publics.

TITEM : Tahiry Indraman'ny Tantsaha Eto Madagasikara.

TIC : Technologie de l'Information et de la Communication.

ZAP : Zone d'Activité Pédagogique.

TABLE DES ILLUSTRATIONS

Liste des images

Image N° 1 : Vue satellitaire de la ville de Soavinandriana.....	60
Image N° 2 : Trafics routiers de la RN 7, RN 43 et la RN 1en 2020	79

Liste des tableaux

Tableau N° 1 : Représentation de la température et des pluviométries.....	19
Tableau N° 2 : Répartition de la population dans la commune	22
Tableau N° 3 : Évolution de la population à Soavinandriana	25
Tableau N° 4 : Nombre des trafics sur la RN 43 à Ambohibary (1996-1999)	31
Tableau N° 5 : Classification des établissements existants dans la ville de Soavinandriana ...	35
Tableau N° 6 : Evolution de la recette sur le droit de marché	39
Tableau N° 7 : Indication sur les prix agricoles en 2010.....	45
Tableau N° 8 : Information sur la production agricole dans la commune de Soavinandriana .	46
Tableau N° 9 : Coopératives se transport des voyageurs à Soavinandriana	48
Tableau N° 10 : Information sur la liaison quotidienne en taxi-brousse de Faratsihos	52
Tableau N° 11 : Les infrastructures urbaines de base dans les villes relais	57
Tableau N° 12 : Distance des communes au sein de la commune de Soainandriana par rapport à son Chef-lieu	63
Tableau N° 13 :Projection de trafics routiers sur la RN43 en 2020	77

Liste des photos

Photo N° 1 : L'entrée de la ville de la commune urbaine de Soavinandriana.....	16
Photo N° 2 : Le lac Itasy.....	18
Photo N° 3 : Vaste plaine de Marofoza, dans la partie orientale de Soavinandriana	30
Photo N° 4 : Des femmes qui vendent des pommes de terre au bord de la route	40
Photo N° 5 : Gare routière de Soavinandriana	49
Photo N° 6: Une voiture « sprinter » venant de Faratsihos	53
Photo N° 7 : Etat de la RN 43 entre Ampary et Soavinandriana	66
Photo N° 8 : Dégradation des ruelles dans la ville de Soavinandriana.....	67
Photo N° 9 : Nouvelles constructions sur les versants.....	69

Listes des planches photographiques

Planche photographique N°1 : Etat de la RN43 avant sa réhabilitation	32
Planche photographique N°2 : Réhabilitation de la route vers Faratsiho	33
Planche photographique N°3 : Réhabilitation d'un pont dans la commune de Soavinandriana	33
Planche photographique N°4 : Les bâtiments de l'Université de Soavinandriana	36
Planche photographique N°5 : Récoltes des haricots	44
Planche photographique N°6: Des sacs de charbons en provenance de Faratsiho	47
Planche photographique N°7 : Les divers types de mode de transport à Soavinandriana.....	51
Planche photographique N°8 : Débordement des commerçants sur les trottoirs	60
Planche photographique N°9: Nouvelles constructions tout au long de la RN43 (Axe Faratsiho)	69

Liste de croquis

Croquis N°1 : les réseaux routiers au sein du District de Soavinandriana	64
--	----

Liste des cartes

Carte N° 1 : Localisation de la commune urbaine de Soavinandriana	5
Carte N° 2 : tracé de la RN 43 entre les districts de Soavinandriana et de Faratsiho	8
Carte N° 3 : Topographie de Soavinandriana	20
Carte N° 4 : Densité et nombre de population de Soavinandriana.....	24
Carte N° 5 : Réhabilitation de la route entre Miarinarivo et Soavinandriana.....	73
Carte N° 6 : Les réseaux routiers régionaux	77

GLOSSAIRES

- « *jono botry* » : c'est un terme utilisé par les conducteurs. Il consiste à ramasser les voyageurs tout au long de la route afin d'atteindre un taux de remplissage viable pour l'exploitation du taxi-brousse.
- « *Mandridrano* » : c'est une appellation du territoire de Soavinandriana durant l'époque d'Andrianampoinimerina.
- « *Marofoza* » : c'est parmi les réseaux hydrographiques qui drainent la région de Soavinandriana.

INTRODUCTION GÉNÉRALE

La voie de communication est l'un des facteurs essentiels pour la mise en place du développement dans un pays. Elle assure le rapprochement entre les villes et les campagnes. Elle organise et polarise l'espace et joue un rôle important dans l'aménagement du territoire et contribue aussi dans le renforcement de l'économie d'un pays. L'un des facteurs qui favorisent la puissance et l'économie des pays développés est l'existence de nombreuses voies de communication pour desservir leurs pays, pour que toutes les régions soient connectées et liées entre elles. L'enclavement et l'isolement sont parmi les grands obstacles pour le développement, c'est pour cela que ces pays ont choisi de prioriser la création d'une piste ou la réhabilitation d'une route dans leurs pays pour que tous les espaces soient fonctionnels.

Dans les pays sous-développés, surtout l'Afrique, l'isolement dû à l'inexistence ou la dégradation des voies de communication sont l'un des moteurs qui favorise la pauvreté et la misère dans ce continent et presque tous les pays qui le compose. Même s'ils ont de grandes potentialités au niveau des ressources naturelles, ils ne peuvent pas jouir et ne bénéficient pas d'avantage de ces richesses à cause de la défaillance des infrastructures routières. D'après une étude de la Banque mondiale, le coût de transport dans les pays en voie de développement est environ le triple de celui des pays développés qui disposent d'un réseau routier important et bien entretenu.

Madagascar est parmi ces pays, la voie de communication terrestre la plus utilisée est la route dans tout le pays. Elle assure la quasi-totalité du transport intérieur de passagers et de marchandises. Selon la PNAT (2005) le pays dispose d'un réseau routier d'environ 25 100 km, dont 5 600 km de routes revêtues (22%) et 19 500 km de routes, en terre, mais par rapport à sa superficie totale qui est de 590 000 km² cette voie de communication terrestre est insuffisante pour desservir le pays tout entier. L'absence de réseau routier rapide handicape les liaisons interurbaines et cela engendre un déséquilibre au niveau du territoire.

Face à ces problèmes, l'État malgache, à travers le Gouvernement qui se succède, a mis en place dans son politique la création, les réhabilitations des routes et des pistes dans le pays traduit dans le PNT (2008). Parmi ces grands travaux que l'État a réalisés, il y a la réhabilitation de la RN 43 qui va assurer la liaison entre la RN 1 et la RN 7 ainsi que les liaisons entre les quatre régions qui composent l'ex-province d'Antananarivo telle que : Analamanga, Vakinankaratra, Itasy et Bongolava.

Notre étude va se focaliser entre la portion de la RN43 qui relie le District de Soavinandriana et de Faratsiho, techniquement entre le PK 29 +840 Km et le PK 85+320 Km.

Soavinandriana est une Commune Urbaine de deuxième catégorie. Elle se trouve à 140 km d'Antananarivo si on emprunte la RN 1 et à 96 km d'Ambohibary Sambaina si on prend la RN 7. Comme la commune se situe dans une zone montagnarde, elle se trouve à 1 700 m d'altitude et se localise entre 46°42'14" et de 46°47'16" de longitude Est et de 19°6'36" et de 19°10'00" latitude Sud.

La Commune Urbaine de Soavinandriana est traversée par la RN 43 qui était réhabilitée il y a quelques années. La réhabilitation de cette route va apporter des changements au niveau de cette collectivité, c'est pour cela que notre thème s'intitule ainsi ***«Les impacts géographiques de la réhabilitation de la RN 43 sur le dynamisme de la commune urbaine de Soavinandriana»***. L'étude de ce thème permet de poser la problématique suivante : ***«En quoi la réhabilitation de la RN 43 apporte des impacts positifs sur le dynamisme de la commune urbaine de Soavinandriana ?»***. Et qui permet encore à poser des questions secondaires telles que :

- En quoi et comment la réhabilitation de la RN 43 va contribuer au développement de la commune ?
- Quels sont les enjeux de la réhabilitation de la RN 43 dans les trois secteurs de production?

Pour ce mémoire, l'objectif principal est de montrer les liens entre le développement et la réhabilitation d'une voie de communication. Pour pouvoir répondre à toutes ces questions, on a adopté la démarche déductive. Afin de réaliser les travaux de recherche, nous avons suivi quelques étapes : tout abord les recherches bibliographiques qui se divisent en deux parties, d'une part l'exploration des livres et des divers ouvrages en ce qui concerne l'aménagement routier et tout ce qui est en relation avec dans plusieurs centres de documentation, d'autres parts, la synthèse des divers ouvrages. Après les travaux théoriques, il y a les enquêtes sur terrains qui a permis de connaître les réalités et enfin les dépouillements des données, que nous allons interpréter tout au long de cette recherche.

Le contenu de ce mémoire sera divisé en trois parties, à savoir : contextes, notions et méthodologie de la recherche, ensuite les impacts spatiaux et économiques de la réhabilitation de la RN 43 au sein de la commune urbaine de Soavinandriana, enfin, les défis et les perspectives de développement pour la ville de Soavinandriana.

**PREMIÈRE PARTIE : « CONTEXTES, NOTIONS ET
MÉTHODOLOGIE DE LA RECHERCHE »**

Chapitre 1 : CONTEXTES ET MÉTHODOLOGIES

A- Localisations, historiques de Soavinandriana et la RN 43

A-1 Localisations de la ville.

Sur le plan administratif, Soavinandriana est une Commune Urbaine de deuxième catégorie depuis 2009, elle se trouve dans l'ex-province d'Antananarivo, et appartient à la Région Itasy qui se subdivise en trois Districts : Arivonimamo, Miarinarivo et Soavinandriana.

Plus précisément, la commune se trouve à l'extrême Sud-Ouest de la Région Itasy dans le District de Soavinandriana. Elle est le Chef-lieu de ce District. Elle s'étend à une superficie de 123 km² et composée de 25 Fokontany. En 2011, dix Fokontany ont été séparés de cette commune pour en former une nouvelle, appelée Ambohidanerana.

Soavinandriana fait partie de Hautes Terre Centrale malagasy qui se situe dans une zone montagnarde. Elle se trouve à 1700 mètres d'altitude et se localise entre 46°42'14 et de 46°47'16 de longitude Est et de 19°6'36 et de 19°10'00 de latitude Sud.

Il y a deux routes nationales qui lient la Commune avec la grande ville d'Antananarivo :

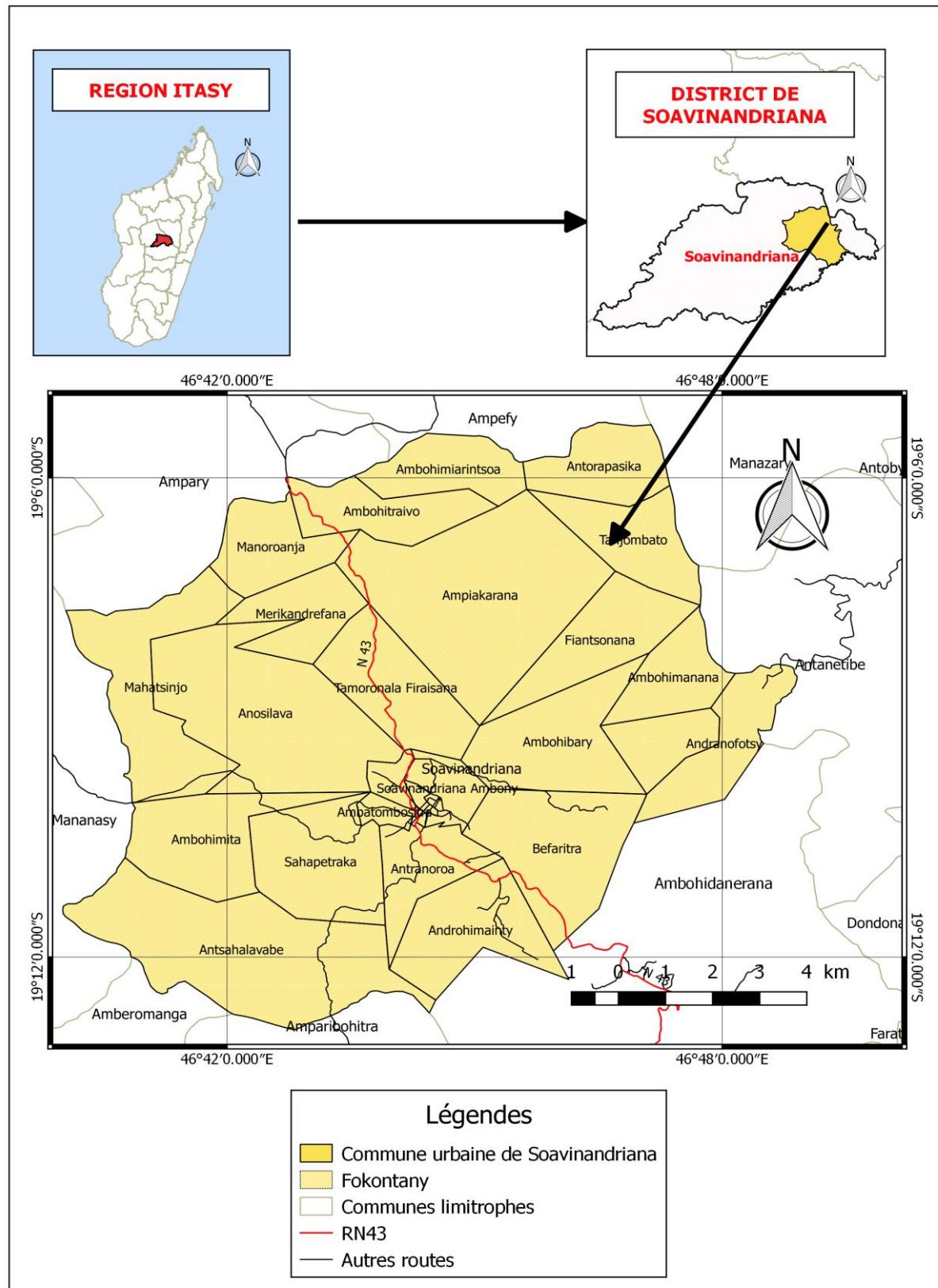
La route nationale 1 (RN 1)

Elle relie Soavinandriana avec la capitale. Elle se trouve à 140km de la capitale, à 30 km d'Analavory en suivant la RN 1 en direction de Tsiroanomandidy vers la partie Ouest de la grande île. Lorsqu'on arrive à Analavory, on bifurque vers la route nationale 43 en prenant la direction vers Ampefy.

- La route nationale 7 (RN7)

- La seconde route qui mène à Soavinandriana est la RN 7, en suivant l'axe vers Antsirabe. Lorsqu'on arrive à Ambohibary Sambaina, en prenant la RN 43, la Commune se trouve à 96km de ce lieu et à 51km de Faratsihy. La Commune de Soavinandriana se trouve entre la Région Itasy et la région de Vakinankaratra. Soavinandriana est limité au Nord par la Commune d'Ampary et le lac Itasy, au Sud par la Commune de Masindray et Amparihibohitra à l'Est par la Commune Ambohidanerana et Antanetibe et à l'Ouest par la Commune de Mananasy et de Mahavelona.

Carte N° 1 : Localisation de la commune urbaine de Soavinandriana



Source : OCHA BNGRC, OSM 2016, conception de l'auteur, nov. 2018

A-2 Un site historique depuis le royaume d'Andrianampoinimerina.

Soavinandriana est une ville qui est reconnue dans la région de l'Itasy voire dans toute l'île pour son histoire qui était le plus marquée durant l'époque du royaume d'Andrianampoinimerina. Avant, le nom de cette Région était Mandridrano. Pourquoi ce changement au niveau de sa formation toponymique ?

Durant le temps du royaume Merina, sous le règne du roi Andrianampoinimerina, les habitants de ce village étaient autrefois considérés comme des rébellions envers le Roi, car ils ne voulaient pas suivre ses ordres, le Roi avait donné l'ordre dans tout son royaume que tous les jeunes hommes plus de 18ans furent obligatoirement appelés à rejoindre l'armée pour le service national, mais les habitants de ce village avaient refusé la convocation du Roi.

Dans la partie Est de la commune se trouve un vaste marais qui s'appelle « *Marofoza* » et les habitants de ce village préfèrent assécher ce marais pour faire des rizières que d'accepter l'invitation du Roi. Face à cela, le Roi était très en colère envers le comportement des *Andriana* et ses sujets qui étaient considéré comme un acte de désobéissance envers ses ordres. Andrianampoinimerina avait envoyé ses messagers et ses soldats à Soavinandriana pour les punir, mais en arrivant dans le village, ils étaient très étonnés lorsqu'ils voyaient les grands travaux que les habitants étaient en train d'effectuer, les villageois disaient aux messagers du Roi qu'ils combattaient le plus grand ennemi du Roi, c'est-à-dire « la famine ». En entendant tout ça, le roi était très touché par les actes de bienveillance de ses sujets et les nobles qui vivaient dans cette localité. Depuis ce temps-là, le Roi avait donné sa grâce et sa bénédiction au peuple de Mandridrano et changé le nom de la localité en « *Nosoavin'ny Andriana* » dit Soavinandriana.

A-3 La RN43, une composante importante des réseaux routiers secondaires.

La RN 43 est une route qui fait la liaison entre la Région Vakinankaratra et la Région Itasy, elle constitue une voie de desserte pour ses deux régions. Cette route a une longueur de 131,500 km. Elle commence dans la petite ville d'Analavory au PK 120 de la RN 1 et se termine à Sambaina au PK 132 de la RN 7. Sa construction commence durant l'époque coloniale. Ils les ont construits pour pouvoir évacuer leurs productions dans les différentes concessions qui se trouvent dans ses régions. Elle n'a jamais été bitumée entièrement sauf dans la partie du pont de Kitsamby. Après l'indépendance, chaque gouvernement qui s'est succédé à Madagascar ont fait des efforts pour les créations, constructions et les

réhabilitations des voies de communication et des nouvelles pistes pour desservir le pays, mais cette zone était oubliée et elle se trouve dans un état d'enclavement. La seule route qui fait la liaison entre la capitale et cette ville était en mauvais état, voire même impraticable durant les saisons de pluies. En 2001, pendant la troisième République, l'État a fait des grands efforts dans la construction et la réhabilitation des routes et des pistes dans tout le pays et parmi ces grands travaux qu'ils ont faits est la réhabilitation de la RN43.

La RN 43 se place dans le projet n°5 pour sa réhabilitation selon le PNT, ce projet se localise entre le carrefour de la ville d'Analavory jusqu'à Sambaina. La RN 43 est considérée comme une voie de desserte entre les pôles locaux et les Districts dans cette partie de la grande île.

La construction et la réhabilitation de la RN 43 s'est fait en trois étapes :

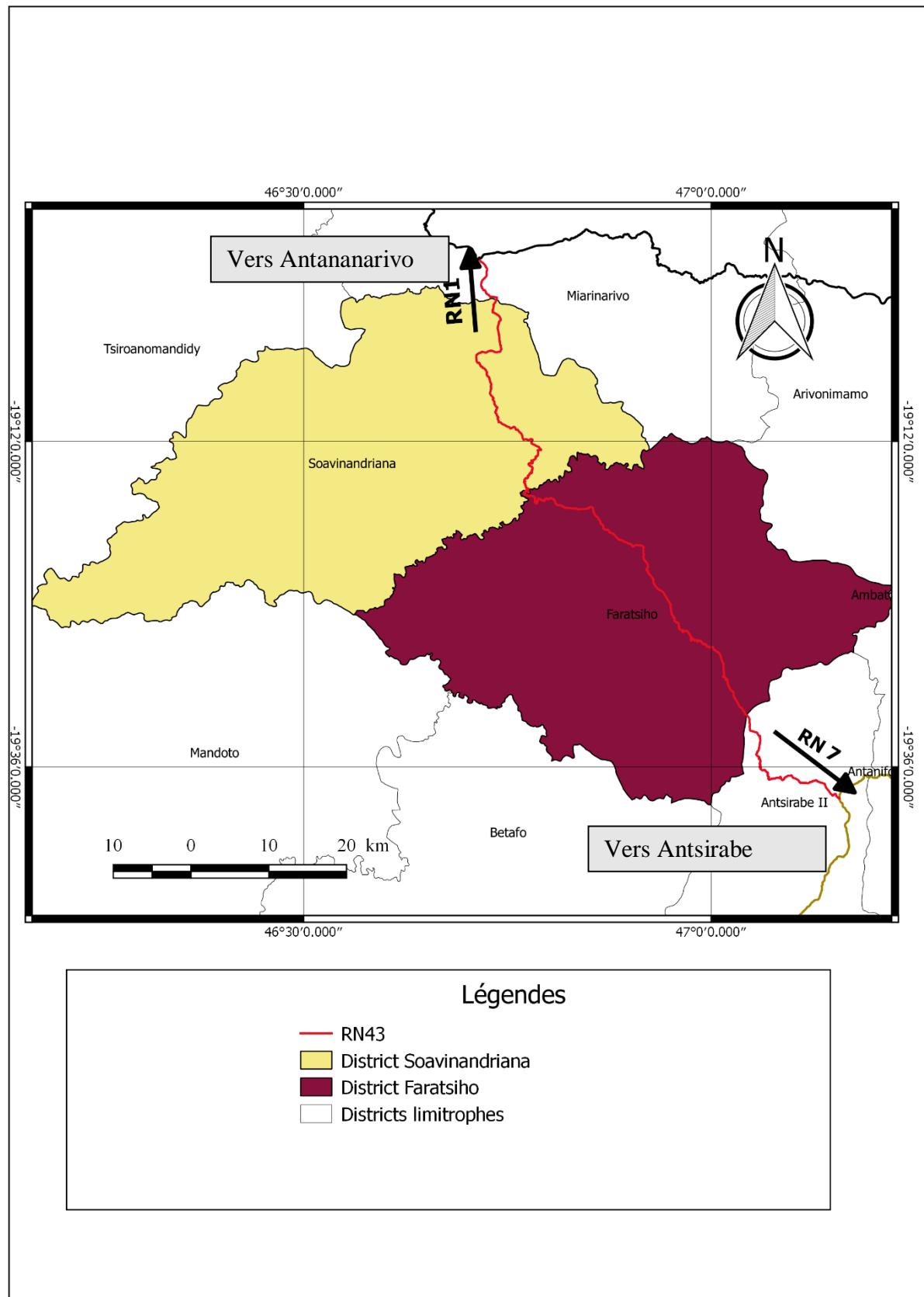
La route entre Analavory et Soavinandriana a été construite et bitumée au milieu des années 50, elle a une longueur de 29,840km, puis une autre réhabilitation a été faite en 2001. La réhabilitation de la route entre Soavinandriana et Sambaina qui a une longueur de 96 km est divisée en deux tronçons :

Le tronçon n°1 qui relie la ville de Soavinandriana avec Faratsiho. Elle est d'une longueur de 51,50 km et est le plus marquée par la dégradation. Elle est impraticable durant les saisons pluvieuses à cause des éboulements, des glissements qu'on peut se rencontrer à plusieurs endroits. D'après la Loi n° 2015-041, la réhabilitation de ce deuxième tronçon est financée par la BADEA, le FSD et l'Etat Malagasy. Le coût total de ces travaux est de 31 353 521 122 Ariary¹. L'entrepreneur était la société COLAS, et l'Egis-Inframad a réalisé la mission de contrôle. Les travaux de la réhabilitation ont commencé en 29 janvier 2012 et sont terminés le 29 mai 2013.

Le tronçon n°2 qui fait la connexion entre Faratsiho et Sambaina est plus praticable par rapport au tronçon n°1. En effet il a obtenu des entretiens périodiques et depuis 2006, des travaux d'entretiens courants sont financés par le FER. Ayant une longueur de 46 km les travaux de la réhabilitation de cette partie de la RN43 sont en cours de réalisation actuellement. Les travaux commencent le 27 avril 2018 et durera 18 mois, il est financé par le BADEA, FSD, le coût du projet est estimé à 25 millions de dollars. Les travaux sont effectués par l'entreprise CRBC-SMATP, et contrôlés par COMETE/TECMAD.

¹Les couts totaux du projet sont mentionnés dans l'annexe 1

Carte N° 2 : Tracé de la RN 43 entre les districts de Soavinandriana et de Faratsihio



Sources : OCHA BNGRC, OSM 2016, conception de l'auteur, nov. 2018

B- Contextes et notions.

B-1 Contexte général du sujet.

Soavinandriana est devenu une commune urbaine il y a quelques années, mais la majorité de la population dans la commune a comme activité principale l'agriculture et l'élevage. Elle se trouve dans une zone montagnarde et ayant des sols volcaniques qui sont très fertiles. La mise en valeur des bas-fonds et les *tanety* sont les plus remarquables dans cette localité. Mais pendant plusieurs années mêmes si elle a une vocation agricole très remarquable, cet énorme atout est masqué par l'isolement et l'enclavement. Soavinandriana reste une ville isolée au sein de la Région Itasy. La RN 43 qui devrait faire sa liaison avec la Région Vakinankaratra est quasi-im praticable durant plusieurs années surtout pendant la saison pluvieuse. Cela va apporter des impacts négatifs sur cette collectivité puisque la portion de la RN 43 entre Analavory et Soavinandriana est la seule issue pour elle. Les autres RIP qui devrait le desservir est aussi en mauvais état et cette situation favorise son enclavement par rapport aux autres villes qui composent la Région Itasy.

