

## PROBLEME D'AMENAGEMENT REGIONAL D'UN ESPACE GEOGRAPHIQUEMENT HETEROGENE : LE NORD DE MADAGASCAR

M. PORTAIS

Dans les pays tropicaux sous-industrialisés, ni les régions traditionnelles, correspondant à une grande unité physique ou humaine, ni les régions nouvelles définies par la zone d'attraction et d'influence d'une grande ville, ne semblent fournir les cadres de l'aménagement régional que beaucoup avaient souhaité. Lorsque des tentatives ont été faites, comme en Côte-d'Ivoire, pour chercher à réduire les disparités à l'intérieur d'un pays, certains ont pu se demander, en fin de compte, si on ne se masquait pas des problèmes plus importants, et aboutir à la conclusion qu'une « véritable planification régionale, s'appuyant sur une politique de développement à base régionale, est en Côte-d'Ivoire sans objet » (1). Que l'on en revienne alors à la planification sectorielle ou que l'on définisse une planification opérationnelle, la régionalisation semble bel et bien sacrifiée et enterrée avant d'avoir vu le jour.

L'exemple du Nord de Madagascar, que nous allons évoquer, montre pourtant qu'en certains cas, l'existence d'un *problème* à résoudre, même dans un espace géographiquement hétérogène, nécessite une politique cohérente d'intervention. C'est d'ailleurs l'existence de ce problème et la nécessité d'un aménagement, qui nous permettent de présenter le Nord comme une véritable région.

\*  
\* \*

### I - UN ESPACE HETEROGENE ET DES ILOTS DE MISE EN VALEUR

Sur la carte régionale de l'Atlas de Madagascar, il a été défini une région Nord, coïncidant pratiquement à la province de Diégo-Suarez et qui correspond effectivement à ce que tout le monde, à Madagascar, appelle « la région Nord ».

Or, cette « région » ne correspond ni à une unité naturelle, ni à une unité humaine, et reste un ensemble très largement hétérogène.

Sans insister beaucoup, notons par exemple que sur le plan géomorphologique, le Nord, à cheval sur le socle ancien et sur le bassin sédimentaire, avec ici et là des édifices et des épanchements volcaniques d'âge et de formes variés, présente une très grande *diversité de paysages*.

---

(1) Communication de J.-L. LIERDEMAN au présent colloque.

La variété des *climats*, avec un type « côte-est » presque constamment humide, un climat de type « côte-ouest » à longue saison sèche, des climats montagnards tropicaux et les transitions les plus diverses, permet, sur un espace relativement réduit, la pratique de presque toutes les cultures tropicales et de nombreuses cultures tempérées.

Sur le plan *historique et humain* en général, le Nord a subi des influences extrêmement variées. Celle, très ancienne, des commerçants arabes et indiens, puis celle de la petite colonisation réunionnaise et de la grande colonisation de sociétés européennes. La prospérité relative et l'appel de main-d'œuvre qui en a résulté ont entraîné, depuis le début du siècle, des vagues incessantes d'immigrants venus de toutes les régions de l'île, du Sud-Est tout d'abord, puis de l'extrême Sud, des plateaux du centre et du pays Tsimihety, sans compter ceux venus des Comores. De tout cela il résulte un pays bigarré et très ouvert, peut-être au fond l'un des plus représentatifs de la nation malgache et des contacts qu'elle a avec l'extérieur.

Quant à la carte de *répartition de la population*, elle présente des écarts extrêmes avec des densités supérieures à 100 hab./km<sup>2</sup> dans les parties les mieux mises en valeur, voisinant avec des zones presque vides.

Ce n'est donc pas par le fait d'une quelconque « unité » qu'il convient de définir la région Nord, mais par un problème qui nous semble essentiel et que nous voudrions poser succinctement.

La région Nord, depuis 3/4 de siècle, a évolué sous la forme d'îlots de mise en valeur, sous des influences et avec des spécialisations diverses, s'ignorant le plus souvent les uns les autres. Un archipel de petites régions économiques, séparées par des zones restées très en marge et très peu intégrées à l'ensemble, a ainsi vu le jour. Chacun de ces îlots économiques possède un exutoire, un port le branchant directement sur l'extérieur, pour ne pas dire directement sur l'étranger.

