

Catherine Fournet-Guérin

Madagascar, île immobile ?

Paradoxes, contrainte et essor des mobilités dans un pays du Sud

Avertissement

Le contenu de ce site relève de la législation française sur la propriété intellectuelle et est la propriété exclusive de l'éditeur.

Les œuvres figurant sur ce site peuvent être consultées et reproduites sur un support papier ou numérique sous réserve qu'elles soient strictement réservées à un usage soit personnel, soit scientifique ou pédagogique excluant toute exploitation commerciale. La reproduction devra obligatoirement mentionner l'éditeur, le nom de la revue, l'auteur et la référence du document.

Toute autre reproduction est interdite sauf accord préalable de l'éditeur, en dehors des cas prévus par la législation en vigueur en France.

revues.org

Revues.org est un portail de revues en sciences humaines et sociales développé par le Cléo, Centre pour l'édition électronique ouverte (CNRS, EHESS, UP, UAPV).

Référence électronique

Catherine Fournet-Guérin, « Madagascar, île immobile ? », *Espace populations sociétés* [En ligne], 2010/2-3 | 2010, mis en ligne le 31 décembre 2012, consulté le 29 octobre 2013. URL : <http://eps.revues.org/4131>

Éditeur : Université des Sciences et Technologies de Lille

<http://eps.revues.org>

<http://www.revues.org>

Document accessible en ligne sur : <http://eps.revues.org/4131>

Ce document PDF a été généré par la revue.

© Tous droits réservés

Catherine FOURNET-GUÉRINUniversité de Reims-Champagne-Ardenne
UFR Lettres et Sciences Humaines
Département de Géographie
57, avenue Pierre Taittinger
51096 Reims Cedex
Catherine-guerin@wanadoo.fr

Madagascar, île immobile ? Paradoxes, contrainte et essor des mobilités dans un pays du Sud