En 2003, selon le SRAT de la Région Itasy, la Commune Urbaine de Soavinandriana faisait partie du sous-territoire 1 de la région. Une zone encore très enclavée, car pratiquement Soavinandriana qui devrait être le pôle d'appel des villes qui se trouve dans cette partie ne lui est pas accessible par voie terrestre. La mobilité humaine ainsi que la circulation des biens et services se fait par un détour du côté d'Ankadidinondry Sakay et se poursuit suivant l'axe de la RN 1. Une très faible densité humaine (inférieure à 54% hab. / km²) avec un sous-espace presque vide dans l'extrême Sud-Ouest. Mais cette région dispose d'un potentiel en agriculture pluviale avec une prédominance de la monoculture de maïs.

En 2013, la réhabilitation de cette route surtout la portion qui fait la liaison de la commune avec le District de Faratsiho va changer la facette de cette collectivité. Elle va s'ouvrir vers une autre destination c'est-à-dire la Région Vakinankaratra qui est la plus proche d'elle et les villes qui se trouvent sur la RN 7 et la RN 1. La RN 43 va être considérée comme un pont qui va faire la liaison entre ces deux routes nationales qui tiennent une place importante dans les réseaux routiers à Madagascar. D'ailleurs, Soavinandriana va jouer le rôle d'un pôle relais local et voire même régional incontournable entre la Région Itasy et Vakinankaratra.

B-2 Notions et définitions.

Voici quelques notions et définitions qui sont importantes et très utiles pour notre thème de recherche :

Accessibilité : selon R BRUNET, l'accessibilité se définit comme la capacité d'être atteint par une clientèle, par un message, un service. Elle dépend de l'état des moyens de transport et représente un coût. Elle joue un rôle important dans la compétition et le développement d'un lieu, des villes notamment.

Aménagement : c'est une action de mettre en valeur un espace. Organisation de l'espace pour satisfaire les besoins de la population et en mettant en place des équipements et en valorisant les ressources naturelles.

Aménagement du territoire : C'est l'ensemble des actions volontaristes de l'État et du privé tendant à organiser (développer) l'espace du territoire national de manière structurée, cohérente, équitable et durable dans une vision prospective (long terme).

Désenclavement : rattachement d'un lieu à des réseaux et au système Monde par l'intermédiaire d'une ou plusieurs liaisons, voies de communication nouvelles, ou mieux encore par de véritables flux.

Développement : Le mot est employé pour évoquer une amélioration des situations locales et régionales qui assure une certaine harmonie entre une croissance quantitative dans le domaine social culturel en particulier.

Infrastructure : Ensemble des ouvrages publics servant aux activités d'un pays, d'un lieu, principalement dans le domaine de la circulation des biens et des personnes. Le développement des infrastructures est d'un enjeu important du développement et de l'aménagement du territoire.

Infrastructure routière : Les infrastructures routières constituent l'ensemble des ouvrages et équipements au sol destinés à faciliter le trafic routier, c'est-à-dire le déplacement des personnes et des biens d'un point donné à un autre.

Flux : courant d'échanges (déplacement) de personnes, de marchandises, d'argent, d'informations entre deux points ou (dit autrement) : quantité de marchandises, de personnes ou d'informations en circulation.

Réseau routier : c'est l'ensemble des voies de circulation terrestres permettant le transport par véhicules routiers et en particulier les véhicules motorisées (automobiles, motos, autocars, poids lourds)...voies carrossables sans revêtement: chemins de terre, pistes

C- Démarches de la recherche.

C-1 Recherches bibliographiques.

La documentation est indispensable et elle se trouve incontournable pour une démarche d'un travail scientifique. Elle apporte de nouvelles connaissances et assure une bonne référence dans la réalisation de ce mémoire. Pour bien cerner le thème, la recherche des documents relatifs à notre sujet a déjà commencé en première année de master. Certes, les documents en ce qui concerne le domaine d'étude est très rares surtout les versions physiques à propos de la RN 43. Peu d'ouvrage parle de cette route et pour compléter les données, il y a l'utilisation des différents sites web.

Le travail de la recherche bibliographique se déroule en deux parties. La première partie est la visite et la consultation des documents nécessaires dans les différents centres de documentation qui a permis de les classer comme ceci : les ouvrages généraux, les ouvrages spécifiques, les différentes thèses et mémoires, les rapports et les données dans les sites web. Après, les travaux se poursuit avec la synthèse de quelques ouvrages.

Recueils des données

La visite de quelques centres de documentation permet de s'enrichir et d'avoir des connaissances connexes au niveau de la compréhension du thème. À savoir: la bibliothèque de l'université d'Antananarivo, bibliothèque de la géographie, L'IRD, l'INSTAT, le centre de documentation du ministère des Travaux publics, Egis-INFRAFAMAD, ONE, ARM etc. Le PCD de la commune et la monographie du District de Soavinandriana sont utilisés comme document de base de la recherche. Les consultations de plusieurs sites web ont fourni des données nécessaires pour la confection de ce mémoire. Après les consultations et les analyses de ces documents, les recherches bibliographiques vont aboutir à la synthèse de quelques ouvrages.

Synthèses des ouvrages

- CLOZIER R. (1969), « *La géographie de la circulation* », édition Genin, Paris, 401page.

Cet ouvrage de CLOZIER R a permis de connaître l'importance de la route pour le développement d'un pays. Ce livre est utile, car il démontre les différentes étapes que les pays développés ont adoptées pour améliorer leurs systèmes de transport. Il a permis de faire la comparaison entre les pays pauvres et riches sur le domaine du transport et de la circulation. Il évoque aussi les impacts négatifs de l'inexistence des voies de communication dans ces pays. La population reste dans le monde de l'autoconsommation qui freine l'agriculture due à l'inexistence de voie de communication pour évacuer les productions. Ce livre rapporte également le cas de Madagascar qui se trouve parmi les pays qui souffrent de « mal organisation des transports et des réseaux routiers » qui va engendrer un impact négatif dans l'économie du pays.

- MERENNE E. (2013), « *Géographie des transports* », Presse universitaire de Rennes, 2013.

MERENNE, explique dans son ouvrage l'importance du transport. Il se place à l'interface de plusieurs disciplines scientifiques comme la sociologie, l'histoire, le droit et autres, mais ayant une forte dimension géographique. Considérée comme l'un des secteurs fondamentaux dans le développement d'un pays surtout l'économie. Les géographes ont leurs manières de voir et d'analyser ce secteur d'après cette parution. Ils ne l'étudient pas de façon systémique, mais plutôt son implication dans l'espace qui est son domaine de recherche. Le transport contribue à l'organisation de l'espace et les diverses activités qui se trouvent au-dessus même de lui. L'existence des voies de desserte dans un territoire rend encore ce secteur de plus en plus fructueux.

- NEUVY G. (1980), « *Le réseau routier, facteur de développement à Madagascar : évolution de la région Andapa* », revue de Géographie n°36

Durant la consultation de cette revue de géographie qui parle d'une zone à vocation agricole surtout les cultures de rente. La cuvette d'Andapa qui se situe dans la partie septentrionale, plus précisément dans la vallée d'Ankaizina et d'Ankaibe. Ce milieu offre un atout pour faire des cultures variées comme le cas de la commune urbaine de Soavinandriana. L'obstacle est l'inexistence de voie de communication terrestre pour évacuer les produits. Le seul moyen le plus adéquat est le transport aérien. Mais ce genre de transport est très onéreux et tout le

monde ne peut pas le prendre. Mais grâce à l'ouverture d'une route qui fait la liaison entre Andapa et Vohémar. Il y a un grand changement au niveau du mode de production et aussi le mode de transport. Ce livre a permis de connaître l'importance des voies de communication. Il se trouve que pour ce cas, l'important c'est la création de routes pour desservir le pays.

RANAIVOSOA M.E. (1997), « *Les impacts de la réouverture de la RIP 144 dans la sous-région d'Alarobia Bemaha (Vakinankaratra)* », mémoire de maîtrise, université d'Antananarivo, département de Géographie, février 1997, 115p.

Ce mémoire de maîtrise apporte beaucoup d'aide dans la réalisation de ce mémoire de recherche. Il parle aussi de la réhabilitation de la RIP 144 qui relie la ville d'Antsirabe et la sous-région d'Alarobia Bemaha. Il donne des informations de base nécessaires qui seront utiles durant la confection du mémoire. L'auteur a bien démontré les impacts positifs apportés par cette RIP144 que ce soit au niveau social ou au niveau économique dans cette zone. Le transport est l'un des secteurs clés le plus touchés après la réhabilitation de cette route. C'est pour cela que cette mémoire de maîtrise est très intéressante.

- WOLKOWITSCH M. (1973), « *Géographie de transport* », édition Armand Collin, Paris, 380page.

L'ouvrage de WOLKOWITSCH est aussi important ce thème de recherche. Il donne des informations sur la place de transport dans l'organisation de l'espace. Contribue aussi dans l'aménagement du territoire d'un pays. Le transport est un outil pour la mise en valeur d'un espace donné qui est ici le cas de notre zone d'étude. L'existence de la route à améliorer le domaine du transport dans la commune de Soavinandriana. Cette livre montre l'intérêt des géographes dans les études des systèmes de transport. Leurs tracés et leurs caractéristiques techniques sont des facteurs déterminants du développement des relations humaines, de la répartition de la population et de l'expansion économique. Il explique aussi que la combinaison de la route avec les différents modes de transport va contribuer à la transformation de la structure des marchés. L'élargissement des débouchés et l'existence d'une voie de communication facilitent la mise en valeur des zones à vocation agricole comme la commune de Soavinandriana.

C-2 Méthodologie de collecte de données

Pour la confection de cette mémoire, on a adopté la démarche déductive. Pour la mise en œuvre de ce travail, on a aussi sollicité diverses personnes et institutions publiques ou privées pour avoir des informations afin de procéder à l'enquête. Les travaux sur ce se représentent comme telles :

Rencontres avec les personnes ressources

De nombreuses personnes ont été consultées afin d'avoir de différents avis et de nouveaux courants de pensés. Leurs contributions, conseils apportes autant d'idées pour bien approfondir les recherches à effectuer. Les interviews réalisées auprès de ses personnes ont permis d'avoir des connaissances de base. D'abord, les entretiens avec les responsables locaux :

-le Maire et son Adjoint dans la commune de Soavinandriana, Adjoint au maire de la commune urbaine de Faratsih, le Chef District de Soavinandriana, l'Agent du Développement du District, l'Agent de la Gestion du Territoire dans le District, ainsi quelques chefs Fokontany dans la commune. Les interviews réalisées auprès d'eux ont permis d'obtenir des informations essentielles sur la commune elle-même et sa relation avec les autres communes.

-Les responsables de la mission de contrôle de la réhabilitation de la RN 43 (entre Soavinandriana et Faratsih) chez Egis- IFRAMAD, on les a interviewés avant même d'aller sur le terrain. Ils détiennent des informations très importantes en ce qui concerne l'RN 43.

-Les différents responsables d'organismes rattachés ou non à l'État dans la commune : CSA de Soavinandriana, CIRDR Soavinandriana, BIF, etc.

- Les coopératives de transports qui travaillent dans la zone d'étude.

Après les divers rencontrent avec ces personnes que ce soit à Antananarivo ou dans la commune de Soavinandriana. Le travail va se matérialiser par le biais des différentes enquêtes effectuées sur le terrain.

L'utilisation des données géographiques par le biais du logiciel SIG QGIS et de Google earth nous a permis aussi de faire les différentes cartes pour illustrer ce travail de recherche.

C-3 Enquêtes.

En ce qui concerne la réalisation des enquêtes, l'élaboration de diverses fiches permet d'avoir le maximum possible de réponse. Elles s'effectuent à plusieurs échelons et on les faites selon la disponibilité des personnes interrogées. L'organisation pour la réalisation des enquêtes se déroule comme suit :

Enquêtes auprès des responsables locaux tels que :

Le Maire et son Adjoint de la CU de Soavinandriana, le responsable du marché, Adjoint au maire de la commune urbaine de Faratsiho.

Chef-District de Soavinandriana, Agent du Développement du District, Agent de la Gestion du Territoire dans le District.

Quelques Chefs Fokontany et leurs adjoints.

Enquête avec quelques collecteurs qui s'opèrent dans le domaine de l'agriculture entre Soavinandriana et Faratsiho.

Pour les divers organismes et entités qui se trouve dans la commune : coordonnateur du CSA, responsable de CIRDR de Soavinandriana, responsable technique BIF.

Pour les personnes au sein de la commune, les enquêtes s'opèrent au hasard. Elle se subdivise en deux. D'une part au sein de la ville dans les 5 Fokontany qui la constitue c'est-à-dire dans les zones considérées comme urbanisées : Soavinandriana Ambony, Avaratsena, Ambatombositra, Andranondroa, Ampitsaharana. Ce choix, car ils représentent un nombre important de la population qui vit dans la commune. D'autre part dans les Fokontany périphériques qui se trouvent dans les zones rurales traversées par la RN43 : Befaritra, Androhimainty, Miarinantsimo, Andranomanoa, Tamoronala Firaiana.

Auprès des coopératives de transports existantes dans la zone d'études comme le FIFITSI, FIFIFAMI, VANOFOTSY. Ainsi les autres coopératives qui travaillent sur cet axe de l'RN43, entre Soavinandriana et Faratsiho. Après ces étapes le travail va se focaliser sur le dépouillement des données récolté sur place.

C-4 Difficultés

Comme tous les travaux de recherches, force est de constater que rien n'est facile pour avoir des informations et des données qui ont des rapports sur ce thème. Nous avons connu quelques difficultés au passage. Peu de document parlent de la RN 43, qui est parmi la base de la recherche. Le problème se présente aussi au niveau des personnes responsables au sein de quelques institutions qui devraient fournir des données. Parfois, ils n'ont pas le temps à cause de leurs responsabilités ou encore ils sont absents de la localité. Les autres contraintes se posent aussi sur l'éloignement des autres Fokontany qui compose la commune. Certains d'entre eux se localisent dans des zones très enclavées qu'on n'arrive pas les rejoindre. Certes, la population dans les Fokontany visités est très accueillante que ce soit dans la ville ou dans les périphéries. Elles n'hésitent pas à répondre à toutes les questions que nous avons posées et leurs aident à permis d'avoir le maximum de réponse pour combler les vides causer par la rareté des documents.

Photo N° 1 : L'entrée de la ville de la commune urbaine de Soavinandriana



Source : cliché de l'auteur, octobre 2018

Chapitre 2 : SOAVINANDRIANA : UN MILIEU TROPICAL D'ALTITUDE

A- Conditions géographiques.

A-1 Topographie et pédologie.

L'originalité physique de la Région Itasy est la présence partout de massifs assez élevés, qui a doté du volcanisme de l'ère quaternaire. Comme la commune de Soavinandriana en fait partie de cette région, la ville se trouve à 1700 m d'altitude. Mais en général, elle est caractérisée par un relief plus aéré avec une alternance de plaine et de vallée par rapport aux deux districts qui composent la Région Itasy. On peut trouver des nombreux massifs qui ont une altitude plus de 1 500m comme le massif d'Ambohitraivo qui se situe à 1 806 m d'altitude et le massif de Bemasoandro à 1 651m d'altitude. Au niveau de la pédologie, Soavinandriana a doté d'un sol volcanique qui est très fertile. Trois types de sols caractérisent la zone d'étude: les Baiboho autrefois des zones marécageuses, les sols volcaniques, et les sols ferralitiques. Les plaines constituent les 35% des sols fertiles, à vocation agricole.

A-2 Végétation et hydrographie

Au niveau de la formation végétale, la commune de Soavinandriana est recouverte en général par des formations herbeuses (steppe et savane). Puis, des formations ligneuses de reboisement et arbustives en infime superficie, occupant essentiellement les environs des habitations ainsi elle possède des forêts éparses essentiellement composées de reboisements d'eucalyptus et de pinus. Mais cette formation végétale est menacée par les diverses activités que la population entretienne comme la culture sur brûlis, et les envahissements des cultures sur les *tanety* favorisent aussi les pressions sur ses infimes formations végétales. Selon le document relatif à l'évolution de la couverture forestière des forêts naturelles à Madagascar de 1990 à 2005, la Commune de Soavinandriana est l'une des Communes ayant un taux de déforestation élevé. En effet, la couverture des forêts naturelles est passée de 179 ha en 1990 à 42 ha en 2000 puis à 25 ha en 2005. Combinées aux feux de brousse, ces déforestations ont engendré un ensablement des vallées et des bas-fonds ainsi cette situation favorise la formation des lavaka sur les pentes des versants.

Si on parle de l'hydrographie, la Région Itasy est considérée comme une région riche en termes de ressource hydrographique, elle dispose 51 lacs dont le lac Itasy qui est le troisième

plus grand lac à Madagascar et drainé par 3 grande rivières. Pour Soavinandriana, elle est drainée par quelques cours d'eau importantes tel que : Zanakolo, Andranofotsy, Ankarahara, Mahafakanina, Marofoza, sources d'irrigation, et il y a aussi des plans d'eau comme un parti du lac Itasy, Kazanga, Fanaratoana, l'existence de ses lacs favorise l'activité de pisciculture dans la commune surtout dans les Fokontany qui se trouvent sur le bord de lac Itasy.

Photo N° 2 : Le lac Itasy



Source : cliché de l'auteur, octobre 2018

A-3 Un climat tropical d'altitude

Comme la station météorologique de la commune ne fonctionne plus, et à Ampandrianomby il n'y a pas donnée en ce qui concerne Soavinandriana, nous avons utilisé plusieurs références pour pouvoir faire l'étude des données climatiques de cette zone que ce soit dans les travaux universitaires déjà effectués à l'exemple d'un mémoire réalisé par RAKOTOARISOA V. (1990), « *Contribution à l'étude géomorphologique de la région de Mananasy : une zone de contact entre le massif de l'Itasy et le moyen ouest* », mémoire de maîtrise, université d'Antananarivo, UER Géographie, Mai 1990, 166p, ou dans les documents en lignes.

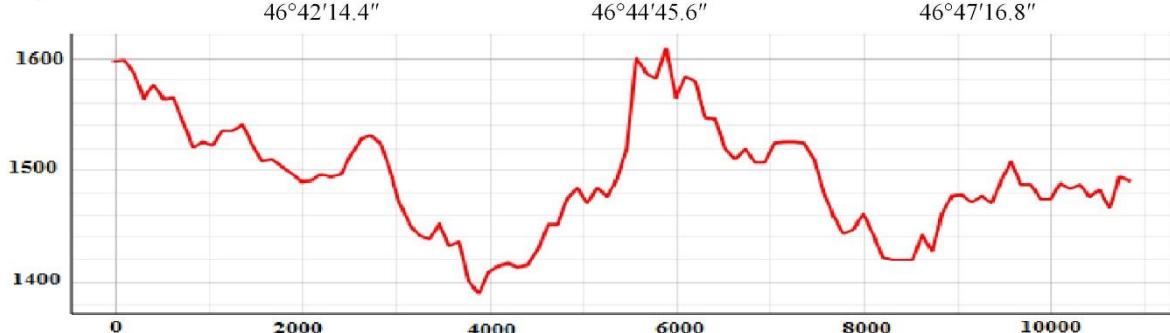
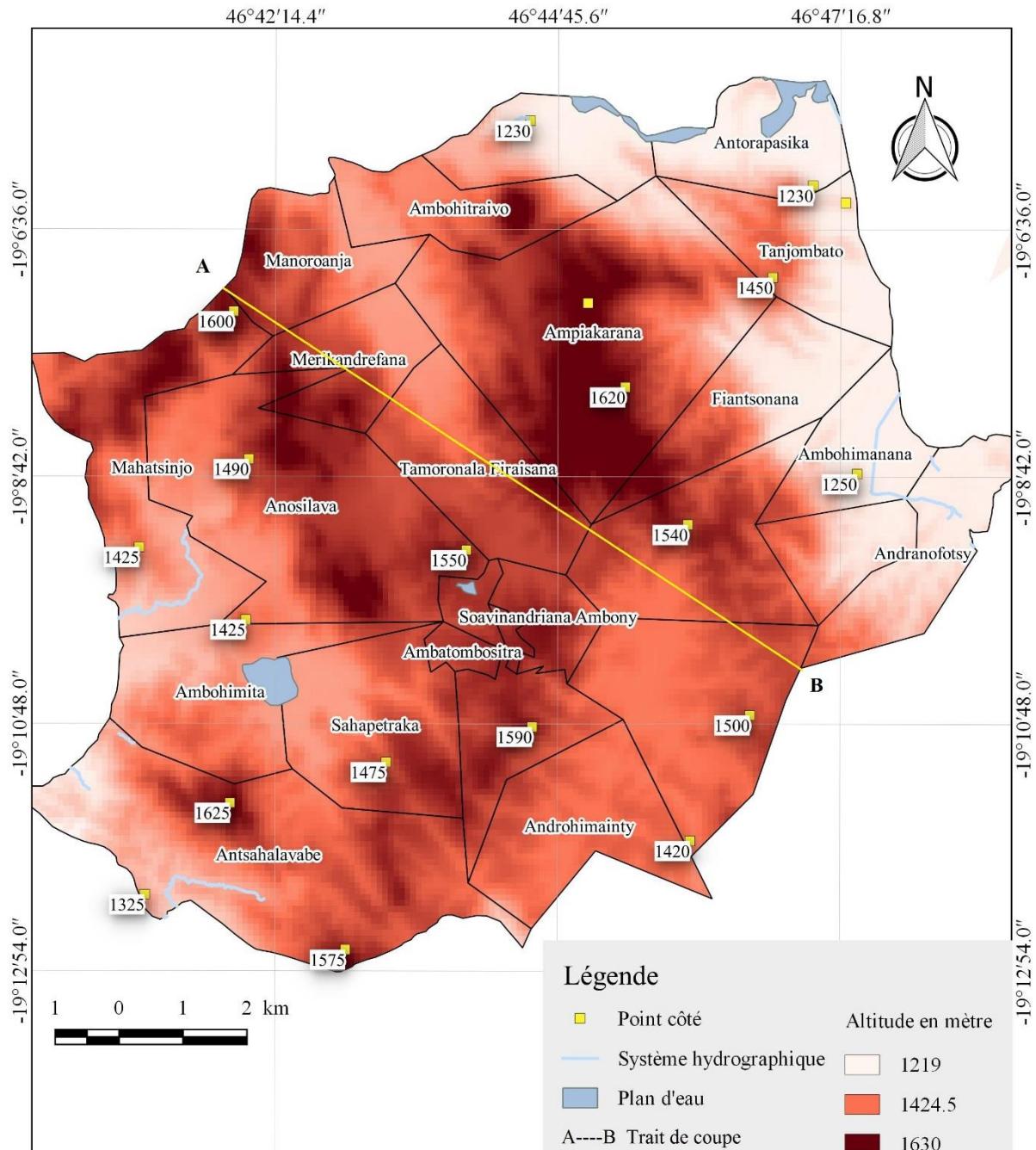
Tableau N° 1 : Représentation de la température et des pluviométries

MOIS	TEMPERATURE	PRÉCIPITATIONS
Juill	14,4	9
Aout	15,6	9
Sept	17	19
Oct	18,6	72
Nov	19,4	173
Déc	19,4	339
Jan	19,7	401
fév	19,8	334
Mar	19,5	396
Avr	19,1	89
Mai	16,7	26
Juin	15,2	9
Juill	14,4	19

Sources : DIVA-GIS world clim, arrangé par l'auteur septembre 2018

Le tableau n° 01 représente la variation de la température et les précipitations pendant l'année 2018 dans la commune de Soavinandriana. La commune de Soavinandriana appartient à un climat tropical d'altitude. Il y a deux saisons bien distinctes : saison chaude et pluvieuse entre le mois d'octobre jusqu'au mois d'avril et la saison sèche et fraîche entre le mois de mai et de septembre. La température moyenne annuelle est de 19° C avec des précipitations plus de 1500 mm par ans. Les nombres de mois humides et secs sont presque les mêmes dans cette zone.

Carte N° 3 : Topographie de Soavinandriana



Source : OCHA BNGRC (2011), MNT 30 ASTER, conception de l'auteur 2019

B- Dimensions humaines

Le district de Soavinandriana est considéré comme le district le moins peuplé de la Région Itasy (24,5%). Le nombre de population dans ce district est environ de 187 217 habitants² en 2004. Mais cette densité est faible comparé aux deux autres Districts qui compose la région. En 2013 d'après le CREAM, le nombre total de la population dans ce District représente 0,8% du nombre de la population totale de Madagascar. En 2017 selon la monographie du District, ce nombre est estimé à 239 635 habitants. On peut dire alors que le District connaît une augmentation de plus de 50 000 habitants en une décennie. La commune urbaine de Soavinandriana en tant que chef-lieu de district, le nombre de la population totale est environ de 41 225 habitants en 2016 qui s'éparpille dans les 25 Fokontany qui constituent la commune. Ce nombre va encore augmenter, car deux Fokontany vient juste de s'insérer c'est-à-dire le Fokontany de Tsintsovary centre et d'Andranomanoa. Elle a une densité de 207,2 hab. /km² et les localités proches de la route nationale, du Chef-lieu de District et/ou à proximité des rivières et cours d'eau sont les plus peuplées. La commune de Soavinandriana est la plus peuplée dans ce district. Soavinandriana concentre les plus de services et les mieux équipés en termes d'équipements sociaux et cela favorise la concentration de la population dans cette commune.

B-1- Répartition de la population.

D'après le SRAT de la Région Itasy, la population de la région connaît un déséquilibre au niveau de sa répartition surtout dans les Fokontany. Il y a un contraste sur la redistribution de ses populations entre les communes. Les zones les plus peuplées ont les plus grands écarts sur la densité au niveau des Fokontany. Pourtant la zone dense reflète le regroupement, mais pas la dispersion de la population, comme le cas du District de Miarinarivo³. Le pôle démographique de Miarinarivo où la densité du chef-lieu du district enregistre une densité de plus de 1 000 hab. /km² tandis que Miarinarivo sub urbain n'enregistre que 48 hab. /km². Alors que les zones moins peuplées comme dans le District de Soavinandriana, on constate un

²INSTAT 2013

³SRAT Itasy, Rapport de la phase 1 : Diagnostic du territoire et analyse prospective.

regroupement de la population qui se concentre dans le centre ou il y a plus de service. La commune de Soavinandriana est l'un des exemples de ces phénomènes.