Tels sont le Sambirano, Nossi-Bé, la plaine d'Ambilobé, la région de Diégo-Suarez et son annexe le flanc oriental de la Montagne d'Ambre, et les basses vallées de la côte Nord-Est, tournées soit vers Vohémar, soit vers Sambava, soit vers Antalaha. Quant à la cuvette d'Andapa, pour être entièrement enclavée à l'intérieur, elle n'en avait pas moins jusqu'à une date récente un véritable port, son aéroport qui, chaque année, exportait la quasi-totalité de la vanille et du café produits dans la cuvette et importait tous les produits de consommation non agricoles nécessaires aux besoins intérieurs.

La capitale provinciale, Diégo-Suarez, était bien incapable d'unir ces îlots tant elle se trouve excentrée, isolée, point d'appui militaire créé pour des raisons stratégiques entièrement étrangères à la vie régionale.

L'ensemble de cet « archipel » est enfin resté très isolé du reste de Madagascar, aucune route permanente ne franchissant les limites de la province de Diégo-Suarez.

Chacune des « îles » ainsi définies s'est développée sous des influences diverses et avec des formes variées d'exploitation, allant de la petite paysannerie à la grande plantation employant plusieurs milliers de salariés. Toutes cependant ont pour vocation les cultures commerciales. Ici, la vanille et le café, là le sucre et le coton, là le cacao, le café et le poivre, là encore la plupart de ces cultures et les plantes à parfum.

L'arrière pays de Vohémar lui-même, essentiellement pastoral, avait jusqu'il y a peu de temps pour principal revenu monétaire l'exportation des bœufs sur pieds vers l'île Maurice. Quant à la face orientale de la Montagne d'Ambre, dont les cultures sont principalement vivrières, elle a essentiellement pour fonction l'approvisionnement de la ville, de la base militaire et du port de Diégo-Suarez.

## II - INTEGRATION REGIONALE ET VOIES DE COMMUNICATION

Tous ces îlots ont donc une agriculture très commercialisée, donnant des productions dont beaucoup subissent une transformation sur place, avec une paysannerie très largement intégrée à l'économie monétaire.

Or, aujourd'hui, par suite de l'ouverture progressive de voies de communications permanentes, les routes goudronnées, un problème majeur se pose à cette région : celui de réaliser enfin la véritable *intégration économique régionale* de zones jusque-là très isolées et très inégalement développées.

Les quelques îlots de développement que compte la province, grâce à la mise en valeur dont ils ont été l'objet, ont attiré et attirent encore aujourd'hui une importante immigration. L'accroissement démographique considérable qui en résulte pose de multiples problèmes tels par exemple celui du défrichement excessif des versants forestiers de la cuvette d'Andapa, ou celui de la tension permanente qui existe entre les immigrants et les autochtones antakarana, au sujet des questions foncières dans la plaine d'Ambilobe.

Pour résoudre ces problèmes, souvent mal connus, et pour améliorer ou tout au moins maintenir le niveau de vie d'une population en accroissement rapide ou, plus simplement encore, pour profiter des excellentes potentialités agricoles de cette région pour favoriser la production de denrées d'exportation, des opérations de mise en valeur et de vulgarisation agricole ont vu le jour. Telles par exemple l'Opération Café-Poivre, l'Opération Cacao, la Ferme d'Etat cocotier ou l'Opération de Mise en Valeur de la cuvette d'Andapa.

Malheureusement, la plupart de ces actions ont été menées isolément, sans souci d'aménagement régional, et strictement dans le cadre de ces anciens îlots de mise en valeur isolés les uns des autres. Il s'agit donc d'opérations définies dans le cadre d'une planification nationale sectorielle.

Or, depuis quelques années, des routes se sont ouvertes, d'autres sont en chantier ou leur financement est acquis. Dans les années qui viennent, le fait nouveau essentiel sera donc cette possibilité d'intégration plus grande de tout l'espace de la région Nord (cf. fig. 1).

Des équipements, créés pour des micro-régions, vont se trouver regroupés. Des ports, par exemple, vont fermer. Ainsi en sera-t-il de Sambava et d'Antalaha au profit de Vohémar. Toute réorganisation régionale va devoir se réaliser. Telle petite cuvette jusque-là isolée, et dont l'aménagement était inenvisageable, pourra se relier par une courte desserte à une route nouvellement ouverte.

C'est le problème de cette réorganisation et de l'intégration des économies autrefois insulaires qui va devoir être résolu. C'est à partir de ce moment là qu'il convient absolument de penser toute mise en valeur en fonction de l'aménagement global de la région.

Prenons un exemple, celui de la cuvette d'Andapa.