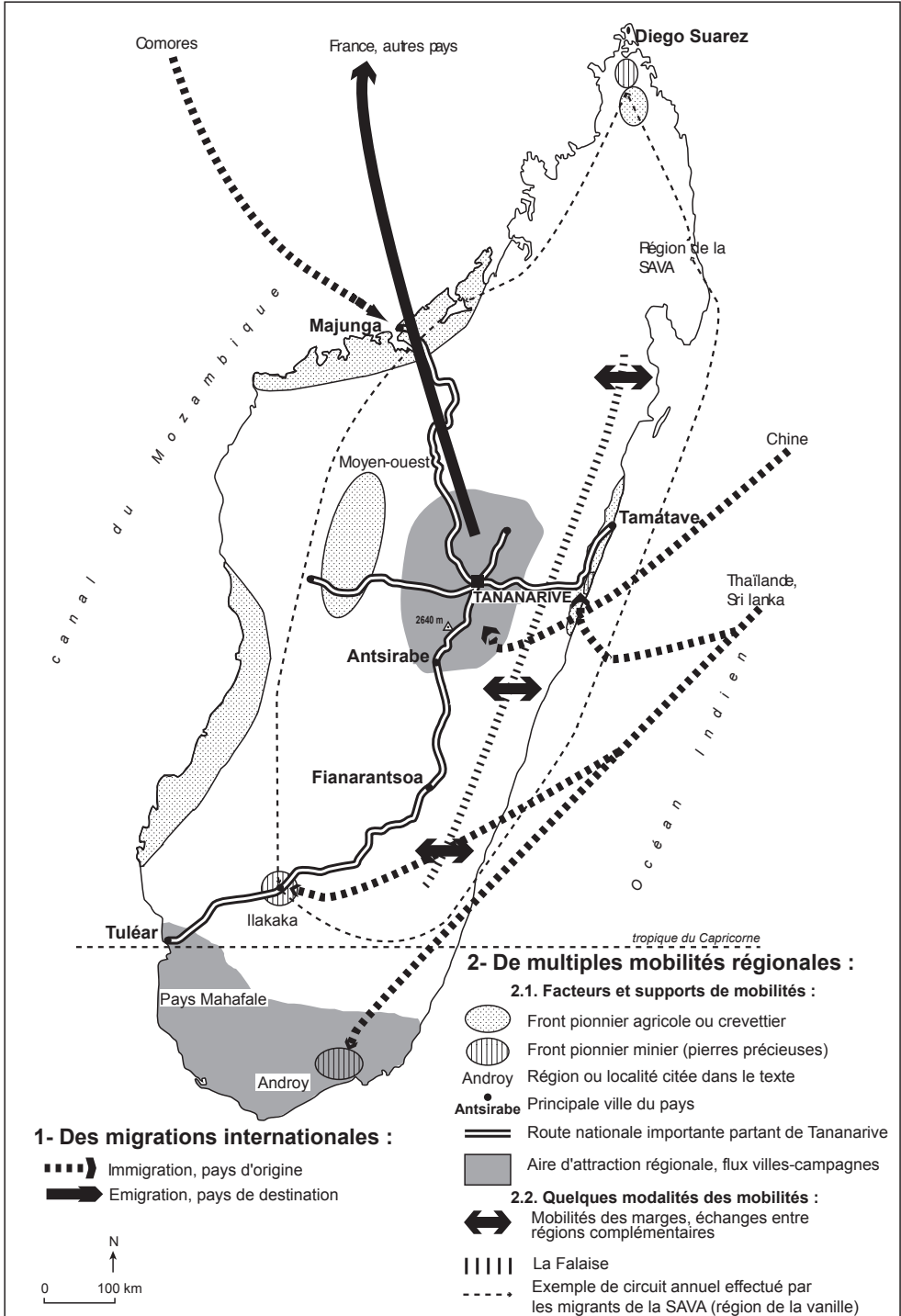
Dans la « planète migratoire » [Simon, 2008], Madagascar n'apparaît pas comme un pays concerné par le phénomène des migrations internationales¹. Dans *Images économiques du monde* (2010), l'émigration malgache n'est pas même figurée, tandis qu'à la rubrique « taux d'immigration » est indiqué un énigmatique « 0 ». À l'échelle du continent africain, jamais ce pays insulaire, toujours considéré comme quelque peu à part, ne fait l'actualité pour ses populations déplacées ou réfugiées, en dépit des troubles politiques qui l'agitent de manière récurrente et des difficultés économiques structurelles, contrairement à la plupart des pays pauvres confrontés à des situations similaires (Congo, Kenya, Éthiopie, Zimbabwe, Angola, Mozambique...). S'il apparaît comme « immobile » à l'échelle internationale, Madagascar semble l'être tout autant à l'échelle de son territoire : pas de mégapole polarisant d'importants flux de ruraux, pas de grands fronts pionniers modifiant la répartition générale du peuplement. Cette situation est paradoxale pour un territoire qui fut peuplé

exclusivement par vagues migratoires océaniques (à partir du 9^{ème} siècle probablement) : il s'agit de populations venues des îles océaniques (monde malais), auxquelles se sont ajoutés plus tardivement des flux en provenance de la péninsule arabique, du continent africain, et à partir du 19^{ème} siècle, des Mascareignes, d'Inde et de Chine. L'île a été insérée dans des réseaux d'échanges durant des siècles, qu'il s'agisse de la traite négrière (en liaison avec l'Afrique comme avec les Mascareignes), de la piraterie dans l'océan Indien à l'époque moderne ou encore de la circulation des marchands sur le pourtour de ce même océan. L'insertion dans des formes de mobilités internationales est donc ancienne, si bien que leur apparent effacement contemporain n'en est que plus surprenant. Pourtant, la littérature scientifique fait état de mobilités de toutes natures dans cette île isolée de l'hémisphère austral. À l'époque de la colonisation française, plusieurs chercheurs ont mené des travaux sur les migrations internes [Deschamps, 1959 ; Molet, 1960 ; Vianès, 1959], tandis que, plus

¹ Comme un certain nombre d'autres pays du Sud, il appartient à la catégorie « pays à immigration et émigration

inférieures à 5% de la population totale » [Simon, 2008, atlas p. X].