Tableau N° 2 : Répartition de la population dans la commune

N°	Fokontany	Distance par rapport au Chef-lieu de la Commune	Population totale
1	AMBATOMBOSITRA	0	1 420
2	AMBOHIMITA	8	1 005
3	AMBOHIBARY	7	1 212
4	AMBOHIMANANA	9	705
5	AMBOHIMIARINTSOA VAOVAO	5	993
6	AMBOHITRAIVO	5	1 150
7	AMPIAKARANA	9	1 212
8	AMPITSAHARANA	0	2 097
9	ANDRANOFOOTSY	14	1 572
10	ANOSILAVA	9	1 285
11	ANTORAPASIKA	6	1 109
12	ANTRANOROA	0	2 010
13	ANTSAHALAVABE	9	1 156
14	AVARATSENA	0	1 690
15	BEFARITRA	5	1 147
16	FIANTSONANA	12	1 700
17	MAHATSINJO	9	779
18	MANOROANJA	5	1 090
19	MERIKANDREFANA	9	1 017
20	SAHAPETRAKA	4	1 404
21	SOAVINANDRIANA AMBONY	1	2 827

22	TAMORONALA	5	1 737
23	TANJOMBATO	4	1022
TOTAL			41 225

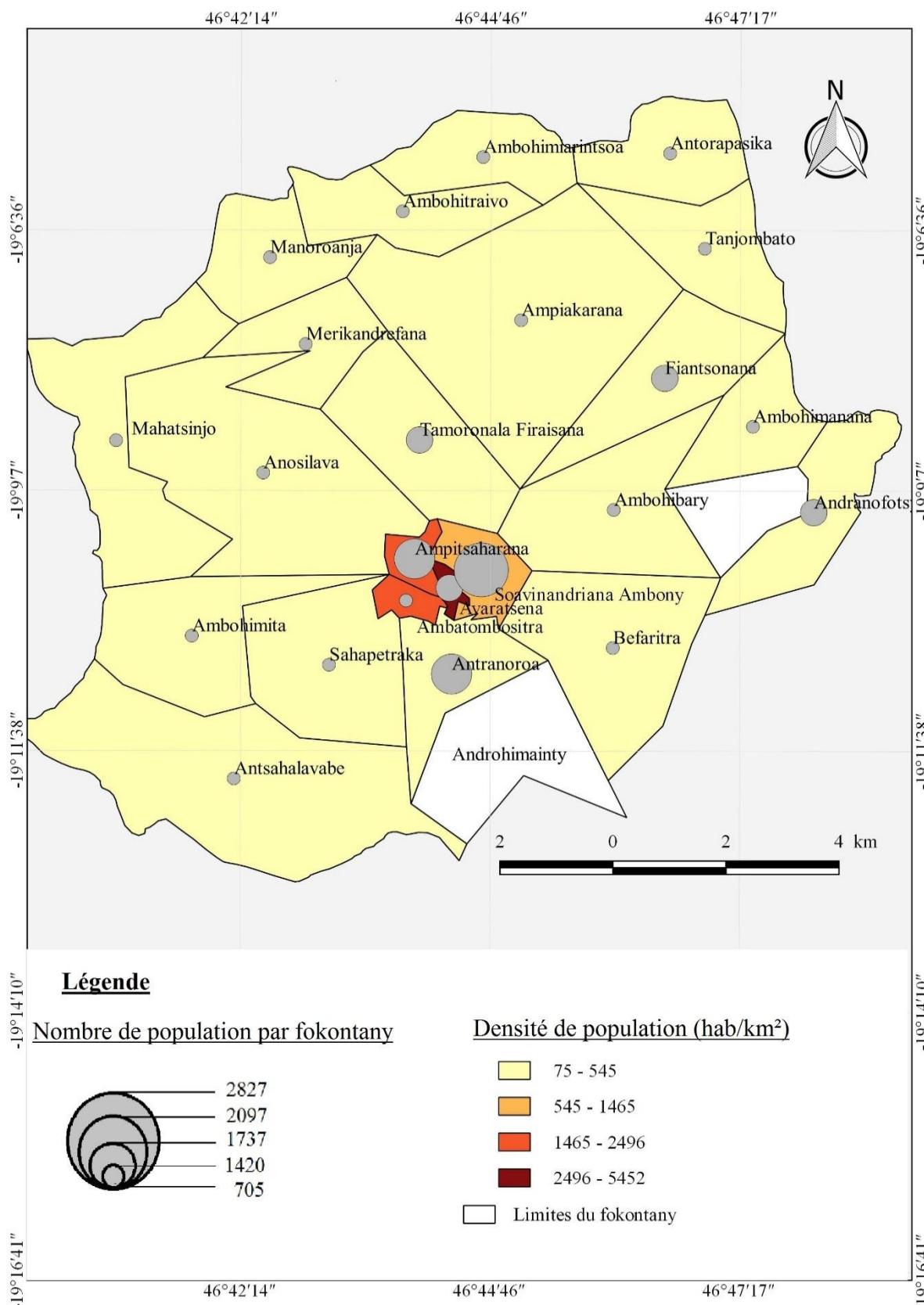
Source: PCD de la CU de Soavinandriana, 2016

D'après le tableau n° 02, la population dans la commune de Soavinandriana est assez repartie même s'il y a quelques nuances au niveau de sa répartition. La répartition de la population se présente alors comme suit : sur les 25 Fokontany qui forment la commune, dont 23 ont des données disponibles. Ces chiffres montrent qu'au fur et à mesure que le Fokontany s'éloigne du chef-lieu de la commune, le nombre des habitants à tendance à se diminuer. L'effectif de la population est entre 705 habitants (Ambohimanana) et de 2 827 habitants (Soavinandriana Ambony). L'écart entre ces deux Fokontany montre un contraste au niveau de la répartition de la population dans la commune.

Le Fokontany de Soavinandriana Ambony est le plus peuplé avec 2 827 habitants. Cela s'explique par diverses raisons historiques, car les premiers habitants qui vivent dans cette localité s'installent dans cette partie, et se poursuit durant la colonisation jusqu'à l'indépendance. Dans la partie centrale de la ville où se logent les différents bureaux administratifs et les autres Fokontany qui l'entourent, le nombre de la population est entre 1 500 à 2 000 habitants. L'effectif augmente aussi dans les Fokontany qui se situent au bord du lac Itasy. À d'Andranofotsy, le nombre de la population dépasse de 1 500 habitants. On constate aussi une augmentation de ce nombre dans les Fokontany qui se trouvent le long de la RN 43 surtout l'axe vers Faratsiho, dans le Fokontany d'Antranoroa. La population compte environ de 2 000 habitants et ce phénomène va encore s'amplifier, car la création de nouveaux bâtis sur cet axe ne cesse pas d'augmenter.

La carte n° 04 explique davantage la densité et la répartition de la population dans les Fokontany. La densité est supérieure à 2 000 hab. /km² dans les quartiers du centre-ville. Elle est entre 75 à 545 pour les zones périphériques.

Carte N° 4 : Densité et nombre de population de Soavinandriana



Source : OCHA BNGRC (2011), conception de l'auteur 2019

B-2 Évolution de la population

Tableau N° 3 : Évolution de la population à Soavinandriana

Années	2004	2009	2010	2016	2017
Nombre de populations	32 000	35 500	38 800	41 225	41 500

Source : INSTAT, PCD 2016.

La commune de Soavinandriana est composée de plusieurs groupes ethniques comme les Merina, Betsileo et les Antandroy, mais la majorité de la population est les Merina. Selon l'histoire les Antandroy sont venus dans cette localité par le biais des colons qui possédaient des concessions et ils travaillaient pour eux.

Selon le tableau n°3, d'un seul coup d'œil, Soavinandriana est la ville la plus dynamique dans ce District. Elle a connu une augmentation si on parle du nombre de la population même si celle-ci n'est pas très remarquable par rapport aux autres communes avoisinantes comme Miarinarivo et Arivonimamo. Cette situation est expliquée par son isolement. Les deux communes qu'on vient de citer se trouve sur le même axe de la RN 1 qui est toujours en bon état et n'est pas très loin de la capitale. De ce fait beaucoup de citadins préfèrent vivre dans ces deux localités. Certes, Soavinandriana se trouve dans une position assez difficile, elle se trouve dans la partie considérée comme une zone vide d'homme. Désormais cette situation a commencé à se changer, car son territoire commence à se remplir peu à peu et d'ici quelques années. Selon la projection du nombre de la population dans la région, ce nombre dépassera les 50 000 habitants d'ici 2030.

B-3 Prédominance d'une population jeune.

Comme le cas de la plupart des communes à Madagascar, si on parle de la démographie, la commune est composée d'une population jeune. D'après le dernier recensement en 2017⁴, On constate que la majorité de la population qui constitue cette localité est jeune. Les enfants entre 0 à 4 ans totalisent 4 463 âmes pour les deux sexes confondus. Tandis que la tranche d'âge entre 5 à 9 ans est de 5 430, et entre 10 à 14 ans, on a 5 723 habitants et entre 15 à 19

⁴Cf. Annexe n° 05 : tableau faisant le nombre de la population par tranche d'âge et par sexe dans la commune urbaine de Soavinandriana, recensement 2017.

ans, cette tranche d'âge est de 5 696. Ces chiffres montrent que la population dans la commune est relativement jeune. Selon le PCD de la commune, les personnes âgées de moins de 18 ans représentent 56% de la population totale par contre la population active ne représente alors que 36% de la population totale. Mais ces enfants, même s'ils ne sont pas encore considérés comme des populations actives, ils participent aux différents travaux et aident leurs parents pour subvenir aux divers besoins familiaux durant les vacances ou les jours qu'ils ne vont pas à l'école. Ce phénomène est très rependu surtout dans les zones rurales. Ces jeunes représentent une réserve de main d'œuvre et qui assurera l'avenir de la commune dans les années à venir.

Conclusion de la Première Partie

L'existence d'une voie de desserte assure toujours la base du développement d'un pays. Elle permet son désenclavement et prenne une place importante pour son économie. Tout au long de cette première partie, on peut dégager deux traits essentiels : la mise en contexte de la zone d'étude et les démarches adoptées pour les recherches.

D'une part, la contextualisation de la commune urbaine de Soavinandriana en tant que chef-lieu de District dans la Région Itasy et son étroite relation avec la RN 43. Cette route constitue une composante importante des réseaux routiers secondaires dans les Hautes Terres Centrales. En effet, la zone d'étude dispose d'une potentialité physique très remarquable, mais handicapée par son enclavement à cause du mauvais état de la RN 43 pendant plusieurs décennies.

D'autre part, il y a l'explication des notions et concepts abordés ainsi l'interprétation des démarches pour la concrétisation de ce travail. Il y a les recherches bibliographiques qui ont connu des limites à cause de la rareté des documents en ce qui concerne la zone d'étude et la RN 43, suivi des enquêtes et les collectes de donnée sur le terrain qui a permis de les combler. Actuellement, comme la RN 43 est récemment réhabilitée, comment se présentent alors les impacts induits par la réhabilitation de cette route pour la commune urbaine de Soavinandriana ?

**DEUXIÈME PARTIE : « LES IMPACTS SPATIAUX ET
ÉCONOMIQUES DE LA RÉHABILITATION DE LA RN 43 AU
SEIN DE LA COMMUNE URBAINE DE SOAVINANDRIANA »**

Chapitre 3 : LA RN 43 : UNE VOIE DE DESSERTE POUR UN VASTE TERRITOIRE DE SOAVINANDRIANA

A- Soavinandriana, un territoire enclavé pendant plusieurs décennies

« *Alors que les grandes puissances s'efforçaient d'atteindre la lune, nous cherchions les moyens d'atteindre nos villages... Maintenant, les grandes puissances sont allées sur la lune et sont revenues, et communiquent même avec les étoiles... nous essayons toujours d'atteindre nos villages, et nos villages semblent de plus en plus éloignés.* ⁵ » Comme l'a dit l'ancien Président de la Tanzanie Julius NYERERE, dans l'une de ses citations :

Cette citation nous conduit dans une longue réflexion sur la situation actuelle que notre pays doit faire face. Elle montre l'ampleur de l'écart du développement entre le pays riche et le pays pauvre. Ici, il explique qu'eux trouvent toujours les moyens pour développer leurs pays, mais pour notre cas, la situation paraît de plus en plus difficile. Les pays pauvres se reculent et ils se déconnectent. Le seul moyen pour faire la liaison est coupée ou quasi-inexistante tout à cause de la défaillance des infrastructures routières qui devraient être le premier levier du développement. Ici, notre zone d'étude est l'un des exemples concrets de ce phénomène que nous allons expliquer.

A-1 Situation générale de la commune avant la réhabilitation de la RN 43

Soavinandriana est une zone privilégiée par la nature vue de sa situation géographique. Cependant, elle se fait marginaliser par son enclavement à cause de la destruction de la RN 43. La commune se trouve dans un contexte très complexe surtout à propos de la voie de communication qui a un lien étroit avec le développement des trois secteurs de production tels que l'agriculture et de l'élevage, l'industrie, le transport, commerce et autre. Tous s'enchaînent de l'amont en aval et quand l'un d'eux connaît une difficulté, c'est la fonction toute entière qui va être déréglementée. On va voir dans cette sous-partie le dysfonctionnement de ce système malgré son atout qui devrait jouer à son avantage surtout l'agriculture et le transport qui ont un lien étroit.

- **Sur le domaine de l'agriculture :** Soavinandriana, dotée d'un sol très fertile combinée avec une population dynamique pour la mise en valeur de son espace. Elle est fortement marquée par la mise en valeur des *tanety* par l'intense culture de maïs un peu partout et la

⁵Cette citation est tirée dans un article publié en ligne par Tribune Madagascar. Elle est disponible sur leur site : www.tribune madagascar.com

culture du riz dans les bas-fonds. Pourtant cette agriculture connaît des limites, car même si la commune est très productive, les paysans ne trouvent pas d'issue pour les faire sortir dans le marché. Les véhicules ne peuvent pas aller dans ces localités. Il n'y a que deux options : d'une part, l'utilisation de la charrette et d'autre part de les faire transporter à dos d'homme. Vu que le marché communal se trouve à plus de 1500m d'altitude, il faut avoir beaucoup de temps et d'énergie pour le gravir afin de les transporter sur le marché.

D'après le témoignage des habitants du Fokontany de Befaritra qui se trouve à 5 km du chef-lieu de la commune. Pour transporter quelques sacs de haricot ou de maïs en ville, ils devraient passer la nuit tout entière sur cette route pitoyable. Cela se complique davantage durant la saison de pluie, car même les charrettes n'arrivent pas à passer sur cette route. La dégradation de la RN 43 notamment la portion entre Soavinandriana et Faratsihio va changer le mode de production de paysans dans cette commune. La situation se résume ainsi : le basculement vers les cultures pluviales et les productions sont destinées en général pour l'autoconsommation.

Photo N° 3 : Vaste plaine de Marofoza, dans la partie orientale de Soavinandriana



Source : cliché de l'auteur, octobre 2018.

-sur le domaine du transport : le mauvais état de la RN 43 pénalise ce secteur pendant plusieurs années à Soavinandriana. Cette situation s'observe dans tous les districts qu'elle traverse que ce soit dans la Région Itasy ou celle de Vakinankaratra. Selon une étude effectuée par le Ministère des Travaux publics entre 1996 et 1999, il y a deux postes de comptage, et le Ministère avait divisé l'étude comme suit :

- entre Analavory et Soavinandriana : cette portion de la route est encore accessible malgré son état. Elle permettait encore la circulation des véhicules légers et des poids lourds non articulés. On peut dire que le trafic entre ces deux pôles locaux existe, même s'il n'était pas très abondant. D'après les études effectuées par le Ministère, il existe deux postes de comptage de voiture entre Soavinandriana et Sambaina.

Le résultat du comptage se présente ainsi :

- le poste 16, à Fiafarana, PK 79 pour le tronçon Soavinandriana-Faratsihô : d'après le comptage, le trafic est considéré comme nul (trafic = 0), car aucune véhicule n'arrive pas à traverser cette axe à cause des coupures au milieu de la route. Les deux villes ont été privées de communication.
- le poste 17, à Ambohibary, PK 132, pour le tronçon Sambaina-Faratsihô. Au moment des comptages, celui de Sambaina et Faratsihô n'était accessible que sur 18 km à partir de Sambaina. Le village de Kianjasoa (PK18) constituait le terminus des transporteurs de passagers voulant se rendre sur le contrefort du massif de l'Ankaratra, au-delà, il n'y a plus rien.

Tableau N° 4 : Nombre des trafics sur la RN 43 à Ambohibary (1996-1999)

Type de véhicule	Nombre de véhicules			
	1996	1997	1998	1999
Véhicules particuliers	5	7	6	14
Familiales, Bâchés	5	17	17	20
Camions, Minibus et autocars de PTC < 10T	6	8	9	26
Camions et autocars de PTC entre 10 et 19T	12	27	27	29
Camions de PTC > 19T	18	1	1	
Trains doubles et articulés	1	2	2	
TOTAL	47	62	62	89
Vélos/Motos	Non évalué			
Charrettes	Non évalué			

Source : Ministère des Travaux publics.

Ce tableau n°4 décrit le trafic en général sur le poste de comptage à Ambohibary entre 1996 et 1999. Dès la première vue, on constate déjà que ce trafic est moindre par rapport aux autres axes routiers dans le pays. Au cours de ces quatre années, malgré une infime évolution le trafic ne dépasse pas de cent véhicules par an. Les camions sont parmi les plus utilisés puisque ces engins peuvent transporter le maximum possible de productions et assurent leurs collectes auprès des paysans.

Planche photographique N°1: Etat de la RN 43 avant sa réhabilitation



Source : Egis IFRAMAD/EGECOME, 2009

La planche photographique n°1 montre l'ampleur de la destruction de la RN 43 entre Soavinandriana et Faratsiho. L'état de cette route ne permet pas la communication entre les deux districts et les deux communes pendant plusieurs décennies. Elle impose une contrainte majeure pour leurs économies surtout pour Faratsiho. La route pour la rejoindre se termine à Kianjasoa et la ville se trouve désormais au beau milieu de nulle part. La majorité de la population dans cette commune opte pour la monoculture de la pomme de terre en général, ce qui devrait représenter un énorme atout pour les producteurs de Soavinandriana. Ils cultivent autre chose cela faciliterait l'écoulement de leurs productions vers cette localité telle que le manioc, le maïs, etc. Malheureusement c'est ne pas le cas puisque la RN 43 ne permet pas d'effectuer cette action.

A-2 La commune urbaine de Soavinandriana actuelle.

Durant ces longues années, la CU de Soavinandriana se trouve dans un état pitoyable à cause de la défaillance de l'infrastructure routière qui la devrait la desservir. Actuellement, après la réhabilitation de la RN 43, Soavinandriana a changé de visage. Elle n'est plus cette ville qui souffre d'isolement malgré ses potentialités. En tant que chef-lieu de District, elle joue un rôle important pour son développement et pour sa région d'appartenance. L'existence de cette

route va apporter plusieurs changements pour cette collectivité. Elle implique plusieurs domaines que ce soit direct ou indirect sur sa fonction urbaine. Comme on a déjà évoqué que Soavinandriana joue deux rôles importants : en tant que chef-lieu de District et capitale de la commune, elle dispose des nombreuses infrastructures qui vont contribuer au développement de la commune et tout ça se penche pour son avantage par rapport aux autres communes du District.

Les Planches photographiques n° 2 et 3 montrent l'état de la RN 43 avant et après les travaux de réfection :

Planche photographique N°2: Réhabilitation de la route vers Faratsiho



Avant 2013

après 2013

Planche photographique N°3 : Réhabilitation d'un pont dans la commune de Soavinandriana



Avant 2013

après 2013

Source : cliché de l'auteur et Egis-INFRAMAD.

Ces Planches montrent l'état des infrastructures routières sur l'RN43 avant et après sa réhabilitation. Force est de dire que ces infrastructures sont les plus remarquables et qui

attirent la vue lorsqu'on arrive à Soavinandriana, les routes sont réfectionnées puis bitumées, les ponts qui fait la liaison des villages sont aussi réhabilités, et les changements ne se limitent pas sur ces infrastructures routières, mais ils y a d'autres travaux.

Au niveau de l'administration : divers bureaux administratifs se trouvent dans cette ville. Il y a le bureau du siège du District, poste de police et de la gendarmerie, ainsi les différents services techniques que pour l'agriculture: CSA, CIRDR, pour le foncier : le BIF, pour l'éducation : ZAP, CISCO etc. D'autres infrastructures sont présentent dans la commune telle que les banques et les microfinances qui contribuent pour son développement socialement et économiquement : le BOA, CECAM, TITEM, SOAHITA.

Au niveau des infrastructures sanitaires: elle possède des infrastructures publiques de proximité qui va fournir le minimum de service pour la population, tel que : le CSB, CHD. La commune dispose deux dépôts de médicaments⁶ , un dentiste et deux médecins privés. L'un des motifs qui freinent les gens d'aller vers ces centres reste toujours la question de l'éloignement puisque d'après le PCD de la commune, elles doivent marchées au moins trente minutes à pied pour se rendre vers le centre le plus proche et elles préfèrent appelées les guérisseurs traditionnels pour les soins primaires. Mais maintenant, quand la route principale qui mène vers ces centres est accessible toute l'année, leurs fréquentations augmentent. Il n'y a pas si longtemps, le mois d'Août dernier, le CHD vient d'avoir un bloc opératoire de norme internationale qui va être très utile. Les habitants du District surtout Soavinandriana, en cas d'urgence, ils n'ont plus la peine de se déplacer vers les autres centres comme à Miarinarivo ou à Antananarivo pour les chirurgies générales.

Un nouveau souffle pour l'éducation : l'éducation est l'un des facteurs de base pour le développement dans un pays. Une population instruite favorise la bonne qualité de main-d'œuvre et assure un meilleur avenir pour la génération future. Elle contribue aussi à la mise en place du développement durable. La CU de Soavinandriana est parmi les communes qui ont des avantages au niveau de l'éducation. Elle dispose au sein même de son territoire une offre complète sur ce, depuis l'école élémentaire jusqu'à l'étude supérieure. L'existence de ces établissements n'est pas pour elle seulement, mais pour les autres communes qui se trouve dans le district et la Région Itasy.

⁶: Infrastructures sanitaires publiques. Monographie du District de Soavinandriana, 2016.

Le tableau n° 05 rapporte les catégories des établissements publics et privés existants dans la commune. Ces offres ne touchent pas seulement l'enseignement général, mais deux autres établissements ont été ouverts récemment tel que le lycée technique et l'annexe de l'université d'Antananarivo.

Tableau N° 5 : Classification des établissements existants dans la ville de Soavinandriana

Rubriques	PRÉSCOLAIRE		PRIMAIRE		SECONDAIRE 1 ^{er} CYCLE		SECONDAIRE 2 nd CYCLE		TOTAL
	Public	Privé	Public	Privé	Public	Privé	Public	Privé	
Nombre d'établissements	4	9	21	13	1	5	1	4	58
Dont fonctionnels	4	9	21	13	1	5	1	4	58
Nombre de filles	102	123	2 502	779	780	547	381	457	5671
Nombre de garçons	91	128	2 630	797	663	540	386	414	5649
Nombre d'enseignants	2	8	32	56	36	44	18	36	232
Nombre d'enseignants non-Fonctionnaires	5		84		14		4		107
Nombre de salles de classe	3	6	123	45	14	28	9	21	249

Source : PCD de Soavinandriana (2016)

Le lycée technique de Soavinandriana

Soavinandriana est doté d'un lycée technique et professionnel qui a ouvert sa porte en 2015. Faute d'infrastructure pour les étudiants, ils ont dû utiliser les locaux du service des travaux publics et de la FJKM. A cause de ce manque de local, les parents des élèves de ce lycée ont cotisé pour financer la construction de nouveaux bâtiments. Maintenant, il y a 3 grandes salles de classe nouvellement construites qui peuvent accueillir les 220 élèves inscrits actuellement, mais ces salles peuvent accueillir 350 élèves. Trois filières dont le secteur agricole, le tertiaire et le génie civil existent dans l'établissement. Les élèves s'intéressent plus à l'agriculture et l'élevage plutôt qu'aux autres secteurs. Le manque de matériels se fait sentir toutefois malgré les efforts des parents et de la commune de Soavinandriana qui ont pu équiper le lycée d'un ordinateur et d'une imprimante. Les offres de formations dans ce lycée sont donc très avantageuses pour ces élèves, car ils peuvent les continuer au sein même de l'université dont la commune a aussi la disposition.

L'université de Soavinandriana

La CU de Soavinandriana a bénéficié aussi un énorme atout sur le domaine de l'enseignement supérieur. En 2014, elle a obtenu une nouvelle université annexe, il y a trois Domaines (facultés) dont les Sciences de l'ingénieur, Arts, Lettres et Sciences Humaines et Sciences et Technologies⁷. Avant la création de l'IESSI, les élèves, lorsqu'ils finissent leurs études dans l'enseignement secondaire, beaucoup d'entre eux s'arrêtent et se trouvent déjà dans le domaine de travail. Faute d'argent et à cause de l'éloignement de l'université d'Antananarivo, ils préfèrent de ne plus continuer leurs études. L'ouverture de l'annexe de l'université d'Antananarivo à Soavinandriana marque un grand tournant au niveau de l'enseignement supérieur dans la Région Itasy. Le but du ministère tutelle est de mettre en place une université de proximité pour encourager les étudiants à continuer leurs études.