On a réalisé là-bas, entre Sambava et Andapa, une route de montagne de plus de 100 km, et qui a coûté très cher, pour débloquer la cuvette. Son objet premier était l'évacuation des cultures riches de vanille et de café produites à Andapa. Pour mieux la rentabiliser, son coût ayant dépassé largement les prévisions, on a pensé utiliser les potentialités rizicoles offertes par un important aménagement hydro-agricole de la cuvette, pour combler le déficit rizicole des zones côtières, elles aussi tournées vers la production de vanille et de café.

Ce projet est actuellement en cours de réalisation et il témoigne d'un premier souci d'aménagement régional véritable. Cependant, le paysan d'Andapa, lui, sait bien que son aisance relative, il la doit d'abord à la vanille, et accessoirement au café. Son plus grand désir est d'accroître sa production de vanille, résultat d'une culture riche, capable de faire vivre beaucoup de monde en peu d'espace. A côté de cela, la riziculture, dans une cuvette où la densité dépasse 200 hab./km<sup>2</sup> sera toujours, même avec de hauts rendements, une culture pauvre.

Aménager en rizières des terres dont la vocation est manifestement rizicole est une excellente chose, mais étant donné le prix qu'il faut-y mettre, on peut se demander s'il est sage d'avoir négligé la vocation vanillière de la cuvette. Cette orientation aurait très bien pu se réaliser parallèlement à l'opération de développement de la production caféière qui est actuellement en cours avec succès. La vulgarisation de véritables méthodes horticoles de production vanillière et la prospection commerciale de nouveaux

marchés pour la vanille malgache sont probablement, avec la poursuite de l'assainissement du marché de la vanille, les façons les plus efficaces de faire vivre au mieux 200 hab./km<sup>2</sup>, en accroissement de plus de 3 % par an.

A côté de cela, l'alimentation en riz de la zone côtière pourrait se faire sans problème par l'intégration à l'économie régionale de petits bassins restés jusqu'ici complètement isolés comme la région d'Andrafainkono ou la Haute Bemarivo, qui recèlent d'importantes potentialités rizicoles, qui ont actuellement des densités de 10 à 20 hab./km<sup>2</sup> et qu'il suffirait de relier par des bretelles aux routes actuellement en construction.

Il semble donc que pour la région Nord, le problème de la mise en valeur, lié à l'ouverture de voies de communication permanentes, soit à résoudre d'une part, par l'accentuation de la vocation propre à chaque îlot déjà relativement bien développé, et d'autre part, par l'intégration des zones actuellement isolées et recelant des potentialités variées. Il suffit par exemple de penser aux grandes possibilités de la Montagne d'Ambre dont seul le versant oriental est partiellement mis en valeur pour les besoins de Diégo-Suarez. Ses riches sols volcaniques, associés à une meilleure maîtrise de l'eau, permettraient des récoltes incomparablement plus abondantes et variées que celles que nous y découvrons actuellement et dont seule une augmentation des débouchés, consécutifs à une meilleure intégration régionale et nationale, pourrait stimuler la croissance.

Pour terminer, nous ajouterons que dans le domaine du commerce international, qui seul, actuellement, a une réelle importance dans cette région, la position d'infériorité des nationaux par rapport aux étrangers est flagrante. Sur 21 sociétés exportatrices de vanille, 3 seulement sont dirigées par des Malgaches, encore sont-elles parmi les moins importantes. En revanche, c'est dans un accroissement des échanges intérieurs, où ils sont beaucoup mieux à l'aise, que l'esprit d'entreprise des nationaux pourra réellement s'exercer et que s'offriront à eux de plus larges possibilités d'action, comme en témoigne la place qu'ils acquièrent peu à peu dans les entreprises de transports intérieurs.

C'est ainsi qu'actuellement, à la suite de l'ouverture de la route Sambava-Andapa, plusieurs petites entreprises de transport se développent localement pour se substituer au trafic autrefois assuré par la seule compagnie nationale Air-Madagascar. L'ouverture de la route Sambava-Vohémar sera également l'occasion d'un développement de ces entreprises locales au détriment des compagnies de navigation.

\*  
\* \*

La mise en œuvre d'une politique régionale des voies de communication n'est donc pas sans intérêt, et elle implique, dans une phase suivante, une nouvelle répartition des équipements sociaux et commerciaux. Elle doit aboutir, dans le Nord de Madagascar, à faire d'un espace hétérogène une région cohérente et intégrée au reste de l'économie nationale. Enfin, elle devrait permettre, dans une certaine mesure, de donner de meilleures chances aux « entrepreneurs » locaux.