Carte 1. Migrations et mobilités à différentes échelles à Madagascar



récemment, d'autres se sont intéressés aux migrations intérieures [Raison, 1984], à la diaspora malgache en France, « migration silencieuse » [Crenn, 1997] ou encore à l'immigration méconnue des Comoriens dans la Grande Île (*Études de l'océan Indien*, 2007). Si le phénomène migratoire est de fait trop modeste à Madagascar pour apparaître de manière significative dans les grands indicateurs statistiques internationaux, il n'en est pas moins réel et révélateur de processus qui concernent le reste du monde. Alors que

Madagascar peut sembler de prime abord en marge des mobilités liées à la mondialisation, l'article vise à souligner qu'en réalité les territoires et les sociétés malgaches sont pleinement concernés par ces processus de transformation. Il s'agira de montrer également de quelle manière et dans quelle mesure ces nouvelles mobilités, internationales (en provenance ou à destination de l'île), intra-insulaires (internes au monde rural ou vers les villes) et urbaines, s'articulent les unes avec les autres.

1. MADAGASCAR DANS LA PLANÈTE MIGRATOIRE

1.1. Un pays du Sud que l'on quitte, mais une émigration très particulière

Pour ce qui est de l'émigration, la situation de Madagascar présente un profil atypique. En effet, son faible indicateur de développement humain (0,533, 122^e rang mondial en 2006) placerait ce pays logiquement dans la catégorie des pays émetteurs de migrants internationaux. Or, plusieurs éléments contredisent cette corrélation considérée comme banale ailleurs dans le monde. Tout d'abord, le taux d'émigration est extrêmement modeste. Sur les quelque 19 millions de Malgaches, moins d'une centaine de milliers vivent à l'étranger, soit moins de 0,5% de la population. Cela tient à différents facteurs, dont l'insularité qui provoque un renchérissement des coûts de transport : il est pour ainsi dire impossible de quitter l'île autrement qu'en avion et toutes les liaisons aériennes, qu'elles soient régionales ou à destination de l'Europe (seules la France et l'Italie sont desservies depuis Madagascar), sont coûteuses. En outre, Madagascar demeure un pays rural (plus des trois-quarts de la population totale), dans lequel le niveau de scolarisation est très faible, ce qui limite *de facto* l'accès à l'émigration pour les individus sans qualification et ne maîtrisant pas le français. Enfin, c'est un pays à l'intérieur duquel de très nombreuses régions demeurent difficiles d'accès et cantonnées dans un isolement prononcé.

Qui plus est, les Malgaches qui émigrent constituent une catégorie sociale et spatiale tout à fait particulière, qui n'est en rien représentative de la population dans son

ensemble. L'émigration malgache est presque exclusivement le fait d'urbains, issus de la capitale Tananarive et de l'ethnie résidant dans la région, les Merina. Il s'agit d'une émigration d'élites à tous points de vue et francophone. Les Malgaches susceptibles de mettre en œuvre un projet d'installation durable à l'étranger appartiennent pour l'immense majorité aux catégories sociales aisées de la capitale, plus encore des hautes castes [Fournet-Guérin, 2007]. L'appartenance à ces groupes sociaux favorisés permet de mobiliser des réseaux transnationaux souvent anciens et très actifs : liens avec des établissements scolaires de renom en France, relations familiales, contacts avec les élites politiques et intellectuelles françaises. Nombreux sont les cas de réussite individuelle, parfois spectaculaires, qui illustrent l'origine socialement privilégiée de ces personnes : écrivains (Jean-Luc Rahananana, Michèle Rakotoson), sportifs de haut niveau (Mathieu Razanakolona, skieur malgacho-canadien ; Nicole Ramalalanirina, athlète), professeurs d'université, de médecine, chercheurs, etc. L'exemple de Bernard Ramanantsoa, directeur général de l'école de commerce française HEC, constitue l'illustration emblématique d'une réussite personnelle. Très nombreux sont également les cadres de l'État malgache qui ont été formés en France ou à l'étranger. Le parcours de Didier Ratsiraka, qui dirigea le pays de 1975 à 2002 (avec quelques interruptions troublées), est exemplaire : élève de classe préparatoire scientifique, il fut ensuite formé à l'École Navale de Brest. Cependant, tous