À présent, de nombreuses communes aux alentours de Soavinandriana et l'ensemble de la Région peuvent tirer profit de cette nouvelle infrastructure et les autres Régions mitoyennes comme la Région Vakinankaratra et Bongolava. La création de cette université avec la réhabilitation de la RN 43 engendre un nouveau souffle au niveau de l'éducation dans cette commune et le District de Soavinandriana.

Planche photographique N°4 : Les bâtiments de l'Université de Soavinandriana Itasy.



Source: cliché de l'auteur, octobre 2018

⁷En 2018, le nombre des étudiants dans l'IESSI est de 650 toutes filières confondues.

B- Ouverture et développement des échanges

L'existence d'une voie de communication en bon état est l'un des moteurs du développement d'un pays. Elle assure le désenclavement des zones de production et améliore l'écoulement des marchandises vers les villes. La réhabilitation de la RN 43 crée des liens entre les communes est les deux régions qui sont touchées par cette route, car comme on a déjà évoqué auparavant que ces localités ne peuvent pas se communiquer. L'inexistence d'une infrastructure adéquate pour faire ce travail. Heureusement, la réhabilitation de cette route va renforcer la synergie entre la mobilité de la population et facilitant l'accessibilité aux marchés des produits agricoles dans ces zones qui sont desservies par cette route.

B-1 Mobilité de la population

La mobilité d'une population peut être considérée à la fois comme un facteur et un indicateur de son développement. Plus les habitants d'une région ou d'une commune se déplacent facilement, plus ils accèdent aux services publics et surtout aux marchés, plus ils sont stimulés à produire, à s'éduquer et plus ils sont en bonne santé. La RN 43 va desservir la partie orientale du District de Soavinandriana. Pour la CU de Soavinandriana, elle favorise la mobilité de la population qui vit dans cette zone. Les gens ont plus d'accessibilité dans de nombreux domaines et les différents échanges sont plus abondants qu'auparavant. Son existence les encourage à aller vers les centres urbains et de découvrir d'autre zone à part la commune elle-même et d'avoir des accès aux services essentiels. Pour la commune de Soavinandriana, d'habitude à cause de la défaillance de la RN43 surtout l'axe Soavinandriana-Faratsiho, cela pose un problème pour la communication. Les gens ne peuvent pas se communiquer entre eux et il s'avère très difficile pour accepter ou de changer leurs façons de faire quelques choses de nouvelles.

D'après le résultat d'enquête réalisée auprès d'un ménage. Un père de famille originaire d'Antsirabe, qui vit à Soavinandriana depuis dix ans. La population de la commune avant la réhabilitation de cette route n'a pas de contact avec les autres villes surtout vers la partie de Vakinankaratra. Celle-ci a affecté leurs mentalités, car l'acceptation d'une nouvelle chose est très difficile pour eux à cause du manque des informations. C'est isolément psychologique créer un sentiment de méfiance envers les autres personnes qui veulent apporter d'autre chose inhabituelle dans leurs quartiers.

Comme le Chef-lieu du District est à Soavinandriana, la RN 43 va résoudre les différents problèmes que les populations connaissent avant. Elle facilite la préparation des dossiers

administratifs, surtout pour régler les problèmes fonciers, ainsi pour rejoindre les centres de santé de base. Selon la monographie de la Région, le District de Soavinandriana se place à la dernière place si on parle de la fréquentation de ces centres. La réhabilitation de la route va accentuer le degré de l'échange d'information et facilite la communication entre la population de la commune sans oublier elle joue un rôle important sur le rapprochement entre dirigeant et dirigé.

B-2 Accessibilité aux marchés

Jusqu'à maintenant, la route est le seul moyen infaillible pour pouvoir faire la liaison entre une zone de production et le marché à Madagascar. Même si une zone est considérée comme productive, lorsqu'il n'y a pas de route, cet atout ne veut rien dire puisque les producteurs n'arrivent pas à mettre en valeur leurs produits sur le marché.

Un marché est fonctionnel lorsque les trois éléments suivants sont complets : les acheteurs, les vendeurs et les produits à vendre. Si l'un de ces trois composants connaît un problème, le cycle est perturbé et va aboutir à son dysfonctionnement. La commune de Soavinandriana abrite d'importants consommateurs, car comme elle est la plus grande ville du district, il est évident que de nombreuses personnes la fréquentent pour acheter et pour vendre les divers produits qu'on peut trouver sur le marché. En plus, les paysans peuvent vendre leurs produits facilement, car la route est praticable toute l'année.

Avant la réhabilitation de la route, même les gens qui vivent au sein des Fokontany qui composent la commune ont des grandes difficultés pour acheminer leurs produits vers le marché de Soavinandriana. Ils ne peuvent pas les vendre aussi ailleurs. Il n'y pas de route pour évacuer les divers produits qui peuvent exister sur place. Heureusement, la route est désormais utilisable toute l'année et les modes de production des paysans ne restent plus dans le stade de l'autoconsommation, mais elle est destinée aussi à la vente vers les autres communes.

L'un des points forts de la réhabilitation de cette route est le rapprochement des marchés qui sont traversés par ce dernier surtout entre la région de Vakinankaratra et la région d'Itasy. Cela va renforcer les différents échanges qui peuvent exister entre elles. La RN 43 attire les commerçants ambulants venant de chaque coin de la Région, ils peuvent se déplacer sans difficulté. L'enquête auprès d'un commerçant originaire de la ville de Soavinandriana a permis de connaître qu'il ne vend que quelques produits pour chaque jour de marché. Maintenant comme une multitude de commerçants le fréquente, il a commencé à changer et

améliorer les produits qu'il vend d'habitude, car les concurrents sont nombreux. À part cela, il ne reste plus à Soavinandriana, mais porte aussi ses produits dans une autre commune qui se trouve sur cet axe de l'RN 43 c'est-à-dire dans la commune de Dango, District de Faratsiho. L'existence de cette route contribue aussi à l'amélioration des revenus des commerçants.

Comme toutes les villes, Soavinandriana dispose un marché hebdomadaire, c'est tous les lundis, et il y a aussi le jeudi. Le nombre de personnes qui le fréquentent est moins abondant que le premier. Ce marché est parmi le plus grand pour le District, c'est le point de rencontre entre eux et il rassemble les commerçants et les producteurs des communes avoisinantes et approvisionne les besoins fondamentaux que la population utilise dans la vie quotidienne.

Cette nouvelle infrastructure routière combinée avec l'élargissement des échanges commerciaux va faire profiter aussi pour la commune. Elle contribue à l'amélioration de sa recette. L'existence de ce marché va augmenter les ressources propres⁸ de cette collectivité. Selon le tableau n° 06, la recette sur le ticket de marché ne cesse pas de s'augmenter, cela signifie que ce marché va alimenter la recette de fonctionnement de la commune. La commune peut s'investir pour d'autre projet qui contribuera pour son développement.

Tableau N° 6 : Evolution de la recette sur le droit de marché

Années	2014	2015	2016	2017
Recettes (Ariary)	16 444 000	22 571 500	26 496 500	27 500 000

Source : Grand livre de recettes de la commune, déc. 2018.

Ce tableau n°6 explique l'évolution de la recette sur le droit de marché entre 2014 et 2017, la commune connaît une augmentation de 11 056 000 Ariary pendant ces quatre années.

D'après le responsable du marché dans la commune, le nombre de personnes qui fréquentent ce point de rencontre se multiplie tous les ans. Avant la réhabilitation de la route entre Faratsiho et Soavinandriana, seuls les commerçants en provenance d'Antananarivo, Imerintsatosika, Analavory dominent le marché à part les commerçants qui sont déjà sur place. Actuellement, après la réhabilitation de cet axe, de nombreux commerçants en

⁸Les ressources propres des CTD, loi 2014-020, article 181, du 27 septembre 2014 relative aux ressources des Collectivités territoriales décentralisées, aux modalités d'élections, ainsi qu'à l'organisation, au fonctionnement et aux attributions de leurs organes.

provenance du District de Faratsiho commencent aussi à alimenter le marché. Cette situation va encore booster les échanges commerciaux entre ses communes. Pour Soavinandriana, environ 500 commerçants fréquentent le marché de la commune tous les lundis à part les autres jours. Ce nombre augmente durant la période de récolte c'est-à-dire entre le mois de mars et juin ainsi et ils doivent payer le droit de place sur le marché. Pour les petits commerçants, ils payent 200 Ar/m² pour chaque place qu'ils prennent et pour les autres qui ont des étalages, ils payent 400 Ar/m². Pendant les foires, les participants louent sa place de 2 500Ar/jour. Selon le régisseur, la commune obtient environ 750 000 Ar tous les lundis, et pour les autres jours, environ 30 000Ar.

À part le ticket obtenu par les divers articles et les produits de première nécessité sur le marché. Il y a aussi les droits que les éleveurs doivent payer durant les jours du marché lorsqu'ils vendent leur bétail, ils sont originaires de Mandoto, Tsiroanomandidy, Faratsiho, Ankisabe, etc. Chaque tête de zébu doit payer 1 000Ar et ils vendent environ 100 têtes de zébu tous les lundis. Les recettes dégagées par les impôts, droits et taxes perçus auprès de ces commerçants apportent un revenu important pour la Commune de Soavinandriana.

Photo N° 4 : Des femmes qui vendent des pommes de terre au bord de la route



Source : cliché de l'auteure, octobre 2018

Chapitre 4 : LA RN 43, UN FACTEUR DE REDYNAMISATION DE LA VILLE DE SOAVINANDRIANA

A- Redynamisation du secteur primaire : l'agriculture

L'agriculture est l'un des piliers de l'économie de notre pays, elle tient une place importante. Ainsi, elle est la première activité principale de la majorité de la population malgache. Pour la Région Itasy, cette activité est très dynamique, 88% de la population active se trouve dans ce secteur. Pour les trois Districts qui la composent, le District de Soavinandriana est le plus remarquable. Tout d'abord, il renferme la majeure partie de la surface aménageable de la région et malgré sa superficie qui est la plus petite par rapport aux deux autres Districts. Elle présente le plus grand ratio de surface cultivée et cultivable, soit 86,6 %, contre 84% pour Miarinarivo, et 85% pour Arivonimamo⁹. Soavinandriana tient une place importante dans ce district puisqu'elle est parmi les communes les plus productives dans ce domaine.

A-1 Une zone à vocation agricole

Pour Soavinandriana, même si elle est une commune urbaine, l'activité principale de la majorité de la population reste l'agriculture et l'élevage. Comme on a déjà évoqué auparavant, elle est une zone naturellement privilégiée au niveau de son climat, sol, réseaux hydrographiques, etc. Les combinaisons de ces atouts dans son territoire lui permettent d'effectuer plusieurs types de cultures. On peut voir tout au long, de part et d'autre de la RN 43, tous les champs sont mis en valeurs par ces différents types de cultures durant toute l'année. Quatre cultures prédominent dans la Commune de Soavinandriana que ce soit en termes de superficie ou en termes de production : riz irrigué, maïs, manioc et pomme de terre ainsi que les cultures industrielles telles que le café, l'arachide et les cultures fruitières. La dégradation de la RN43 est l'un de grand problème de ce secteur¹⁰. Même si les paysans produisent beaucoup, il n'y a pas de voie de communication pour faciliter l'écoulement des produits. Durant plusieurs années, la population de la commune reste dans l'autoconsommation et cela freine le développement de l'agriculture. Actuellement, ce n'est

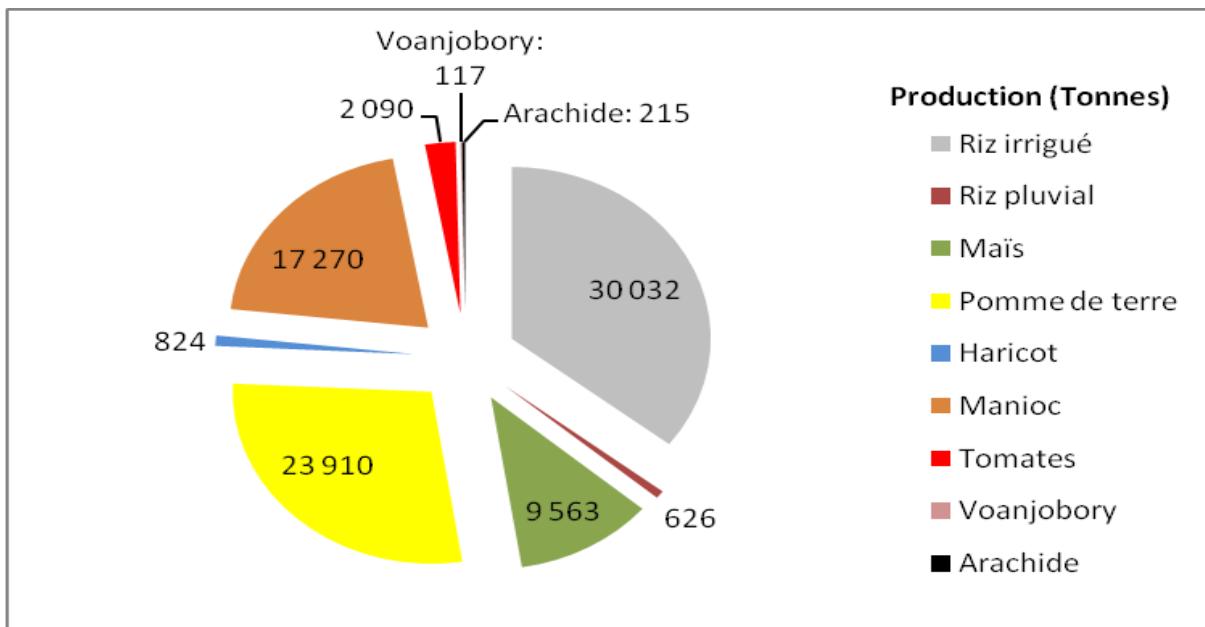
⁹SRAT de la Région Itasy et monographie de la Région Itasy.

¹⁰ZOLIARISEHENNO S.V., (2010), *L'activité agricole dans la commune rurale de Soavinandriana* (région Itasy), mémoire de maîtrise, université d'Antananarivo, département de Géographie, Mai 2010, 109p.

plus le cas de la commune, car les paysans commencent à pratiquer de nouvelles cultures et exportent leurs produits vers les autres centres urbains par le biais de la RN43.

La réhabilitation et la construction de routes constituent une condition pour l'amélioration du niveau de vie des producteurs à Soavinandriana qui se trouvent en situation de faiblesse par rapport aux collecteurs qui imposent le prix d'achat de produits agricoles.

Graphe N° 1 : Volume de production de principales cultures



Source: Données de la CIRDR, CSA de Soavinandriana.

Ce graphe n°1 démontre la prédominance de la culture vivrière dans la commune. Par contre, on constate une faible quantité des cultures maraîchères puisque leurs conservations posent des problèmes. Elles sont périssables et ne résistent pas longtemps. Cette situation est due à cause de la défaillance de la voie de desserte précédemment évoquée. La riziculture est la culture la plus dominante dans la commune. La production du riz en une année est estimée à 32 122 tonnes, soit 1,2t/ha. D'après l'enquête menée par M- Dev en 2010, c'est dans le Fokontany d'Androhimainty et de Fiantsonana que cette culture est la plus productive puisque 71% de la production de riz dans la commune sont en provenance de ses deux Fokontany. Pour la commune de Soavinandriana, la riziculture se présente sous deux formes :

La riziculture irriguée qui est la plus dominante, car sa production totale en une année est de 30 032 tonnes ;

La riziculture pluviale, sa production en une année est de 2 090 tonnes.

À part la riziculture, la culture de pomme de terre se met en deuxième position. Elle est estimée à 23 910 tonnes (11t/ha). Il y aussi le manioc qui tienne aussi un rang important dans cette activité. Elle produit environ 17 270 t de manioc, ayant un rendement de 12,5t/ha. La culture de maïs se met en quatrième position. Elle est de 9 563t soit 1,65t/ha. À part ces quatre cultures qui fait la réputé de la commune. Selon le CSA de Soavinandriana, en ce moment d'autres cultures commencent aussi à trouver sa place dans la commune, les haricots. Les agriculteurs les cultivent durant la période de contre saison. Toutes les rizières sont envahies par ces cultures. En 2017, d'après les données du CSA, la commune produit 1 680 t contre 824 t en 2011. Il y a aussi le basculement vers les cultures maraîchères comme les carottes, courgettes, tomates, gingembres, etc. Ce changement est dû grâce à la réhabilitation de la RN 43, car ces produits ne restent plus pour la consommation locale seulement. Ils sont destinés pour ravitailler la commune de Faratsiho en général. Pour ce district mitoyen, c'est la culture de pomme de terre est la plus dominante et elle est obligée d'importer d'autres produits pour satisfaire les besoins de la population.

D'après les résultats des enquêtes effectuées auprès d'un agriculteur dans le Fokontany de Miarinantsimo. La réhabilitation de cette route apporte plusieurs opportunités pour lui, à part les choses qu'il cultive traditionnellement tels que les riz, manioc, maïs. Il commence à entretenir d'autres cultures maraîchères comme les haricots verts, tomates, courgettes, carottes, elles sont vendues dans le marché de Faratsiho. Force est de constater qu'une route bien entretenue a des impacts positifs sur le domaine de l'agriculture. À part les cultures vivrières et maraîchères, on rencontre aussi les cultures de rentes tel que le soja, l'arachide, le café dans la commune. Ainsi les cultures fruitières comme l'avocat, l'ananas, mais elles ne sont pas nombreuses et leurs destinations sont en souvent vers le marché de la capitale.

Durant les travaux de terrains effectués entre le mois d'octobre et de novembre 2018. On tient à préciser la prédominance de la culture des haricots et des pommes de terre sur les parcelles de rizière. Cette tendance est guidée par la demande des offres sur le marché que ce soit sur le marché local de la commune ou vers les autres marchés avoisinants. L'argent que les agriculteurs obtiennent après ces récoltes est destiné à financer les prochaines saisons des cultures de riz et de maïs c'est-à-dire pour acheter des semences et des engrains.

Planche photographique N°5: Récoltes des haricots



Cueillettes des haricots



Transport des haricots



Séchages des haricots

Source : clichés de l'auteur, novembre 2018.

Ces trois clichés montrent les divers travaux que les agriculteurs effectuent durant les saisons de récoltes des haricots. Ils commencent par les cueillettes des goussettes de haricots, puis les transportés et enfin les faire sécher avant de les vendre.

A-2 La RN 43 : une route d'écoulement de produits agricoles

La route est considérée comme l'épine dorsale du développement. Elle est considérée aussi comme des vaisseaux sanguins. Presque toutes les activités économiques en dépendent. Cette sous-partie démontre l'importance de la réhabilitation de la RN 43. Elle facilite l'écoulement des productions dans la commune de Soavinandriana. Sa présence est l'un des facteurs qui favorisent les échanges intercommunaux et interrégionaux. Cette situation est bien réelle dans la Région Itasy et de Vakinankaratra. Deux choses sont les plus remarquables après la réhabilitation de cette route si on parle de l'écoulement de production : stabilité des prix

d'achat des productions et abolitions des gros collecteurs qui déterminent le prix d'achat des productions qui est bénéfique pour les paysans. Durant la période où la route est encore impraticable vers l'axe de Faratsih, le scénario entre les producteurs et collecteurs se présente comme suit : pendant la saison de récolte, les collecteurs achètent les productions à bas prix et les agriculteurs sont obligés de les vendre à eux puisqu'ils n'ont pas les moyens pour écouler leurs productions. Ils ne tirent pas profit, car les prix sont déterminés par ces mêmes collecteurs. Puis ces collecteurs stockent ces productions et ils attendent la période de soudure pour les vendre vers ces mêmes agriculteurs. Ils les vendent avec un prix exorbitant, deux ou trois fois plus du prix qu'ils les achètent pendant la saison de récolte.

Tableau N° 7 : Indication sur les prix agricoles en 2010

Typologie	Prix d'achat des collecteurs (Unité : Ar /kg)	Prix d'achat des producteurs (mois de décembre) Ar/kg
Pomme de terre	100	400
Manioc frais	50	200
Manioc sec	100	400
Maïs	250	550

Source : RAKOTOVAO J. H., 2010.

Ce tableau n°7 représente ce scénario qu'on vient de citer en haut entre les agriculteurs et collecteurs. On voit bien que ce sont toujours les agriculteurs qui sont les perdants. Ils sont obligés de les acheter, car ce sont des produits vivriers et ils doivent les acheter pour survivre. Pour les agriculteurs de Soavinandriana, ce qu'ils les plaints sont les prix d'achat de leurs productions. L'inexistence de la voie de desserte de leurs productions est la première contrainte. La portion entre Soavinandriana et Analavory est le seul issu pour évacuer les productions dans la commune. Les collecteurs profitent leurs vulnérabilités et ils les achètent à bas prix. Mais ce fait change après la réhabilitation de la route vers Faratsih. Ils peuvent vendre directement leurs produits avec un prix raisonnable. La combinaison de la réhabilitation de la route avec la naissance de ces différentes concurrences entre les collecteurs stables les prix de productions. Cela joue à leurs faveurs puisqu'ils peuvent enfin tirer profit du prix d'achat de leurs productions.

Tableau N° 08 : Informations sur la production agricole dans la commune de Soavinandriana.

Types de production	Lieux de productions	Destinations	Productions en tonne	Prix (kg)
Riz (paddy)	S/na, Mananasy, Tsaramasoandro	Tanà, Faratsihо	25 t/ semaines	1 200 Ar
Haricots	Andranofotsy, S/na, Dango	Tanà, Faratsihо	5 t/ semaines	2 500 à 3 000 Ar
Manioc sec	S/na, Mananasy	Faratsihо	400 t/ semaines	300 à 600Ar
Pommes de terre	Faratsihо	S/na	5t/semaines	400 à 800Ar
Gingembres	Miandrarivo, Dango, S/na	Tanà, Faratsihо,	500Kg à 4t/semaines	2 000 à 2 700Ar
Arachides	S/na, Mananasy	Faratsihо	500Kg à 1t/semaines	2 5000Ar
Voanjobory	Mananasy, Tsaramasoandro	Faratsihо	200Kg/semaines	1700Ar
Maïs	S/na, Mananasy	Faratsihо	4t/semaines	1 000 à 1 200Ar
Soja	S/na	Tanà, Faratsihо	500Kg/semaines	2 000 à 2200Ar

Source : enquêtes personnelle auprès des collecteurs à Soavinandriana, octobre 2018.

Ce tableau n°8 se complète avec le tableau n°7, il explique les divers types de production ainsi leurs prix actuels. Elle démontre les échanges qui s'effectuent entre Soavinandriana et la commune de Faratsihо et la capitale.

À préciser dès le début qu'il n'y a pas des données sur le flux d'échanges sur la RN 43 avant sa réhabilitation (portion Soavinandriana-Faratsihо surtout). Le trafic est nul comme on a déjà dit en haut. On n'arrive pas à mesurer ni quantifier les échanges de productions qui peuvent exister sur cet axe. Les résultats des enquêtes auprès des collecteurs ont permis de savoir ils n'arrivent pas à ramasser toutes les productions dans ces zones sauf quelques infimes productions transportées par les charrettes et qui sont vendues sur des points de collectes. Il montre les différents produits qui couvrent les majeures parties des échanges dans la commune de Soavinandriana. L'exemple pris ici est les échanges qui s'effectuent entre Soavinandriana et Faratsihо. Ces deux zones n'ont pas de contacts pendant plusieurs décennies et c'est pour cela qu'on tient à mettre en valeurs ces échanges qui sont réalisables grâce à la réhabilitation de la RN 43.

Soavinandriana est parmi les communes qui sont les premiers fournisseurs de produits agricoles pour Faratsiho et ses environs. Si on parle des produits vivriers, les maniocs secs sont les plus dominants, car Soavinandriana exporte environ 400t/semaine. Cette production est pour un seul collecteur. À part les autres productions qui sont destinées à ravitailler le grand marché de la capitale. Il y a aussi les diverses céréales telles que le riz (paddy), maïs, soja. Ainsi, elle exporte aussi des produits maraîchers comme les tomates, haricots verts, carottes, brèdes, et les produits halieutiques en provenance du lac Itasy et dans les rizipiscultures de la commune.

Pour Faratsiho, les échanges se présentent comme suit avec Soavinandriana : ils exportent des divers produits forestiers pour cette collectivité, car à Soavinandriana comme la forêt se raréfie. Ils doivent les importer dans cette commune et la plupart de ces produits sont en provenance de Faratsiho : charbons, planches, bois carrés, bois rond, etc. Ces produits forestiers qui sont de Faratsiho ne restent pas seulement à Soavinandriana, mais pour tout le district voire même dans la région de Bongolava et vers Antananarivo. Même si Soavinandriana cultive des pommes de terre, la plupart de celui-ci est en provenance de Faratsiho. Elle exporte environ 5t/semaine à Soavinandriana et les agriculteurs les achètent pour la subsistance et pour les cultiver aussi. Les échanges sont florissants après la réhabilitation de cet axe RN 43 et c'est ne pas seulement une seule commune qui en profite, mais les deux Districts en même temps.

Planche photographique N°6 : Des sacs de charbons en provenance de Faratsiho



Source : cliché de l'auteur, octobre 2018

B- Développement du secteur tertiaire : les transports

Les transports de marchandise et de voyageur sont conditionnés par l'existence d'une voie de communication fiable et accessible durant toute l'année. Ce qui dit ouverture d'une nouvelle route, le secteur qui prend le devant sur ce, c'est le transport. Avant la réhabilitation de la RN 43 entre Soavinandriana et Faratsiho, ce transport ne dépasse pas au-delà de la ville de Soavinandriana. Cette portion est impraticable même en voiture tout terrain. Actuellement, c'est ne plus le cas. Il y a la naissance de plusieurs coopératives qui va desservir Antananarivo-Soavinandriana-Faratsiho. Cette sous-partie démontre l'évolution de ce secteur de transport dans la commune urbaine de Soavinandriana.

B-1 Axe Antananarivo-Soavinandriana

Comme la commune de Soavinandriana se trouve à la proximité de la capitale, pour un trajet de 2h30', il y a des véhicules qui font la liaison entre ces deux villes tous les jours. Soavinandriana est desservie par trois coopératives : VANOFOTSY, FIFIAMI et FIFITSI. Elles travaillent en permanence dans la commune. Ils utilisent des Mazda 18 places, sprinters 28 et 32 places. Ce sont eux qui effectuent le transport de voyageurs en direct entre la capitale et Soavinandriana. Mais certaines branchent de ses coopératives font aussi le transport de ces voyageurs. Il fait seulement la liaison entre Analavory et Soavinandriana. Le frais de 3 000 Ar pour une distance de 30 km. Pour le frais de transport, il reste le même pendant quelques années malgré le prix du carburant qui ne cesse pas de s'accroître, il est de 7 000 Ar pour une seule personne sur la gare routière d'Andohatapenaka pour l'aller et de 6 000 Ar pour le retour. Malgré les concurrences qui se tiennent entre ses trois coopératives, elles effectuent presque le même tour de voyages tous les jours.

Tableau N° 09 : Coopératives de transport des voyageurs à Soavinandriana

Coopératives	Nombre de voitures	Types	Nombres de tours effectués	Frais Aller	Frais Retour
FIFIAMI	12	Mazda, Sprinter	10	7 000 Ar	6 000 Ar
FIFITSI	10	Mazda, Sprinter	8	7 000 Ar	6 000 Ar
VANOFOTSY	10	Mazda, Sprinter	8	7 000 Ar	6 000 Ar

Source : enquêtes personnelles auprès des coopératives, octobre 2018.

Ce tableau n°9 récapitule les différents aspects en ce qui concerne les coopératives qui travaillent dans la commune telle que : les nombres de véhicule utilisés, leurs types, tours effectués et le montant du frais de transport des voyageurs. On tient à préciser que ces coopératives en générale ne transportent que des voyageurs et leurs bagages. Parfois lorsque les voyageurs apportent autre chose comme les sacs de charbon, ils doivent payer 2 000Ar pour chaque sac à part leurs frais. L'enquête auprès des chauffeurs a permis de collecter les informations suivantes :

D'après le conducteur d'un taxi-brousse de la coopérative FIFITSI, qui conduit un sprinter. Il paye environ 120 000Ar à 150 000 Ar par jour pour les carburants sans compter les différents entretiens qu'il doit faire pour le véhicule. Selon lui, la situation n'est plus comme auparavant, car il ne fait qu'un simple aller-retour pendant une journée. Deux choses expliquent cette situation : les nombres de véhicule qui travaillent ne cessent pas d'augmenter, mais les nombres de voyageurs restent parfois les même sauf le jour du marché, la période de vacance, fêtes, et l'exhumation. Selon toujours ses explications, il arrive à remplir le véhicule à Andohatapenaka pour faire l'aller, mais c'est le retour qui pose le problème. Il n'arrive pas à la remplir. Il est obligé parfois de rouler à moitié vide. C'est durant tout le trajet qu'il s'essaie de trouver de passagers et les conducteurs appellent cette situation « *le jono botry* »¹¹. Cette stratégie de conducteur est le seul moyen pour combler le gap par le manque de voyageur au point de départ d'après lui. Il y a aussi l'évolution de la télécommunication, car les gens ne se déplacent plus que pour régler des choses importantes telles que les paperasses administratives, d'habitude ils utilisent leurs téléphones pour régler leurs affaires et cela diminue le nombre de voyageurs.

Photo N°5: Gare routière de Soavinandriana



Source : cliché de l'auteur, novembre 2018.

¹¹Le « **jono botry** » est un terme utilisé par les conducteurs. Il consiste à ramasser les voyageurs tout au long de la route afin d'atteindre un taux de remplissage viable pour l'exploitation du taxi-brousse.

B-2 Axe Soavinandriana-Ambohidanerana.

Suite de l'étude sur le domaine de transport, c'est sur l'axe entre Soavinandriana et Faratsihohy que cette évolution est la plus remarquable. Celle-ci existe grâce à la réhabilitation de la RN 43. L'existence de cette route apporte plusieurs opportunités pour elle, surtout pour les conducteurs. Elle fournit des emplois directs pour eux, et joue donc un rôle important pour la population qui habite dans cette collectivité.

Sur cet axe, le transport des voyageurs et des marchandises se présente comme celle-ci : on tient à mettre le point sur les relations qui se maintiennent entre ces deux communes. Auparavant Ambohidanerana faisait partie des Fokontany qui la composent. En 2013, elle est devenue une commune rurale de deuxième catégorie et elle se trouve à 8 km de Soavinandriana. Actuellement elle est la porte du District de Soavinandriana sur cet axe de la RN 43. Trois types de véhicules motorisés assurent la desserte quotidiennement. Tout d'abord, il y a les 404, 505, 504 familiales, ils sont environ huit, et transporte les voyageurs et leurs marchandises. Selon leurs conducteurs, c'est durant le jour du marché, chaque lundi que les voyageurs sont les plus nombreux et ils effectuent plusieurs tours en une seule journée. Le frais est de 1 000 Ar et le véhicule peut porter plus de dix personnes pour un seul voyage. Ainsi, il y a les *Bajaj* qui contribuent aussi aux transports et enfin les taxis-brousse : Mazda et sprinter en direction de Faratsihohy prennent aussi des voyageurs sur la route.

L'une des principales raisons qui font augmenter ces trafics est l'existence de l'université de Soavinandriana. La plupart des étudiants louent des maisons à Soavinandriana et ils sont obligés parfois de prendre ces véhicules pour se rendre à l'université. La distance entre celle-ci est la ville est environ de 5 km. Selon une étudiante qui vit à Soavinandriana, elle est obligée de prendre ces véhicules surtout le matin pour qu'elle ne soit pas en retard. Les frais rentrent dans son budget mensuel à part le loyer et les divers besoins qu'elle utilise quotidiennement. Mais lorsqu'elle rentre le soir, elle doit se rendre à pied pour économiser afin de limiter les dépenses.

Planche photographique N°7: Les divers types de mode de transport à Soavinandriana



Source : clichés de l'auteur, novembre 2018.

Ces trois photos montrent les différents véhicules qui font la liaison entre Soavinandriana et la commune d'Ambohidanerana. Leurs existences facilitent la vie quotidienne de la population et elles s'assurent les transports de marchandises et des voyageurs dans les deux communes.

B-3 Axe Soavinandriana-Faratsiho.

Les véhicules qui font la liaison entre Soavinandriana et Faratsiho n'ont pas encore de coopérative de transport. Ils s'organisent entre eux pour les nombres de tours à effectuer tous les jours. Ils paient un droit de stationnement de 1 000Ar/jours et aussi une licence dans la commune de Soavinandriana. Le frais de transport entre ces deux de commune est de 5 000Ar pour une seule personne pour une distance de 51 km. La plupart des gens qui fréquentent ces taxis-brousse sont les commerçants ambulants qui suivent les jours de marché dans chaque

commune traversée par cette route ainsi les personnes qui veulent se rendre aux marchés pour acheter ou vendre des divers produits locaux ou en provenance de la capitale ou de Soavinandriana tel que les PPN, friperies, etc. À part les commerçants, il y a aussi d'autres voyageurs qui se déplacent pour diverses raisons.

D'après le témoignage d'une personne dans le Fokontany d'Ampitsaharana, qui est originaire de Faratsiho et habite à Soavinandriana depuis 30 ans. Pour elle la réhabilitation de cette route apporte plusieurs opportunités dans sa vie surtout au niveau du transport. Avant, lorsqu'elle fait quelques choses à Faratsiho, pour régler les affaires familiales (mariages, exhumation, enterrement, les paperasses administratives, etc.), elle doit le faire à pied, car il n'y avait pas de véhicule. Maintenant, c'est ne plus le cas, elle peut prendre un taxi-brousse à Soavinandriana et en une heure seulement elle se retrouve à Faratsiho.

B-4 Axe Antananarivo-Faratsiho.

Depuis l'ouverture de cet axe, de nombreuses coopératives ont vu le jour à Faratsiho et comme les travaux de la réhabilitation entre Faratsiho et Sambaina ne sont pas encore terminées. Leurs trajets passent aussi dans la ville de Soavinandriana avant de continuer la route sur la RN 1. Cela est bénéfique pour les petits commerçants et les gargotes de la ville. Elles font des escales pour acheter quelque chose avant de continuer la route.

Tableau N°10 : Informations sur la liaison quotidienne en taxi-brousse de Faratsiho::

Jours	Lundi	Mardi	mercredi	Jeudi	Vendredi	Samedi	Dimanche
Nombre de voiture par jour	5	4	4	3	4	6	7
Tours effectués	1	1	1	1	1	1	1
Frais aller (Ariary)	12 000	12 000	12 000	12 000	12 000	12 000	12 000
Frais retour (Ariary)	10 000	10 000	10 000	10 000	10 000	10 000	10 000

Source : enquêtes personnelle, octobre 2018.

Ce tableau n°10 décrit les nombres de tours effectués par ces véhicules durant toute la semaine. C'est pendant la fin de semaine que les nombres de voyageurs sont les plus importants. Il y a huit coopératives qui font la liaison entre ces deux axes : SANTATRA, KOFAFIAVA, FIFIFA, FARATSIHO BUS, FARATSIHO TRANS, KOFIABE, VOPIAFA, et FIFIMAVA. Il y a 26 véhicules sprinters qui assurent la desserte. Le frais aller de taxi-brousse entre Tanà et Faratsiho est de 12 000Ar pour une distance de 195 km et le retour est de 10 000Ar. D'après les enquêtes, c'est durant la période de vacance, proche des fêtes des fins d'années, et surtout l'exhumation que le nombre de voyageurs est les plus important. Avant la réhabilitation de cette route, lorsque les habitants de Faratsiho veulent aller à Soavinandriana, ils sont obligés de faire un détour vers Antananarivo et prennent de nouveau un taxi-brousse à Fasan'ny karana, pour s'y rendre à Soavinandriana et vice- si versa si une personne en provenance de Faratsiho veut aller à Soavinandriana.

Voici la représentation de la différence de distance géographique pour effectuer ce voyage: la distance parcourue d'une personne qui habite à Soavinandriana pour aller à Faratsiho avant la réhabilitation de cette route est comme suit : Soavinandriana-Tanà : 140km → Tanà-Sambaina: 132km → Sambaina-Faratsiho: 46 km, au total, cette personne doit faire 318 km et elle doit se déplacer deux fois et le frais aussi sans compter le temps écoulé avant d'arriver sur sa destination.

Photo N°6 : Une voiture « sprinter » venant de Faratsiho



Source : cliché de l'auteur, septembre 2017.

Conclusion de la Deuxième Partie

Pour conclure, la RN 43 revêt une importance capitale pour Soavinandriana. Cette zone a été enclavée pendant plusieurs décennies elle commence à changer de facette après la réhabilitation de la RN 43 et celle-ci apporte de changement dans chaque secteur d'activité, en amont jusqu'en aval et contribuera dans son développement social et économique.

La réhabilitation de la RN 43 a abouti à son désenclavement et lui permet de s'ouvrir et d'améliorer ses relations avec les autres communes. À part les divers flux d'échange qui connaissent des essors, deux phénomènes majeurs sont touchés par ce changement : l'agriculture et le transport.

D'une part, l'agriculture est le fondement de l'économie de cette collectivité. Elle constitue une condition pour l'amélioration du niveau de vie des producteurs de Soavinandriana qui se trouvent en situation de faiblesse par rapport aux collecteurs qui imposent le prix d'achat des produits agricoles pendant plusieurs années. L'ouverture des routes attirera sûrement, des collecteurs venus d'ailleurs ce qui va régulariser les prix des produits au bénéfice des producteurs, la compétitivité étant rendue possible. Cette route permet aussi la facilitation à l'accès aux services éducatifs et sanitaires, et assure au ravitaillement des besoins de la population locale.

D'autre part, elle joue un rôle très important sur le transport de voyageur et de marchandise et assure la réduction de ses coûts à travers la réduction du temps de parcours des personnes et des marchandises. Ainsi elle participera à la réduction de la pauvreté dans la commune. En définitive, cette deuxième partie a mis en exergue une situation de référence avant et après la réhabilitation de la RN 43 à Soavinandriana.

**Partie III : LES DÉFIS ET LES PERSPECTIVES DE
DEVELOPPEMENT POUR LA VILLE DE
SOAVINANDRIANA**

Chapitre 5 : LES PROBLEMES DE LA VILLE DE SOAVINANDRIANA

A- Statut obsolète et désorganisation spatiale

Soavinandriana comme toute la commune dans le pays connaît des difficultés au niveau de son territoire, et ces problèmes se présentent sous plusieurs formes que ce soit dans le domaine de l'administration, économique ou sociale.

A-1 Problème au niveau de son statut

Par une simple définition, une ville est une agglomération plus ou moins importante, caractérisée par un habitat concentré, dont les activités sont axées sur l'industrie, le commerce, les services et l'administration, de ce fait elle est l'opposer du monde rural.

Sur le plan administratif, Soavinandriana est une commune urbaine de deuxième catégorie depuis 2009. Sa taille démographique est supérieure à 10 000 habitants ce qui la conforte sur ce rang. Le nombre de sa population est actuellement plus de 40 000 habitants et la ville abrite plusieurs bureaux administratifs, ainsi d'autre bureau : banques, les microfinances, commerces, etc. Si on observe ses critères, elle remplit tous les éléments nécessaires pour être une ville, mais est-ce que c'est suffisant ? En réalité ce qui veut dire urbaine c'est le contraire du monde rural c'est-à-dire prédominance des activités tertiaires et secondaires dans une localité¹²

La majorité de la population de la commune s'exerce sur les activités qui marquent le monde rural, l'agriculture et l'élevage. Au total plus de 80% d'entre eux les effectuent. La description de la situation de cette collectivité se présente comme le suivant :

Sur les 25 Fokontany qui constituent la commune, seul cinq d'entre eux sont repérés comme une zone urbaine à savoir le Fokontany d'Ambatombositra, Ampitsaharana, Avaratsena, Antranoroa, et Soavinandriana Ambony. Elles se localisent à 0 à 1 km du centre de la ville. D'après les résultats des enquêtes effectuées auprès d'eux, la plupart de la population a comme activité de base l'agriculture, à part les fonctionnaires, et les autres personnes qui travaillent en dehors du secteur primaire. Certains se lancent dans les petits commerces ou ils les entretiennent pour subvenir à leurs besoins quotidiens. Les vingt autres Fokontany se trouvent entre 4 à 14 km de la ville, et ils sont en général des agriculteurs. La part du secteur secondaire et tertiaire est minime pour les activités de la population dans ces Fokontany.

¹²Source : SRAT Itasy: Rapport de la phase 2 : Décembre 2008.

Mais une ville relais parmi la plus importante de son District devrait quand même avoir quelques infrastructures de base pour soutenir son rôle malgré le fait que la population se penche d'avantage sur les activités rurales.

Tableau N°11: Les infrastructures urbaines de base dans les villes relais

Infrastructures	Oui		Non
CHD	x		
Lycée	x		
Centre TIC			x
Poste avancé de la gendarmerie	x		
un bloc administratif	x		
une station-service	x		
un stationnement pour les taxis-brousse			x
un marché	x		
un central hydroélectrique			x
un stade			
une unité de transformation	x		
un guichet foncier	x		
centres d'accueil			x

Source : SRAT Itasy, compilation de l'auteur. 2018

Les villes relais, pour justifier leurs rangs ainsi leurs rôles. Elles doivent être dotées, et disposer de ces infrastructures qui sont énumérées dans ce tableau n°11. D'après le Charte et prescriptions pour l'aménagement du territoire de l'Itasy. Pour la commune de Soavinandriana, sur ces treize propositions, elle dispose neuf dans son territoire, ce qui est largement supérieur par rapport aux autres villes. Malgré tout, certaines de ces infrastructures n'arrivent pas tenir leurs rôles même s'il existe dans la commune à l'exemple du marché. On observe également l'existence des lacunes au niveau de ces infrastructures comme le centre TIC qui devrait tenir une place importante, car la moitié de la population est des jeunes qui ont besoin de ces nouvelles technologies pour avoir plus de connaissance et d'information afin de concurrencer sur le marché de travail. Ainsi l'ouverture de l'annexe de l'IESSI devrait être une raison suffisante pour son existante. Cependant, il n'y a même pas un

seul cybercafé dans la commune à cause de la cherté des connexions. Une étudiante affirme qu'elle utilise des connexions sur les téléphones mobiles lorsqu'elles font des recherches.

La commune n'a pas sur son aire de stationnement de taxi-brousse qu'on va expliquer d'avantage dans le sous-chapitre précédent. Le manque d'infrastructure hydroélectrique handicape son développement puisque d'après son PCD, douze sur les vingt-cinq Fokontany dispose des réseaux d'électrification dans la commune et ce sont tous des quartiers du centre-ville et les quartiers qui se situent tout au long de la RN 43. En 2011, 925 ménages sont desservis par ces réseaux et les restes n'ont pas le privilège de l'avoir, puisque la commune ne dispose pas de financement pour les subvenir. Le centre d'accueil est aussi mentionné dans cette liste, mais celle-ci n'existe pas dans son territoire.

À part ces divers problèmes qu'on vient d'énumérer, le grand obstacle se présente dans son statut. Elle est une commune urbaine, toutes les activités devraient se focaliser sur le domaine du secteur tertiaire ou secondaire. Cependant, c'est le secteur primaire qui prend le dessus dans la commune. Le paradoxe entre le monde rural et urbain se fait ressentir dans cette collectivité puisque les organismes qui travaillent dans les zones rurales ne veulent pas s'intervenir dans la commune. D'après les enquêtes effectuées auprès du coordonnateur du projet du CSA, il est très difficile pour eux de collaborer avec les ONG qui travaillent dans le développement des zones rurales surtout l'agriculture. Leurs plans d'action et leurs projets sont destinés pour les communes rurales, mais pas urbaines. De ce fait, ce sont les paysans qui doivent supporter l'impact de ces incohérences au niveau du statut juridique de la commune, «Une commune urbaine, mais la totalité de la population est des agriculteurs ».

A-2 Problème de l'organisation spatiale

Les villes dans les pays sous-développés partagent les mêmes problèmes lorsqu'on parle de leurs organisations spatiales, il y a des occupations anarchiques de leurs espaces. À la base, si on veut instaurer un mode d'urbanisation formel, il faut faire une planification spatiale, en suite, planter les infrastructures de base et de services, suivie des constructions et à la fin c'est l'occupation de cet espace. Mais dans le pays, c'est l'inverse. La construction d'une nouvelle infrastructure engendre toujours des changements au niveau de l'espace. Pour ce cas, c'est la réhabilitation de la RN 43 qui va booster ce changement. Cependant, la ville doit faire face à de nombreux défis à cause de l'inexistence de cette planification.

Problème du stationnement des taxis-brousse :

La réhabilitation d'une route engendre toujours une augmentation des flux d'échange et ces flux sont matérialisés par l'existence des moyens de transport. Une ville relais comme Soavinandriana devrait avoir une infrastructure d'accueil des taxis-brousse qui circulent sur cette route. Jusqu'à présent, la commune n'a pas encore de stationnement même si ce projet est déjà mentionné dans son PCD et qui devait être un projet prioritaire pour elle, afin de résoudre les désordres causés par son absence. L'emplacement des taxis-brousse se présente comme suit dans la commune :

- Tout au long de deux côtés de la RN 43 à la porte de la ville où les taxis-brousse en provenance d'Analavory et d'Antananarivo se garent.
- Derrière le bureau du District et la station d'essence TOTAL : parage des taxis-brousse en direction d'Ambohidanerana et de Faratsiho c'est-à-dire vers la sortie de la ville.

C'est pendant le jour du marché que le problème est le plus grave puisque les nombres de taxis-brousse qui se garent tout au long de la porte d'entrée de la ville et à côté de la mairie se multiplient. Cela se combine avec les commerçants qui étaient leurs marchandises en dehors de sa place habituelle voire même devant la porte de la commune et ils accaparent les trottoirs tout au long de la RN 43, axe vers Faratsiho. Par conséquent, le marché se trouve entre ces deux emplacements des taxis-brousse et se mêle avec eux.

Image N°1 : Vue satellitaire de la ville de Soavinandriana



Source : Google Earth 2016.

Cette image n°1 de Google earth renseigne la situation de la ville de Soavinandriana pendant le jour de marché. La partie orange désigne la place du marché pendant le jour ordinaire. La partie rose montre le stationnement des véhicules en provenance d'Antananarivo. La partie colorée en rouge montre le débordement du marché. Enfin la couleur bleue désigne le stationnement des véhicules en provenance de Faratsiho. Tous les lundis, le stationnement de taxi-brousse se croise en même temps avec le marché et cette situation crée des désordres dans la ville.

Problème du marché :

Le marché est le point de rencontre entre l'offre et la demande. La réhabilitation d'une route favorise encore ce mécanisme puisque les producteurs peuvent vendre directement leurs produits sur le marché et les échanges sont de plus en plus fructueux. Ici, la RN 43 est un élément idéal pour faire sortir et entrer les productions dans la commune et puisqu'elle est le

Chef-lieu de son District. Toutes ces productions se concentrent sur son marché surtout le lundi avant de se s'éparpillaient vers les autres Fokontany ou les autres localités.

Avant la réhabilitation de cette route, les commerçants restent dans l'enceinte du marché communal. Rares sont les personnes qui vendent leurs produits au bord de la route. Actuellement c'est ne plus le cas puisque le nombre des commerçants ne cesse pas d'augmenter, et la place du marché est insuffisante pour les accueillir donc ils commencent à occuper de façon spontané les trottoirs et les accaparent afin de pouvoir étaler leurs marchandises.

Planche photographique N°8: Débordement des commerçants sur les trottoirs



Source : cliché de l'auteur, Novembre 2018.

D'un côté, cette situation est bénéfique pour la Commune. Plus les commerçants se multiplient, plus les nombres de tickets collectés par les régisseurs se multiplient aussi. Celle-ci apporte des impacts positifs pour elle. Les droits de place vont faire augmenter les recettes de fonctionnement de la commune. Mais d'un autre côté, même si cette ressource crée des bénéfices pour elle. Son emplacement pose des problèmes surtout au niveau de la circulation des véhicules dans la ville, particulièrement pendant le jour du marché. Elle bloque la circulation des véhicules qui sortent et qui entrent.

Pour freiner ces désordres, la création d'un nouveau marché communal qui se situé un peu plus loin de la route est convenable pour la commune. Elle assure une meilleure redistribution des produits sans perturber les autres activités.

Problèmes d'hygiène et d'assainissement :

La ville de Soavinandriana soufre et connaît aussi des difficultés au niveau de l'hygiène et de l'assainissement, elles se présentent sous trois formes :

Tout d'abord, la propreté d'une ville symbolise son développement. Certes la commune urbaine de Soavinandriana est marquée par l'insalubrité. On rencontre des ordures presque partout dans surtout dans les ruelles qui la traversent. Ce problème est dû à cause de l'inexistence des bacs à ordures et les gens jettent leurs décombres sans gênes sur la rue. Ce phénomène est de plus en plus rependu pendant le jour du marché. Les commerçants laissent leurs ordures par terre. Le budget alloué pour la propreté et l'assainissement n'est pas mentionné dans la dépense de fonctionnement de cette commune. Il devrait être une priorité pour elle, car l'insalubrité détruira son image et affectera aussi la santé de la population.

Ensuite, à part l'insalubrité, elle ne dispose pas aussi de toilettes publiques. Une ville qui abrite plus de 40 000 habitants devrait avoir quand même un lavoir destiné au grand public pour assurer sa propreté, mais jusqu'à maintenant elle n'en a pas.

Enfin le problème sur l'adduction de l'eau se fait ressentir aussi. Elle est présente que ce soit dans la ville ou dans les quartiers périphériques. La répartition des bornes fontaines n'est pas équilibrée. Sur les 161 bornes fontaines qu'elle dispose, sept Fokontany sont dépourvus de cette infrastructure. Les gens sont obligés de boire de l'eau en provenance des lacs ou les puits qu'ils ont construits.

B- Insuffisances des infrastructures routières

L'insuffisance et la dégradation des routes et des pistes existantes dans le District et la Commune de Soavinandriana sont des obstacles majeurs qui freinent son développement. Elle doit faire face à une double contrainte : il y a la destruction des pistes qui fait la liaison entre les Fokontany au sein du Commune, ainsi, la détérioration des routes communales en dehors de son territoire.

B-1 Problèmes externes

Les problèmes au niveau des infrastructures routières resurgissent toujours dans le district de Soavinandriana. C'est un défi à soulever pour toutes les collectivités qui la composent ainsi sur leurs activités économiques. Les routes sont un facteur porteur de croissance. Malgré le

fait qu'elles sont en majorité impraticables pendant toute l'année, elles n'arrivent pas à accomplir toutes ses tâches. On effet ce district à une superficie de 1970 km et regroupe 14 communes, elles sont reliées par des pistes ou des RIP.