les Malgaches installés à l'étranger n'occupent pas des positions sociales prestigieuses et doivent souvent se contenter de métiers et surtout de statuts inférieurs à ceux qu'ils occupaient à Madagascar : beaucoup sont employés (dans la logistique, la livraison) et ouvriers. L'émigration malgache est ainsi très sélective, ce qui contribue à expliquer sa faiblesse numérique ainsi que les nouvelles pratiques spatiales de mobilités mises en œuvre. Parmi les émigrés malgaches en position économique favorable, nombreux sont ceux qui ont les moyens de revenir au pays à l'occasion de vacances ou d'un événement familial (décès surtout, qui suscite presque toujours un déplacement, mariage, fête familiale religieuse, etc.), au rythme d'un voyage annuel, parfois davantage pour les plus aisés. Pour les autres, il faut patienter et épargner durant plusieurs années, surtout parce que la plupart des émigrés sont installés dans des pays géographiquement éloignés de Madagascar.

L'émigration internationale est très polarisée par quelques destinations. En premier lieu vient la France, ancienne métropole coloniale, qui continue d'attirer la majorité des émigrants malgaches, selon un phénomène classique de filière migratoire. Il est difficile d'évaluer le nombre de Malgaches résidant en France, car une partie importante d'entre eux sont en fait de nationalité française (immigrés ou bien Français depuis l'indépendance en 1960). Diverses études font mention de quelque cinquante mille Malgaches ou personnes originaires du pays [Crenn, 1997]. L'île de la Réunion accueille une petite diaspora malgache de proximité (quelques milliers de personnes, soit entre le tiers et la moitié des étrangers vivant dans l'île). Les Malgaches se trouvent également, toujours en nombre très modeste, à l'île Maurice et en Afrique du Sud. Ailleurs en Afrique, la présence malgache est faible, limitée pour l'essentiel au personnel diplomatique et à quelques commerçants et hommes d'affaires, au Sénégal par exemple (seul pays d'Afrique à héberger une ambassade malgache avec l'Afrique du Sud). En Europe, outre la France, quelques pays accueillent des Malgaches : Belgique, Allemagne. Enfin, le cas du Canada est intéressant car les provinces francophones comme le Québec sont choisies par des Malgaches

comme régions d'installation, souvent à l'occasion des études supérieures ou pour la durée d'une formation professionnelle.

On assiste depuis quelques années au développement de nouvelles mobilités mises en œuvre par les émigrés. Il y a ceux qui désirent profiter d'un séjour au pays pour le parcourir en tant que touristes. La plupart le connaissent très mal, la pratique touristique interne étant limitée par le faible niveau de vie et par la dégradation continue des moyens de transport jusqu'au milieu des années 2000. Pour ce faire, les émigrés doivent imposer à leur famille l'idée d'un voyage de découverte en solitaire, loin d'elle, pour une durée relativement longue alors que le séjour à Madagascar est de courte durée et dispendieux. Il s'agit là d'une forme très marquée d'émancipation qui suscite des tensions. Dans la même logique s'inscrit le développement des chambres d'hôtes en ville, lesquelles accueillent des migrants en mission professionnelle : pour les hommes d'affaires, c'est souvent le seul moyen pour trouver un espace de travail et pour libérer du temps habituellement accaparé par les contraintes familiales. De nombreux émigrés évoquent ouvertement le poids de la famille et des obligations sociales et développent des stratégies de mobilité permettant de s'en affranchir, qui par le voyage touristique, qui par une disjonction entre lieu de séjour dans la ville d'origine et lieu de la résidence familiale. Certains font même désormais le choix d'effectuer un voyage touristique à l'étranger (aux États-Unis, au Maghreb, en Asie) et de ne pas revenir passer leurs vacances à Madagascar.