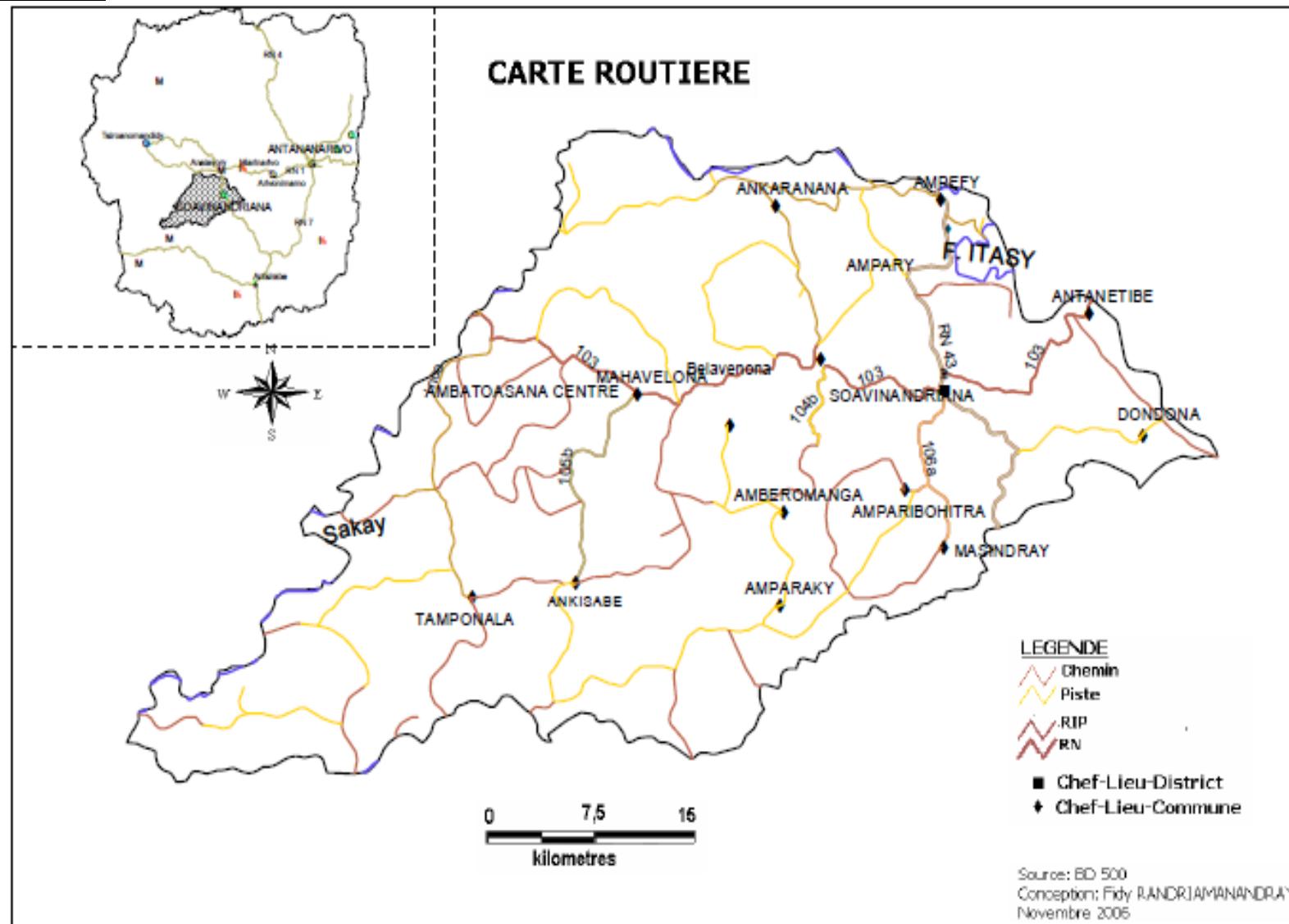
Tableau N° 12 : Distance des communes au sein du District de Soavinandriana par rapport à son chef-lieu

	Communes	Distance par rapport au chef-lieu (km)
Zone Nord	Ampefy	8
	Ampary	8
	Ankaranana	22
Zone Sud	Masindray	18
	Amparibohitra	14
	Amparaky	32
Zone Est	Soavinandriana	Chef - Lieu de district
	Dondona	21
	Antanetibe	72
Zone Ouest	Ankisabe	54
	Ambatoasana centre	45
	Tamponala	72
	Mahavelona	36
	Amberomanga	35
	Mananasy	12

Source : La sécurité dans les transports à Madagascar, 2008.

Selon le tableau n°12, la distance des communes par rapport à son chef-lieu est entre 0 à 72 km. Ampefy et Ampary sont les deux communes les plus proches. Pour les restes, en général, elles ne sont pas accessibles que pendant la saison sèche.

Croquis N°1 : Les réseaux routiers au sein du district de Soavinandriana



Sources : Monographie du District de Soavinandriana 2017

D'après le croquis n°1, le District de Soavinandriana est desservi par une route nationale secondaire, la RN 43 et par quatre RIP, ainsi il y a les autres pistes. Ces routes permettent la liaison du Chef –lieu avec les communes qui le compose.

Voici les quatre RIP qui forment les réseaux routiers du District :

La RIP 103 qui fait la liaison de la Commune Mahavelona, Soavinandriana et Antanetibe ;

La RIP 104b qui fait la liaison de la Commune de Soavinandriana, Amberomanga, Amparaky

La RIP 105b qui fait la liaison entre la Commune de Mahavelona et d'Ankisabe ;

La RIP 106b qui fait la liaison entre la Commune de Soavinandriana, Amparibohitra, Masindray.

Vue d'ensemble, au niveau des infrastructures routières on peut voir que le District est plus ou moins desservi. Cependant ces routes ne sont pas praticables pendant toute l'année surtout durant la saison pluvieuse. Elles sont en général en mauvais état c'est pour cela que Soavinandriana est considérée comme le District le plus enclavé de la Région Itasy. À part la RN 43 récemment réhabilitée, qui est en bon état tout au long de l'année. Cette route n'est pas suffisante pour desservir le District tous entier, car elle traverse quatre communes seulement.

Pour le District de Soavinandriana, les mauvais états de ces RIP posent des contraintes pour son développement. Les communes dans le District n'arrivent pas à se communiquer entre eux¹³. Ce sont tous des pôles locaux qui se font remarquer par l'agriculture et l'élevage. Malgré ces fortes potentialités, elles n'arrivent pas à maintenir des relations tout au long de l'année à cause de la défaillance de ces routes qui conditionnent l'évacuation des productions dans ce District.

Pour Soavinandriana, la dégradation de ces RIP freine aussi son développement. La ville détient un rôle capital pour le développement de son District. Certes, elle n'arrive pas à polariser toutes les communes, que ce soit au niveau de l'administration ou l'économie. Sur le domaine de l'agriculture, les producteurs sont les premières victimes, car ces RIP devraient assurer la desserte agricole, mais elles ne sont pas fonctionnelles. Les gros collecteurs profitent cette situation, ils imposent les prix et les producteurs demeurent toujours les perdants.

¹³Dans le District de Soavinandriana, 10 communes sur 15 ne sont desservies par aucune piste praticable à l'année, d'après La Sécurité Dans Les Transports à Madagascar en 2008.

B-2 Problèmes internes

À part les autres obstacles qu'elle doit gérer, il y a aussi les contraintes imposées par le mauvais état des pistes qui relie les Fokontany au sein de la commune.

Dégradation de la partie de la RN 43 entre Analavory et Soavinandriana

Malgré le fait que la portion entre, Soavinandriana et Faratsiho sont en bon état, la partie entre Soavinandriana et Analavory commence à se dégrader. La portion entre Soavinandriana et Ampary, qui a une longueur de 10 km, sur cette route on rencontre des nids de poules partout. Ainsi, les autres dégâts causés par les éboulements durant la saison de pluie. À un moment donné, la route est coupée qui embrouille la circulation sur cet axe. Les conducteurs, ainsi les gens qui l'utilisent se plaignent du mauvais état de la route.

Cette partie de la route à besoin des entretiens périodiques pour conserver sa pérennisation. Les trafics de voyageurs et de marchandises sont en croissance depuis la réouverture de l'axe entre Soavinandriana et Faratsiho et la route n'arrive pas à supporter les charges engendrées par ces trafics.

Photo N°7 : Etat de la RN 43 entre Ampary et Soavinandriana



Source : cliché de l'auteur, Novembre 2018

La photo n°7 démontre que d'ici quelques années, si cette portion n'a pas encore reçu d'entretien, elle sera impraticable comme auparavant. Les mêmes problèmes vont encore se ressurgir dans la commune et le District. La destruction de cette route coupe les relations qu'elle vient d'entretenir avec les autres communes.

Destruction des pistes à l'intérieur de la commune

Photo N°8 : Dégradation des ruelles dans la ville de Soavinandriana



Source : cliché de l'auteur, Novembre 2018

Le cliché n° 8 démontre l'état de la route au sein de la ville de Soavinandriana. Même dans cette agglomération, le problème sur cette infrastructure se répète tout le temps puisqu'elle est mal entretenue. Au total, la commune dispose une RIC de 119 km qui fait la liaison des Fokontany. Cependant elles ne sont pas praticables durant toute l'année. Selon le PCD, 74 km sur ces 119 km sont fonctionnels. Elle assure les transports des produits agricoles vers le marché en général. Ces RIC sont insuffisants pour la desservir.

Certains de ces Fokontany se localisent à plus de 12 km du chef-lieu de la commune. Les routes qui mènent vers eux sont en mauvais état. C'est parmi les problèmes que nous avions rencontré pendant les travaux de terrain puisqu'elles sont coupées et on n'arrive pas à les rejoindre. Parmi les raisons qui fragilisent ces routes sont l'utilisation des charrettes, même si les villageois font des efforts pour les entretenir, elles détruisent davantage ces pistes.

Chapitre 6 : LES PERSPECTIVES POUR LE DEVELOPPEMENT DE LA COMMUNE DE SOAVINANDRIANA

La commune urbaine de Soavinandriana concentre des atouts et des opportunités très importantes dans son territoire. On vient de citer les divers problèmes qu'elle doit faire face. Pour assurer son développement et son avenir, voici quatre propositions qui contribueront à la mise en valeur de son territoire :

- Élaboration d'un PUDi pour la CU Soavinandriana ;
- Promotion du secteur touristique ;
- Ramification des réseaux locaux ;
- Ramification des réseaux régionaux.

A- Quelques suggestions pour assurer le développement de la commune

A-1 Élaboration d'un PUDi pour la ville de Soavinandriana.

D'après l'OAT, « *Le PUDi est un outil d'urbanisme réglementaire, un outil essentiel de réalisation et de maîtrise du développement économique, social, culturel au niveau d'une agglomération qui peut comprendre une ou plusieurs Communes urbaines et/ou partie ou totalité d'une ou plusieurs Communes rurales limitrophes.* » Selon le code de l'urbanisme, Art. 17. les communes de plus de 10 000 habitants sont tenues d'avoir un plan d'urbanisme directeur¹⁴.

Jusqu'à maintenant, la CU de Soavinandriana n'a pas encore de PUDi malgré le fait qu'elle a déjà rempli le seuil démographique pour l'avoir. En tant que chef-lieu de District, elle abrite plus de 40 000 habitants en 2017, une ville relais importante dans la Région Itasy, ainsi une zone d'accueil des migrants. Elle est à la fois la porte d'entrée et sortie des populations vers la région de Vakinankaratra. La création d'un PUDi est utile pour elle surtout après la réhabilitation de la RN 43 qui va être un facteur de changement pour sa structure spatiale.

Parmi les causes des problèmes de cette commune est l'inexistence de cet outil qui devrait être une prioritaire. La ville de Soavinandriana commence à tirer l'attention de plusieurs personnes après la réhabilitation de la RN 43 et de nombreuses infrastructures plus attractives ont vu le jour tel que : le lycée technique et l'université. De ce fait, on constate que les nombres de populations qui vivent dans la commune ne cessent pas de s'accroître, ce qui

¹⁴: OAT, « État de lieux des outils de planification de l'aménagement du territoire, Mars 2013 »

signifie une demande importante au niveau du logement et d'habitation dans cette ville. Actuellement, faute d'outil adéquat pour la gestion spatiale, les gens commencent à bâtir leurs maisons dans des sites qui ne sont pas destinées pour l'habitation.

Photo N°9 : Nouvelles constructions sur les versants



Source : cliché de l'auteur, Novembre 2018.

La photo n° 9 démontre l'ampleur de l'acquisition des terrains pour construire des bâtis sur les sites contraignants. Le Fokontany d'Antranoroa est le plus touché par ce phénomène il se trouve à la sortie de la ville tout au long de l'axe de l'RN 43 vers Faratsiho. Comme son nom l'indique, avant il n'y a que deux maisons sur cette place. Aujourd'hui c'est ne plus le cas, des nouveaux bâtis rampent sur les versants. Malgré le fait que les conditions ne sont pas favorables, les gens commencent à construire leurs maisons et ils ne s'occupent même pas des dangers qu'ils courrent. On peut voir sur la photo n° 18 que les versants sont presque nus. Les problèmes se compliquent davantage pendant la saison de pluie, parce que toutes les eaux de pluie de l'amont coulent et constituent un risque d'effondrement pour leurs maisons. Le cas de ce Fokontany montre l'utilité de cet outil puisque si celle-ci est présente dans la commune, ces gens n'auront pas le courage de construire leurs maisons sur cette zone qui est défavorable à l'installation humaine.

À part les nouvelles constructions qui envahissent les versants, les gens commencent aussi à occuper les deux côtés de la RN 43 plus particulièrement sur l'axe vers Faratsiho. Cet emplacement est bénéfique pour faire divers types de commerce et cela attire de nombreuses personnes.

Planche photographique N°9: Nouvelles constructions tout au long de la RN 43

(Axe Faratsiho)



Source : cliché de l'auteur, Novembre 2018

D'ici quelques années si la commune n'arrive pas encore à mettre en place un PUDi, elle doit faire face à des innombrables problèmes: tout d'abord, la bidonvileisation de la ville. Ensuite, les occupations et les constructions anarchiques des bâtis sur des zones défavorables à l'installation humaine. Cette situation favorisera la mauvaise organisation et gestion de l'occupation du sol dans la commune.

Soavinandriana tient une place importante dans sa Région, que ce soit au niveau de l'administration ou de l'économie. Elle devrait avoir un outil performant pour éradiquer ces problèmes. La mise en place de cet outil devrait être une action prioritaire pour Soavinandriana afin de gérer et planifier le territoire urbain ainsi pour éviter la bidonvileisation de certains quartiers. Le PUDi va régler les multiples problèmes que cette collectivité doit soulever : le marché, le stationnement des taxis-brousse, l'hygiène et l'assainissement de la ville, etc.

La mise en place du PUDi dépend de la volonté politique des responsables nationaux et locaux, car ils sont les premiers acteurs et qui détiennent des rôles majeurs pour l'appropriation et l'application de cet outil, leurs volontés (recherches des financements et partenaires auprès de PTF) conduisent à la concrétisation des actions citées dans cet outil de l'urbanisme réglementaire.

A-2 Promotion du secteur touristique : local et régional

La Région Itasy a forgé sa renommée sur le domaine touristique dans tout Madagascar. Elle faisait partie de la destination la plus prise dans ce domaine. La majeure partie du secteur touristique se concentre dans le District de Soavinandriana surtout pour les communes qui se situent sur les berges du Lac Itasy et la RN 43. En plus, elle est le site le plus proche de la capitale.

Pour Soavinandriana, elle possède de nombreux lieux touristiques notamment à proximité des lacs de Kazanga et de l'Itasy, de la colline d'Ambohitrimanjaka, «*Tananan'Andriana*» à Nanja, dans la localité d'Ambohibao ainsi que dans la localité de Tamoronala. Outre l'attraction naturelle offerte par les lacs et les lieux historiques, les sources thermales de Mahabodo et Tsarahariva ainsi que l'eau de source «*Ranovisy*» à Morafeno, Mahatsinjo et Mahabodo sont également à mentionner.

Malgré la possession de sites potentiels et d'atouts importants en matière de tourisme, aucun plan d'aménagement ni de stratégie de développement de ces potentialités n'est encore actuellement disponible. Ainsi, compte tenu de ce manque de visibilité et de l'insuffisance d'infrastructure de communication et d'infrastructure d'accueil, le potentiel touristique de la Commune reste encore méconnu et non rentable pour la majorité des opérateurs touristiques et des touristes comparés à celui des communes avoisinantes bordant le lac Itasy et la RN 43. Par le biais de la RN 43, ce secteur peut avoir une bonne influence sur l'économie de la commune parce qu'elle dispose de nombreux sites touristiques intéressants cependant celle-ci sont sous-exploitées.

La réhabilitation de la RN 43 assure l'épanouissement du secteur touristique pour les deux régions. Elles disposent des paysages très intéressants et des sites touristiques exceptionnels qui peuvent attirer en premier les touristes et puis les différents acteurs privés ou publics qui travaillent dans ce domaine. Il y a divers types d'activités sur ce domaine à l'exemple du tourisme de découverte, écologique, culinaires, culturelles, etc. L'exploitation de ces sites participe et favorise aussi au développement économique de ces régions. Comme la majorité de la population qui vit dans ces régions sont des jeunes, cette opportunité va contribuer à la création d'emploi et une autre source de revenus supplémentaire pour eux à part l'agriculture et l'élevage. La RN 43 est une route à destination touristique très intéressante combinée avec les autres secteurs porteurs de croissances comme le transport et le commerce. Ce secteur assurera un autre levier de développement pour la commune et le District de Soavinandriana.

B- Mise en place des nouvelles infrastructures routières

B-1 Ouverture d'un nouvel axe entre Soavinandriana et Miarinarivo.

L'enclavement est l'un des problèmes majeurs de la Région Itasy, même si elle rayonne dans plusieurs domaines économiques. Le manque d'infrastructure routier se fait ressentir dans cette Région. De nombreux pôles locaux importants ne sont pas reliés à cause de la défaillance de ses voies de desserte ce qui empêche son développement. En 2007, selon le rapport de la phase n° 01 du SRAT de la Région que sur les 1 210 km de routes et pistes desservant la région 654 km (54.04%) sont classées impraticables ou en mauvais état. De ce fait, de nombreuses communes ne sont pas accessibles par voie terrestre même dans cette région.

Parmi les trois Districts qui composent la Région Itasy, Soavinandriana est le chef-lieu le plus éloigné, celui-ci demeure encore le District le plus enclavé. Sa situation n'est pas comme le District de Miarinarivo et d'Arivonimamo qui se trouve sur la même route nationale c'est-à-dire sur l'axe de la RN1. La distance entre eux est environ 42 km et leurs communications sont plus faciles et rapides par rapport à Soavinandriana. Tandis que la distance entre Miarinarivo et Soavinandriana est de 53km.

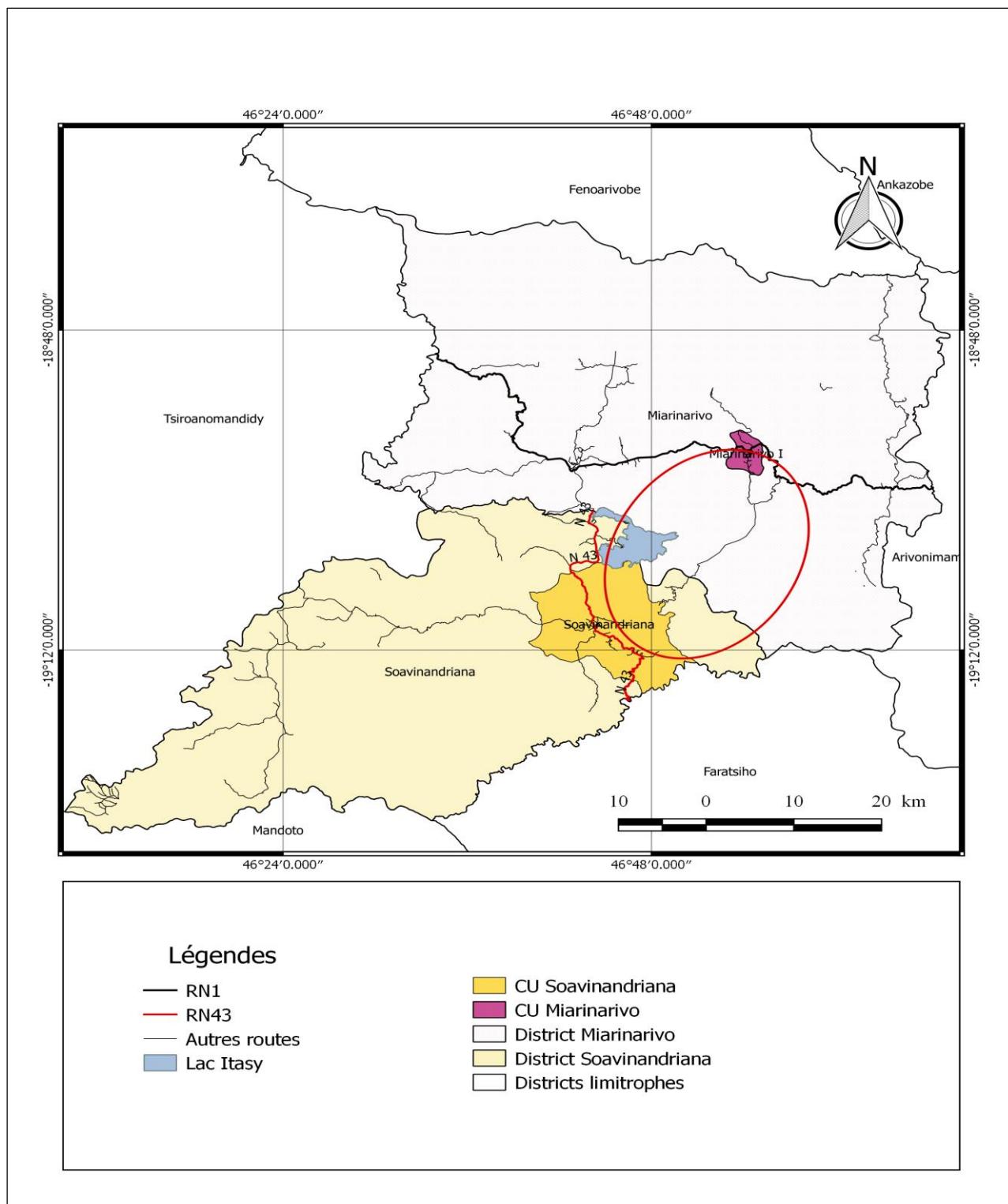
Pour soulever ce problème d'enclavement du District, il n'y a qu'une seule solution, c'est la réhabilitation ou la création d'une nouvelle route entre ces deux pôles administratifs et économiques de la région.

Ici on a comme suggestion, la réhabilitation de la route entre Miarinarivo et Soavinandriana qui est aujourd'hui en mauvais état. Elle permettra la liaison entre ses deux pôles administratifs de la Région Itasy.

La route entre Miarinarivo et Soavinandriana se divise en deux portions :

- La première portion est la RIP n°92, elle fait la liaison entre Miarinarivo et Manazary. Ayant une longueur de 16Km. Une route en terre praticable pendant toute l'année.

Carte N° 5 : Réhabilitation de la route entre Miarinarivo et Soavinandriana



- La deuxième portion est la RIP n°98, elle fait la liaison entre Manazary et Ankorondrano.¹⁵ Elle a une longueur de 26 km. Mais cette route n'est accessible qu'entre le PK 0 jusqu'au PK 9. Au-delà, elle est impraticable. Au total, l'axe entre Miarinarivo et Soavinandriana a une longueur de 42 km.

La réhabilitation de cet axe apporte deux impacts positifs pour ces Districts. D'une part, il y a la réduction de la longueur du trajet entre eux. Puisque si on emprunte la route usuelle, la distance entre les deux Districts est de 53 km. Pour l'autre route, la distance est de 42 km. Il y a donc un écart de 11 km entre le nouvel axe et le premier. D'autre part, ce nouveau raccourci permet aussi de réduire la durée du trajet à effectuer. Ainsi, son existence conduise à l'amélioration du système de transport et de nouvelle coopérative pourra voir le jour.

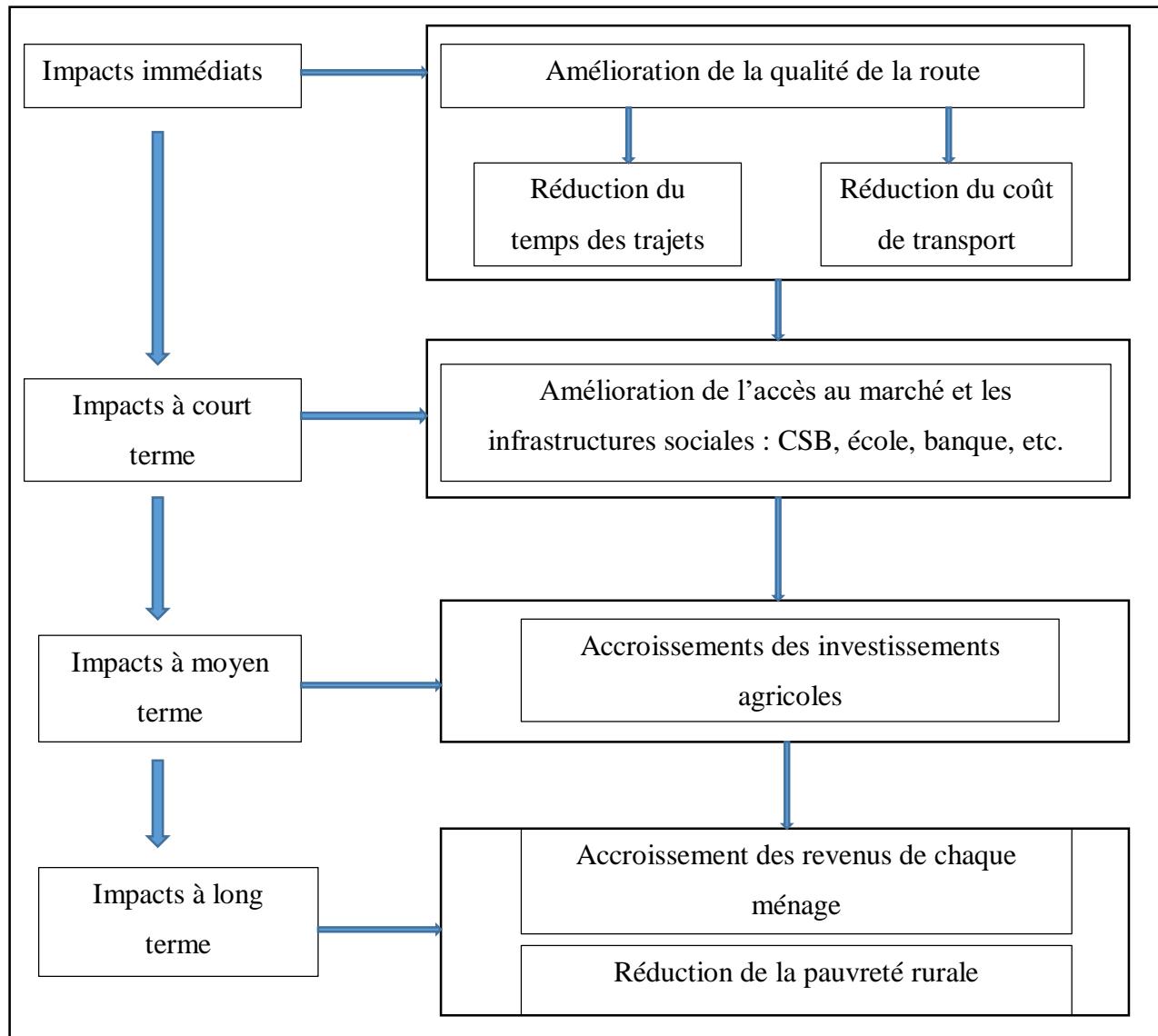
Cette nouvelle route va assurer aussi le désenclavement de plusieurs communes au sein du District de Miarinarivo et de Soavinandriana c'est-à-dire les communes autour du lac Itasy qui sont des zones agricoles très productives comme Antanetibe, Manazary, et Antoby Est. Entre ses deux villes, il y a plusieurs communes, même si elles n'ont pas de rôles administratifs, elles détiennent des rôles économiques importants. Abritant des marchés hebdomadaires, et des centres d'échanges et d'évacuation des produits agricoles des communes lointaines. Par le biais de cette nouvelle route, Soavinandriana trouvera un nouveau débouché et peut évacuer directement ces productions vers le chef-lieu de sa Région sans faire de détour à Analavory.

La carte n°5 explique l'importance de cet axe entre Soavinandriana et Miarinarivo. C'est la route qui est entourée du cercle en rouge que nous voulons mettre en valeur. À part son rôle principal, elle permettra aussi de connaître les enjeux spatiaux et économiques que celle-ci pourra emporter pour les deux Districts et voire même la Région Itasy tout entière.

À part le rapprochement des deux centres de commandement de la Région, l'existence de cette route va aussi renforcer le secteur touristique qu'on a déjà parlé auparavant. Ce qui signifie une autre alternative pour assurer le développement pour les communes concernées.

¹⁵ Ankorondrano est un village qui se situe sur la RN43. Plus précisément à 1km à la sortie de la ville de Soavinandriana sur l'axe vers Antananarivo.

Figure n° 01 : Logique d'un modèle d'investissement routier



Source: Mathematica Policy Research, 2015, compilation de l'auteur

Cette figure n°1 combinée avec la carte n°5 montre l'importance de la réhabilitation de cet axe entre Soavinandriana et Miarinarivo. La route apporte des impacts immédiats et positifs dans chaque commune ou elle traverse. L'importance de ce modèle est de montrer l'implication de la réhabilitation d'une route dans le développement d'un pays. Tout d'abord, il y a l'amélioration de la qualité de la route. Cette première phase va être le point de départ de l'ouverture de la commune. À part les réductions du temps de trajet et le coût de transport, cette route facilitera les divers échanges. L'existence de ces échanges est un facteur qui va booster l'économie. Au final, elle participera à la réduction de la pauvreté ce qui répondra à l'objectif principal de la réhabilitation d'une route.

B-2 Ramification de réseaux régionaux par le biais de la RN 43

La réhabilitation de la RN 43 joue un rôle important pour les réseaux routiers des Hautes Terres Centrales plus précisément, l'ex-province d'Antananarivo, puisqu'elle participe à la recomposition de ces réseaux. Elles font la liaison entre L'RN 7 et la RN 1. La formation de ses trois routes constitue un triangle qui relie ses trois Régions en même temps.

Parmi les raisons de la réhabilitation de cette route est aussi l'amélioration de l'accessibilité et la mobilité pour une population rurale estimée à environ 1 000 000 habitants dans la région de Vakinankaratra et Itasy¹⁶.

Les trois régions prononcées détiennent des rôles capitaux et stratégiques pour notre pays. Elles concentrent un foyer humain important sur les Hautes Terres et la région Analamanga, Vakinankaratra et Itasy. Elles sont parmi les plus dynamiques pour ce qui est de l'économie de notre pays, et abritent des villes importantes, etc. En plus, cette liaison permet aussi de relier directement la région de Vakinankaratra et de Bongolava sans passer à Antananarivo.

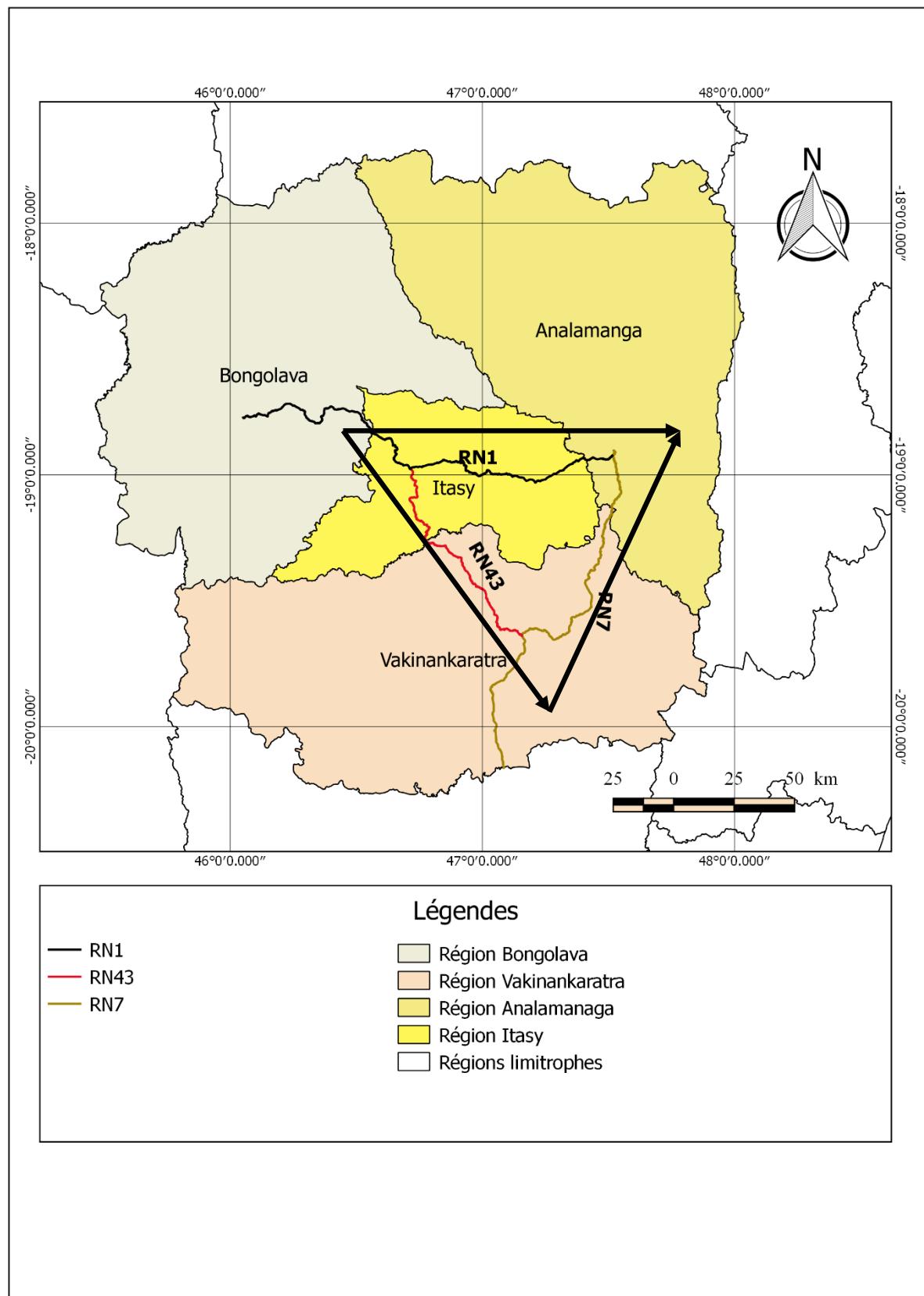
Les trafics entre ses trois axes ne cessent pas de s'augmenter en quelques années et cette situation va encore s'évoluer. A titre d'illustration, les chiffres suivants démontrent l'évolution de trafics sur ces trois routes : Tout d'abord, sur la RN 7, la portion entre Antananarivo et Antsirabe reste l'axe le plus utilisé et selon la projection des trafics routiers en 2020¹⁷, il est estimé de 9 000 véhicules/jours. Ce nouveau raccourci c'est-à-dire la RN 43 permet d'éviter l'encombrement sur la RN 7 surtout à l'entrée et sortie de la ville d'Antananarivo. Ce détour vers la RN 43 participe à la fluidité des trafics qui passent sur cet axe, et cela contribue aussi à la diminution du coût des transports de voyageurs et de marchandise entre ses trois régions.

Ensuite, les trafics sur la RN 1 tiennent aussi une place essentielle sur ces trois réseaux. Ils traversent des villes et pôles relais importants tels que : Arivonimamo, Miarinarivo, Analavory et Tsiroanomandidy. Les trafics se présentent comme suit : pour les trafics de camion, ils sont d'ordre de 370 par jour et pour les passagers de 2 270 voitures par jour.

¹⁶ Canevas fiches de projets de l' RN 43.

¹⁷ Rapport final provisoire : la demande multimodale de transport et les trafics routiers.

Carte N° 6 : Les réseaux routiers régionaux



Source : OCHA BNGRC, OSM 2016, conception de l'auteur, nov. 2018

Enfin, la RN 43 : entre Analavory et Soavinandriana, le trafic de camion est de 80 par jour tandis que le trafic de passagers est de 950. Ainsi le trafic entre Sambaina et Faratsiho : pour le trafic de camion, il y a 10 et de passagers est de 320 par jour. Comme on a déjà évoqué dans le troisième chapitre de ce mémoire que le trafic entre Sambaina et de Faratsiho ne dépasse pas de 100 voitures par jour pour chaque type de trafic entre 1996 et 1999. Pour ces mêmes années, les trafics sont considérés comme nuls entre Soavinandriana et Faratsiho. Actuellement, après la réhabilitation de cette route, au total, l'ensemble de ces deux trafics est de 1 350 voitures par jour. Cela confirme qu'il y a des échanges qui se forment entre ses axes.

Selon la carte n° 06, les synergies entre ses réseaux routiers vont consolider l'économie de ces régions, car elles permettront :

- Le renforcement du désenclavement de ces régions.
- Contribution à l'amélioration du système de transport dans les Hautes Terres.
- Amélioration des divers flux d'échanges des biens et des services.

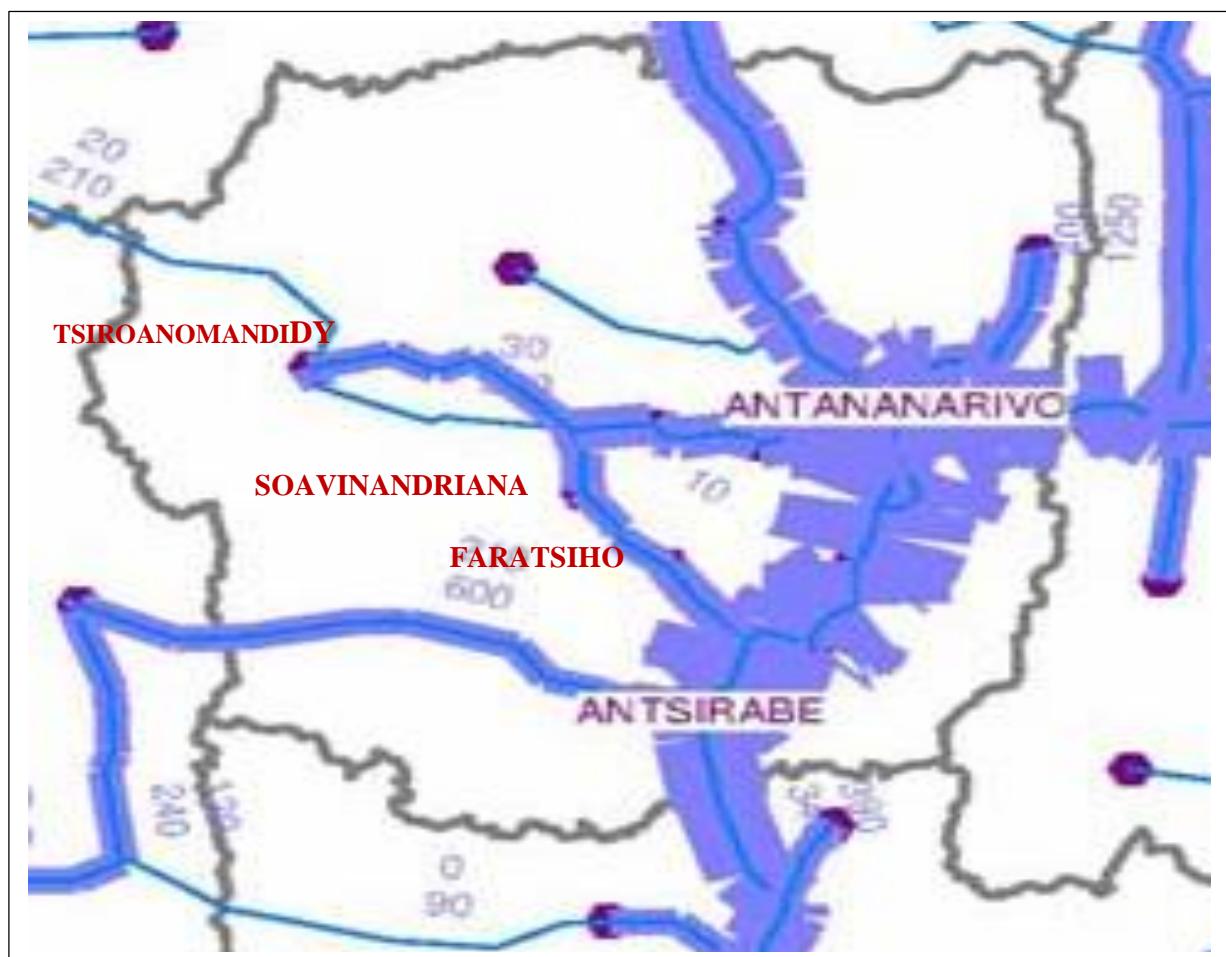
Tableau N°13 : Projection de trafics routiers sur la RN 43 en 2020

Type de trafics journaliers	Analavory-Soavinandriana	Faratsiho-Sambaina	TOTAL RN 43
Camions	70	10	80
Personnes	950	320	1 270
TOTAL	1 020	330	1 350

Source : PNT, trafics routier en 2020, compilation de l'auteur

Selon le tableau n° 13, l'augmentation de nombre de trafics de voyageurs et de marchandises se fait ressentir sur cet axe. Ce qui veut dire qu'elle contribue à l'amélioration des divers échanges qui peuvent se manifester dans ses localités. La RN 43 va rééquilibrer les trafics entre ces deux axes, même si ceux-ci ne sont pas très volumineux. Elle participe quand même à son développement. Le rôle principal de la RN 43 est surtout de desservir ces parties de la Régions Vakinankaratra et Itasy qui sont des zones agricoles très productives. Elle contribue aussi à sa mise en valeur. L'existence de cette route peut changer le mode de production dans ces deux régions : basculement vers la monoculture de la pomme de terre destinée à la vente pour le District de Faratsiho et du maïs pour le District de Faratsiho.

Image N° 2 : Trafics routiers de la RN 7, RN 43 et la RN 1en 2020



Source : PNT, 2004-2020.

Cette image n° 02 rapporte l'importance des trafics qui se mobilisent sur l'axe entre Antananarivo et Antsirabe, les chiffres au-dessus de chaque axe démontrent le nombre de trafics de camion tandis que le chiffre en dessous correspond au nombre de trafics de voyageur.

Conclusion de la Troisième Partie

En guise de conclusion pour cette troisième et dernière partie, la commune urbaine de Soavinandriana doit faire face aux nombreux défis qui l'empêchent de se développer. Il y a le paradoxe de sa situation en tant que commune urbaine avec une population en majorité rurale. Combinée avec les désorganisations de la ville par le problème de la planification spatiale de la ville : stationnement de taxi-brousse, problèmes du marché et autres. Il y a aussi les autres défis sur les infrastructures routières. On peut dire que la commune n'est pas encore sortie totalement dans le cercle de l'enclavement. Malgré le fait que la RN 43 est désormais en bon état et praticable tout au long de l'année. La destruction et la détérioration des routes au sein de son District et la commune elle-même est un facteur de blocage pour son développement économique et social.

En dépit de ces divers défis à soulever, la commune a des potentialités à mettre en valeur qui assurera son développement dans plusieurs domaines économiques. L'élaboration de son PUDi devrait être une action prioritaire pour la commune. Seul, cet outil pourrait être la solution la plus adéquate pour assurer l'organisation rationnelle de cette ville. Il participe à la cohérence spatiale de certaines activités dans le monde urbain.

Parallèlement, il y a la création ou la réouverture des nouveaux axes routiers pour le faire sortir de son enclavement. La réouverture de l'axe entre Soavinandriana et Miarinarivo est parmi les projets routiers envisageables pour la commune. Cette voie de desserte peut relier directement les deux Chefs-lieux de District. Elle permet aussi de désenclaver les autres communes qui se trouvent de l'autre côté du Lac Itasy. Ainsi la réhabilitation de la RN 43 favorise la ramification des réseaux urbains dans la Région Itasy, Vakinankaratra et Analamanga. Cette route assurera un bon fonctionnement des divers échanges qui peuvent exister entre eux. La valorisation du secteur touristique par le biais de la RN 43 est aussi envisageable pour les collectivités concernées.

CONCLUSION GÉNÉRALE

Pour conclure, dans un pays comme Madagascar qui est encore à la recherche de la bonne voie pour sortir dans la pauvreté et pour instaurer le développement durable dans toutes les activités, l'existence d'une voie de communication fiable rassure et favorise à l'amélioration de l'économie locale, régionale, voire même nationale de notre pays. On sait qu'il y a une grande liaison entre le développement et les infrastructures routières. Les routes constituent l'un des secteurs porteurs de la croissance économique. Elles forment une épine dorsale dans le processus de développement socio-économique. Elles organisent l'espace et tiennent une place importante dans l'aménagement du territoire et sont des secteurs incontournables pour le développement harmonieux du territoire. La voie de communication assure le développement de proximité, assure le renforcement de la mise en place du développement local, participe beaucoup dans l'action de rapprochement des dirigeants et les dirigés dans le but de satisfaire leurs besoins fondamentaux et elles sont les moteurs qui favorisent la réduction de la pauvreté dans les pays pauvres.

En effet, la RN 43 relie entre elles des régions (le Vakinankaratra et l'Itasy) enclavées, mais à forte potentialité agricole, élevages, touristiques et commerciales, et desserve la partie centrale de la région de Vakinankaratra. La RN 43, d'une longueur totale de 131,500 km débute à Analavory et se termine à Sambaina. Elle traverse au passage d'importants réseaux de villes à savoir celui d'Ampefy, de Soavinandriana, de Faratsiho et d'Ambohibary. La RN 43 procure à l'ensemble de la Région Itasy et Vakinankaratra des atouts de développement, véritables enjeux des échanges économiques et des flux humains.

Pour la Commune de Soavinandriana, la réhabilitation de cette route participe énormément dans son développement. On peut mesurer ce changement au niveau de différents secteurs tels que : l'agriculture, la route procurent une voie de desserte agricole pour la commune et facilitent l'écoulement des produits vers les autres centres urbains. Dans le domaine de transport aussi, elle participe à l'augmentation des flux de marchandises, de voyageurs et le plus important dans tout cela, Soavinandriana n'est plus une ville isolée. Elle peut se communiquer avec les autres villes par le biais de la RN 43 qui est récemment réhabilitée. Comme la majorité de la population dans cette commune est jeune, l'existence de cette route procure une grande importance pour la mobilité de cette potentialité humaine qui va être une bonne source de main d'œuvre pour la mise en valeur des ressources naturelles dans cette commune.

Certes, la commune a encore de longs chemins à parcourir, de nombreux défis sont à surmonter que ce soit sur son organisation administrative ou spatiale ainsi, les infrastructures routières n'ont pas encore suffisantes pour l'écartier totalement de son isolement. Avant d'arrivée sur la RN 43 les pistes qui relient la commune avec les Fokontany sont en mauvais état et handicapent encore le développement de la commune. Une zone à vocation agricole comme Soavinandriana ne peut pas sortir vraiment dans l'isolement si les deux conditions suivantes n'ont pas été accomplies : une route de liaison avec les autres Régions, un réseau routier intérieur suffisamment dense et bien entretenu pour acheminer les produits agricoles vers un autre centre : renforcement de la réhabilitation et la création des pistes qui relient la commune avec les Fokontany et les autres communes avoisinantes.

Il y a trois points très importants qu'on ne devrait pas ignorer et qui marquent l'importance de la route dans notre pays : la pauvreté augmente avec l'éloignement, ensuite le rendement agricole des principales cultures vivrières diminue au fur et à mesure qu'on s'éloigne des centres urbains et les marchés et enfin l'utilisation des engrains ou des produits fertilisants diminuent avec l'enclavement. L'agriculture et l'élevage sont les deux volets les plus importants dans l'économie de notre pays et la majorité des Malgaches vivent dans les zones rurales et les pratiquent. Ce secteur ne peut pas se développer sans avoir une bonne infrastructure routière, une voie de desserte pour l'évacuation des produits locaux.

Bref, l'existence d'une voie de desserte conditionne la base du développement. Elle assure la mise en réseau des centres urbains et aussi un pilier fondamental de l'aménagement du territoire. Le développement des infrastructures routières devrait être une des priorités de l'Etat malagasy, car elles sont parmi les solutions efficaces pour sortir la population de la pauvreté grandissante.

En définitive, ce travail de mémoire se base sur l'analyse de la situation des indicateurs et facteurs de développement au sein de la commune de Soavinandriana avant et après la réhabilitation de la RN 43 afin de ressortir d'une manière explicite les impacts positifs de l'amélioration de conditions d'accessibilité dans cette zone d'étude. C'est en quelque sorte la réponse directe de la problématique qui est atteint à la fin de l'ouvrage.

BIBLIOGRAPHIES

LISTES BIBLIOGRAPHIQUES

• Ouvrages généraux et spécifiques

- 1- BRUNET R. (1993), « *Les mots de la géographie* », collection dynamique du territoire.
- 2- CLOZIER R. (1969), « *Géographie de la circulation* », édition Genin Paris, 401p, pp. 1-19 ; pp. 309-354.
- 3-MERENNE E. (2013), « *Géographie des transports* », Presse universitaire de Rennes, 2013.
- 4-NEUVY G. (1980) « *Le réseau routier, facteur de développement à Madagascar : évolution de la région Andapa* », revue de Géographie n°36.
- 5- PRAGER J C. (2009), « *Les enjeux géographiques du développement économique* », AFD, département de recherche, 2009, 142p.
- 6-RAUNET M. (1981) *Le milieu physique de la région volcanique. Ankaratra - Vakinankaratra. Itasy* (Madagascar).
- 7-WOLKWOITSCH M. (1973), « *Géographie de transport* », édition Armand colin, Paris 1973, 380p.

• Mémoires et thèses

- 8-ANDRIAMALALA M. R., (2002), « *Les facteurs climatiques et activités agricoles dans la région de Soavinandriana* », mémoire de maîtrise, université ‘Antananarivo, département de Géographie, Décembre 2002.
- 9-ANDRIAMITANTSOA T. H. (1998), « *L'accessibilité aux marchés des paysans producteurs dans le sous-espace de Soanindrariny (Vakinankaratra)* », mémoire de maîtrise, université d’Antananarivo, département de Géographie, Avril 1998.
- 10-RAKOTOARISOA V. (1990), « *Contribution à l'étude géomorphologique de la région de Mananasy : une zone de contact entre le massif de l'Itasy et le moyen ouest* », mémoire de maîtrise, université d’Antananarivo, UER Géographie, Mai 1990, 166p.
- 11-RAKOTOVAO J. H. (2011), « *Gestion foncière décentralisée et accès des groupes vulnérables à la sécurisation foncière : cas de la commune rurale de Soavinandriana Itasy* », mémoire de maîtrise, université d’Antananarivo, département de sociologie, 130p.

12-RAKOTORAHALAHY T. (2008), « *Crédit mutualiste et aménagement de l'espace dans la commune rurale de Soavinandriana Région Itasy : cas de réseau CECAM* », mémoire de maîtrise, université d'Antananarivo, département de Géographie, septembre 2008.

13-RAMASONDRA NO., (2005), « *Les collecteurs de Vakinankaratra : un exemple de structure de réseau dans le flux de redistribution des produits agricoles du paysan au marché d'Anosibe et dans tout l'île* », DEA, université d'Antananarivo, département de Géographie, Mai 2005

14-RANAIVOSOA M. E. (1997), « *Les impacts de la réouverture de la RIP 144 dans la sous-région d'Alarobia Bemaha (Vakinankaratra)* », mémoire de maîtrise, université d'Antananarivo, département de Géographie, Février 1997, 115p.

15-RANDRIAMAMPIANINA A. (2006), « *Le transport routier dans le sous-espace d'Ambatolampy* », mémoire de maîtrise, université d'Antananarivo, département de Géographie, Décembre 2006

16-RANDRIAMIARAMANANA D.F. (2009), « *Logiques sociales et économiques des premiers bénéficiaires des certificats fonciers dans la commune rurale de Soavinandriana* », DEA, Université Catholique de Madagascar, 72p.

17-RANRIANARIVONY T.H. (2014), « *Les réseaux et flux de transport dans la RN3 reliant Antananarivo-Anjozorobe (région Analamanga)* », mémoire de maîtrise, université d'Antananarivo, département de Géographie, décembre 2014.

18-RAVAONIRINA V. (2007), « *Tourisme et accessibilité : cas de Maroantsetra et ses environs* », mémoire de maîtrise, université d'Antananarivo, département de Géographie, Juin 2007.

19-ZOLIARISEHENNO S.V. (2010), « *L'activité agricole dans la commune rurale de Soavinandriana (Région Itasy)* », mémoire de maîtrise, université d'Antananarivo, département de Géographie, Mai 2010, 109p.

• **Documents techniques et rapports**

20-**Anales des mines** : Transports routiers de marchandises et développement économique : une nécessité incontournable ? Novembre 2003e, pp.5-10

21-**CAHIER D'OUTRE MER** : Typologie et articulation des espaces régionaux malgaches Année 1994, Volume 47, [Numéro 187](#) pp. 329-358.

22 -**CREAM** : Monographie de la Région Itasy, Février 2013.

23- **Dominique Van de Walle**, impact evaluation of rural road project, September 2008, 35p.

24-**La sécurité dans les transports à Madagascar** : Évaluation des Problèmes majeurs de Sécurité des Transports en Milieu Rural sur les Hauts-Plateaux de Madagascar, Cas d'étude du *District de Soavinandriana*.

25-Fiche de projet RN 43 -Faratsihô –Sambaina.

26- Kenneth Fortson and Al, Evaluation of a rural road rehabilitation project in Armenia, March 2012, 58p.

27- Monographie du District de Soavinandriana Itasy.

28-**MTPM** : Travaux de Réhabilitation de la Route Nationale RR n° 43 entre Soavinandriana et Faratsihô (PK 29+840 – PK 81+340).

29- **Nicklas Sieber and Heather Allen**, Impacts of rural roads on poverty and equity.

30- **ONE**: Étude pour la formulation d'une politique de l'aménagement routier compatible avec la gestion des ressources naturelles, décembre 1996.

31-**PCD** de Soavinandriana.

32-**PNT** (2004-2020).

33-PNAT.

34-SRAT de la Région Itasy.

35-Rapport d'enquête communautaire de l'observatoire rural de l'Itasy, campagne 2006.

36- Rapport final sur le plan d'action de réinstallation : dans le cadre de la mise en œuvre de travaux de réhabilitation et bitumage de la RNT12A depuis Taolagnaro jusqu'à Vaingaidrano, janvier 2017.

37-Rapport d'Étude d'Impact Environnemental et Social entre Taolagnaro et Vaingaidrano, RNT12A, janvier 2017.

38-Rapport d'Étude d'Impact Environnemental et Social entre Taolagnaro et Ambovombe, RN13, janvier 2017.

• **Textes et lois**

39- Décret n° 99-777 portant classement des Routes Provinciales.

40- Loi n°98-026 portant refonte de la Charte Routière.

41- Loi n°2015-041 autorisant la ratification de l'Accord de Prêt relatif au financement du Projet de réhabilitation de la Route Nationale secondaire RN 43 – “Soavinandriana-Faratsiho-Sambaina” (phase 2), conclu le 05 novembre 2015 entre la République de Madagascar et le Fonds Saoudien pour le Développement (FSD).

42- Loi n°2014-020, article 181, du 27 septembre 2014 relative aux ressources des Collectivités territoriales décentralisées, aux modalités d'élections, ainsi qu'à l'organisation, au fonctionnement et aux attributions de leurs organes.

• **Webographie**

43-**Fiche de présentation Autorité Routière de Madagascar(PDF):RN43** reliant la ville de Soavinandriana et Faratsiho. Disponible sur : www.arm.mg

44-**Cadre général de la filière légume sur la Région Itasy(PDF):**Potentialités hydriques, notamment du côté de Soavinandriana. Disponible sur : www.capfida.mg

45-**Nos références Madagascar** : référence route –Egis Inframad. Disponible : www.egis-inframad.mg/pdf/routes

46 -**Route en piteux état.** Disponible sur www.tribune-madagascar.com

47- **Le Président lance les travaux de construction de la RN43 entre Soavinandriana et Sambaina.** Disponible sur www.presidence.gov.mg

ANNEXES

♦**ANNEXES N°1 : Questionnaires**

AU NIVEAU DE LA COMMUNE

Nom du responsable:

Fonction :

Démographie

Délimitation de la commune ?

Depuis quand Soavinandriana est devenu une commune urbaine ?

Combien de Fokontany constituent la commune, quel est le nombre d'habitants qui y vive ?

Historique et toponymie de Soavinandriana ?

D'où viennent les gens qui habitent dans la commune ?

Quels sont leurs motifs d'installations ?

Activités socio- économiques

Quelles sont les activités principales de la population au sein de la commune ?

Quelles activités prédominent dans la commune ?

Quelles sont les différentes infrastructures que la commune dispose ?

Éducation : EPP, CEG, Lycée, Université avec les autres établissements privés

Santé : hôpital, CSB, etc.

Marché communal

Poste de police

Centre culturel et multimédia

Au niveau du marché communal :

Quel est le jour du marché dans la commune ?

Combien de commerçants fréquentent le marché ?

D'où viennent-ils ?

Quels sont les différents produits qu'ils vendent ?

Est-ce qu'ils paient des impôts ? Si oui, combien ?

Combien est la recette dégagée pendant le jour de marché ?

Est pour les autres jours ?

Est-ce que la superficie du marché est suffisante pour les commerçants ?

Avez-vous de projet pour l'agrandissement du marché ?

Impact de la réhabilitation de la RN43 pour la commune

Quels sont les impacts de la réhabilitation de la RN43 dans la commune ?

Social, économique, touristique, etc.

Quelles sont les activités les plus prépondérantes après cette réhabilitation ?

La sécurité de la population avant et après la réhabilitation ?

Comment se manifeste l'évolution de l'échange de Soavinandriana avec les autres communes avoisinantes ?

Quelle place tient la commune dans le district voire même dans la Région Itasy ?

Transports

Combien de coopératives travaillent dans la commune ?

Est-ce qu'elles sont suffisantes pour la population ?

Est-ce que les transporteurs paient des droits de stationnement ?

Est-ce que vous avez de projet pour la création d'un nouveau stationnement ?

AU NIVEAU DE L'UNIVERSITÉ DE SOAVINANDRIANA

Responsables de l'IESSI

Nom du responsable :

Fonction :

Depuis quand l'IESSI s'installe à Soavinandriana ?

Combien de Domaines (faculté) existent dans l'IESSI ?

Combien de parcours pour chaque Domaine ?

Quels parcours sont le plus prisé des étudiants ? Pourquoi ?

Depuis son existence, est-ce que les nombres des étudiants augmentent ou pas ?

Combien coûtent le droit d'entrée et le frais de formation dans l'IESSI ?

Les étudiants

Nom :

Parcours :

Grades :

Est-ce que vous êtes originaire de la commune ? Sinon d'où venez-vous ?

Pourquoi l'IESSI, mais pas les autres universités qui se trouvent dans votre région ?

Quel est le motif du choix du parcours ?

Quels types de transport utilisez-vous pour aller à l'IESSI ?

Est-ce que cela rentre dans votre dépense mensuelle ?

COOPÉRATIVES DE TRANSPORTS

Combien de voitures effectuent le va-et-vient entre Soavinandriana et le capital/ Soavinandriana-Faratsiho ?

Pour chaque coopérative, quels sont les nombres de tours effectués par jours ?

Combien de passagers/jour ?

Combien coutent le frais des passagers et des marchandises :

Pour le cas des marchandises : quels types, est-ce qu'ils paient aussi des frais ?

Est-ce que les frais des passagers sont les mêmes pendant toute l'année ?

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

Est-ce que vous payez des impôts dans la commune ?

ENQUÊTES MÉNAGÈRES

Activités agricoles et impact de la réhabilitation de la RN43

Fokontany :

Nom du chef de la famille :

Origine :

Profession :

Comment est votre vie avant et après la réhabilitation de la RN43 ?

Si vous constatez des changements, ils se trouvent dans quel domaine ?

Est-ce que vous avez changé le mode de production après la réhabilitation de la RN43 ?

Est-ce que vous avez fait des prêts auprès des banques sur votre commune ou ailleurs pour améliorer votre production agricole ?

Utilisez-vous des engrains ou des intrants ?

Quelles sont les diverses matérielles que vous utilisez ?

Durant la période de contre saison, quelles sont les autres activités que vous faites ?

Est-ce que votre production agricole est destinée seulement pour l'autoconsommation ou vous les exports ailleurs ? Si oui dans quelles régions de notre pays ?

Vous utilisez quels modes transports pour transporter votre production avant la réhabilitation de la RN43 ? Et quelle est la durée de trajet que vous effectuez pour les transporter ? Et après la réhabilitation ?

♦ANNEXES N°2 : Coût du projet: travaux de réhabilitation de la route nationale n° 43 entre Soavinandriana et Faratsiho, plus les avenants.

PLAN DE FINANCEMENT	
	Coût en Ariary
Part BADEA	11 633 103 175
Part FSD	11 648 576 156
Part de GVT (RPI + TVA)	8 071 841 791
COUT TOTAL toutes taxes comprises	31 353 521 122

Source : MTP-ARM 02 mai 2014

Coût du projet avec les avenants

Désignation	Contrat initial	Avenant n°1	Contrat initial +avenant n°1
Montant hors taxe et hors TVA	25 813 302 316	7 900 756 414	33 714 058 730
Taxes autres que TVA	314 631 952	96 563 348	411 195 300
TVA 20%	5 225 586 854	1 599 463 952	6 825 050 806
Montant et TVA comprise	31 353 521 122	9 596 783 714	40 950 304 000

Source : ARM 2014.

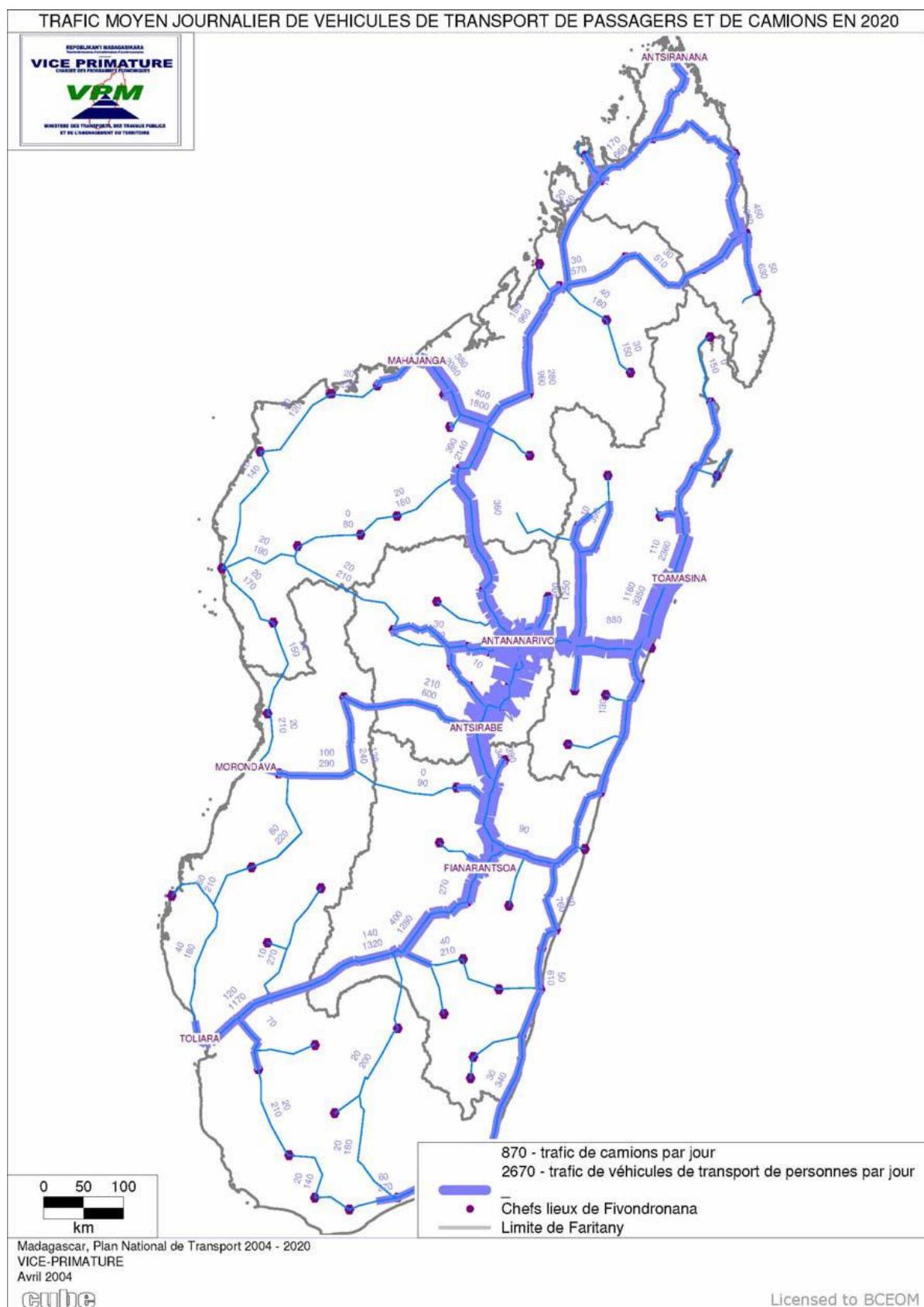
♦**ANNEXES N°3 : Principales caractéristiques du projet**

DESIGNATION	DESCRIPTION
Longueur de la route	98 km (longueur actuelle à l'exécution des travaux)
Tronçon 1 de la RN43: Soavinandriana - Faratsiho	51,500 km
Largeur de chaussée	5,50 m
Accotements	0,50 à 0,75 m en matériaux de couche de base revêtue de monocouche
Nature de chaussée	Enduit bicouche, couche de base en GCNT 0/315 de 15 cm à 18 cm d'épaisseur et couche de fondation de 20 cm à 25cm d'épaisseur pour la chaussée neuve.
Principaux ouvrages d'art	45 ml de ponts console en béton armé à 2 voies à reconstruire dont 24 ml au PK 65+110 et 21 ml au PK 76+460. Construction des 18 dalots-cadres de dimensions : 2 x 400 x 300 ; 1 x 400 x 300 ; 1 x 300 x 200, 2 x 200 x 200, 150x150.
Ouvrages d'assainissement	réhabilitation ou construction des ouvrages d'assainissement (160 dalots en béton armé de dimension 80x80 et 100x100, fossés revêtus, caniveau, etc...)
Terrassements	Préparation de plate-forme pour chaussée, remblais, entre autres le rehaussement des digues, déblais, évacuation de matériaux d'éboulement, comblement de

	lavaka, etc.
Signalisation et équipement	Mise en place de bornes kilométriques, de balises de virages, de panneaux de signalisation en béton préfabriqué, de bordures type CS2, type T2, de glissières de sécurité et de la peinture pour le marquage horizontale de la chaussée.

Source : MTP-ARM 02 mai 2014

•ANNEXES N° 4: Trafics routiers en 2020 (réseau de base)



Source : PNT, 2004

- **ANNEXES N°5** : Nombre de la population par tranche d'âge et par sexe dans la commune urbaine de Soavinandriana.

MINISTÈRE DE L'INTÉRIEUR		PREFECTURE DE MIARINARIVO		DISTRICT DE SOAVINANDRIANA		ARRONDISSEMENT ADMINISTRATIF		SOAVINANDRIANA		REKENING 2017		RECENSEMENT 2017		SOAVINANDRIANA		DANS LA COMMUNE URBAINE DE SOAVINANDRIANA		TABLEAU FAISANT RESSORTIR LE NOMBRE DE LA POPULATION PAR TRANCHE D'ÂGE ET PAR SEXE		PREFECTURE DE SOAVINANDRIANA		REKENING 2017							
AGE	SEXE	0-4	5-9	10-14	15-19	20-24	25-29	30-34	35-39	40-44	45-49	50-54	55-59	60*	SEXE	0-4	5-9	10-14	15-19	20-24	25-29	30-34	35-39	40-44	45-49	50-54	55-59	60*	TOTAL
AMBATOMBOSITRA	115	121	112	127	115	120	122	132	102	101	70	82	57	62	65	67	53	52	38	45	38	41	36	36	31	26	1966		
AMBOHIBARY	120	118	105	106	85	85	65	67	55	51	40	54	51	70	71	46	61	41	42	40	42	35	21	22	21	22	1590		
AMBOHIMANANA	45	62	75	80	84	85	64	60	40	45	40	42	30	33	31	31	30	31	21	22	23	19	17	20	11	14	1055		
AMBOHIMIRINTSOA	92	90	81	88	112	111	91	89	60	66	42	46	33	36	27	36	33	27	25	23	21	27	19	15	14	9	1313		
AMBOHIMIRITA	85	88	82	85	87	87	85	80	45	47	40	42	36	37	37	39	28	25	25	24	19	17	20	15	10	12	1197		
AMBOHITRAIVO	94	95	84	82	71	72	76	83	42	43	55	54	47	48	55	57	55	58	25	26	33	37	25	26	17	17	1355		
AMPIAKARANA	85	88	110	130	138	170	120	132	68	82	51	56	52	50	35	44	49	40	45	40	32	30	24	18	10	10	1724		
AMPITSAHARANA	125	133	155	174	156	171	200	225	88	92	68	70	64	72	59	61	57	51	27	30	25	26	45	37	37	30	2278		
ANDRANOFOOTSY	102	100	120	136	146	161	171	156	82	92	80	75	56	61	56	66	42	46	36	40	32	36	26	25	20	20	1989		
ANOSILAVA	84	100	111	120	133	145	121	122	100	101	80	75	49	50	38	41	36	46	35	42	24	31	20	23	15	10	1752		
ANTORAPASIIKA	92	87	100	120	82	92	106	122	60	66	40	42	46	51	42	42	32	40	22	33	25	30	23	22	16	20	1453		
ANTRANOROA	142	166	170	160	191	200	170	210	180	185	115	125	99	90	68	75	70	72	60	65	60	60	52	50	50	51	2936		
ANTSAHALAVABE	121	110	99	123	99	120	110	120	110	100	101	60	65	45	55	36	40	50	46	45	50	44	49	26	30	30	1954		
AVARATSENA	100	102	200	236	218	233	215	250	218	225	120	130	118	130	90	102	86	99	50	55	45	46	40	41	30	26	3205		
BEFARITRA	70	76	102	122	123	125	117	136	89	101	51	56	40	49	35	34	30	32	27	23	23	30	22	21	17	20	1571		
FIANTSONANA	101	100	123	136	127	135	135	150	80	90	65	61	60	50	48	41	42	31	36	41	46	32	27	20	20	1862			
MAHTSINJO	82	83	80	90	80	83	88	80	73	61	66	51	56	37	41	51	50	31	40	31	40	26	20	15	18	1453			
MANOROANA	100	99	116	118	89	100	80	88	65	62	80	81	45	56	40	42	40	45	40	40	25	19	20	16	15	18	1539		
MERIKANDREFANA	75	78	86	90	78	85	75	82	45	50	40	41	45	50	31	40	31	86	23	37	31	28	21	26	15	11	1250		
SAHAPETRAKA	88	91	99	113	100	92	80	81	87	88	80	66	50	50	55	40	40	36	32	36	30	28	20	30	17	20	1549		
SOAVINANDRIANA AMBONY	101	105	180	185	221	238	205	225	110	120	121	130	122	140	100	102	80	95	60	65	44	52	32	33	30	28	2924		
TAMORONALA FIRASANA	90	96	120	128	140	140	138	150	125	130	102	100	85	80	60	61	60	50	46	46	36	34	23	27	26	30	2123		
TANJOMBATO	80	86	80	91	99	100	99	120	80	75	50	71	50	48	35	40	35	35	24	25	23	20	11	10	10	1462			
TOTAL	2189	2274	2590	2840	2774	2947	2728	2968	2011	2089	1602	1656	1250	1425	1161	1235	1061	1094	825	891	749	792	652	640	487	470	41500		

Source : CU Soavinandriana, 2018

TABLE DES MATIÈRES

SOMMAIRE	i
RÉSUMÉ	ii
ACRONYMES	iii
TABLE DES ILLUSTRATIONS	v
GLOSSAIRES	vii
INTRODUCTION GÉNÉRALE	1
PREMIÈRE PARTIE : «CONTEXTES, NOTIONS ET MÉTHODOLOGIE DE LA RECHERCHE» .	3
Chapitre 1 : CONTEXTES ET MÉTHODOLOGIES	4
A- Localisations, historiques de Soavinandriana et la RN 43	4
A-1 Localisations de la ville.	4
A-2 Un site historique depuis le royaume d'Andrianampoinimerina.....	6
A-3 La RN43, une composante importante des réseaux routiers secondaires.	6
B- Contextes et notions.....	9
B-1 Contexte général du sujet.....	9
B-2 Notions et définitions.....	10
C- Démarches de la recherche.	11
C-1 Recherches bibliographiques.....	11
C-2 Méthodologie de collecte de données	14
C-3 Enquêtes.....	15
C-4 Difficultés	16
Chapitre 2 : SOAVINANDRIANA : UN MILIEU TROPICAL D'ALTITUDE	17
A- Conditions géographiques.....	17
A-1 Topographie et pédologie.	17
A-2 Végétation et hydrographie.....	17
A-3 Un climat tropical d'altitude	18
B- Dimensions humaines	21

B-1- Répartition de la population.....	21
B-2 Évolution de la population	25
B-3 Prédominance d'une population jeune.....	25
Conclusion de la Première Partie.....	27
DEUXIÈME PARTIE : « LES IMPACTS SPATIAUX ET ÉCONOMIQUES DE LA RÉHABILITATION DE LA RN 43 AU SEIN DE LA COMMUNE URBAINE DE SOAVINANDRIANA »	28
Chapitre 3 : LA RN 43 : UNE VOIE DE DESSERTE POUR UN VASTE TERRITOIRE DE SOAVINANDRIANA	29
A- Soavinandriana, un territoire enclavé pendant plusieurs décennies.....	29
A-1 Situation générale de la commune avant la réhabilitation de la RN 43	29
A-2 La commune urbaine de Soavinandriana actuelle	32
B- Ouverture et développement des échanges	37
B-1 Mobilité de la population	37
B-2 Accessibilité aux marchés	38
Chapitre 4 : LA RN 43, UN FACTEUR DE REDYNAMISATION DE LA VILLE DE SOAVINANDRIANA	41
A- Redynamisation du secteur primaire : l'agriculture.....	41
A-1 Une zone à vocation agricole	41
A-2 La RN 43 : une route d'écoulement de produits agricoles.....	44
B- Développement du secteur tertiaire : les transports.....	48
B-1 Axe Antananarivo-Soavinandriana.....	48
B-2 Axe Soavinandriana-Ambohidanerana	50
B-3 Axe Soavinandriana-Faratsihio	51
B-4 Axe Antananarivo-Faratsihio	52
Conclusion de la Deuxième Partie.....	54
Partie III : LES DÉFIS ET LES PERSPECTIVES DE DEVELOPPEMENT POUR LA VILLE DE SOAVINANDRIANA	55
Chapitre 5 : LES PROBLÉMES DE LA VILLE DE SOAVINANDRIANA	56

A-	Statut obsolète et désorganisation spatiale	56
A-1	Problème au niveau de son statut	56
A-2	Problème de l'organisation spatiale.....	58
B-	Insuffisances des infrastructures routières	62
B-1	Problèmes externes	62
B-2	Problèmes internes.....	66
Chapitre 6 : LES PERSPECTIVES POUR LE DEVELOPPEMENT DE LA COMMUNE DE SOAVINANDRIANA		68
A-	Quelques suggestions pour assurer le développement de la commune.....	68
A-1	Élaboration d'un PUDi pour la ville de Soavinandriana.	68
A-2	Promotion du secteur touristique : local et régional	71
B-	Mise en place des nouvelles infrastructures routières	72
B-1	Ouverture d'un nouvel axe entre Soavinandriana et Miarinarivo.....	72
B-2	Ramification de réseaux régionaux par le biais de la RN 43	76
Conclusion de la Troisième Partie		80
CONCLUSION GÉNÉRALE		81
BIBLIOGRAPHIES		83
ANNEXES N°1 : Questionnaires		89
ANNEXES N°2 : Coût du projet: travaux de réhabilitation de la route nationale n° 43 entre Soavinandriana et faratsiho, plus les avenants.....		92
ANNEXES N°3 : Principales caractéristiques du projet		93
ANNEXES N°4: Trafics routiers en 2020 (réseau de base)		95
ANNEXES N°5 : Nombre de la population par tranche d'âge et par sexe dans la commune urbaine de Soavinandriana.....		96
TABLE DES MATIÈRES.....		97