1.2. Un pays pauvre qui attire des migrants internationaux

Si, à l'échelle mondiale, Madagascar n'apparaît pas comme un pays d'immigration, une approche à l'échelle nationale permet de nuancer ce constat. Les statistiques internationales conduisent à négliger l'immigration dans ce pays, alors qu'elle est révélatrice, d'une part, de différentiels de développement, d'autre part, de l'attractivité du pays pour les opérateurs économiques.

Madagascar attire tout d'abord des migrants originaires de l'archipel voisin des Comores, dans lequel tous les indicateurs de développement sont faibles. Les Comores,

où les offres d'emplois salariés sont faibles, connaissent une forte émigration de jeunes (taux d'émigration de 2,7‰ en 2006²), notamment vers Madagascar. Les flux empruntent la voie maritime et se concentrent de manière marquée sur le port de Majunga et, de manière secondaire, sur la capitale, Tananarive. Les Comoriens occupent à Madagascar des positions subalternes (étudiants, gardiens, journaliers, gargotiers, commerçants informels de produits dérivés de la noix de coco : brosses, huile, bonbons), ce qui leur vaut un mépris prononcé de la part de la population malgache. Ils sont également ostracisés en raison de leur religion musulmane. Ils font souvent l'objet de rumeurs dévalorisantes³. Cette population, peu nombreuse et pourtant mal tolérée, a fait l'objet de violences à plusieurs reprises. Ainsi, en 1976, ont eu lieu à Majunga des émeutes raciales qui ont conduit au massacre de nombreux Comoriens et à l'exil précipité de centaines d'autres [*Études de l'océan Indien*, 2007]. Du fait de cette xénophobie latente et du caractère très homogène de cette migration (pour l'essentiel des hommes adultes seuls), leur insertion dans la vie citadine et leur mobilité dans l'espace sont très circonscrites et s'organisent autour de pôles identitaires situés dans des quartiers très défavorisés, tels Isotry à Tananarive. Plus de la moitié des Comoriens résident dans ce quartier péricentral - et ses environs immédiats - peuplé et pauvre, les autres logeant dans les cités universitaires périphériques. Dans ce pôle d'attraction religieux et commercial, sont implantées deux mosquées comoriennes et de nombreuses boucheries musulmanes qui marquent le paysage d'une ville majoritairement chrétienne, ainsi que de nombreuses échoppes tenues par des Comoriens propo-

sant des brochettes, des fritures de bananes et de patates douces, ouvertes la nuit⁴. Isotry est ainsi le centre d'attraction de la population comorienne, chacun s'y rendant quotidiennement pour prier, se ravitailler ou rendre visite à la famille ou à un ami. Les mosquées jouent un rôle important dans l'hébergement et l'aide temporaire aux nouveaux arrivants ou à ceux qui se trouvent en difficulté matérielle. De nombreuses associations villageoises fonctionnent comme des caisses de secours par le biais de cotisations. Les trois clans sociopolitiques de Grande Comore sont reconstitués à Tananarive, où ils organisent des cérémonies de mariage ainsi qu'une assistance au retour temporaire en cas de décès.

Par ailleurs, Madagascar, pays présenté comme étant en marge de la mondialisation, attire des flux migratoires caractéristiques de ce processus. Deux types de migrants sont concernés⁵. Depuis une dizaine d'années, plusieurs gisements de pierres précieuses, considérés comme prometteurs, ont été découverts à Madagascar : entre autres, saphirs à Ilakaka et à Andilamena, rubis à Vatoman-dry. Le pays produirait désormais quelque 60% du saphir et 30% du rubis mondial [Canavesio, 2006]. De ce fait, les gisements ont attiré des spécialistes mondiaux du secteur, notamment des négociants thaïlandais et sri lankais qui se sont installés en divers endroits de l'île. En raison d'un savoir-faire inexistant à Madagascar, ces derniers achètent les pierres brutes qui sont ensuite expédiées en Asie pour y être taillées. Les acheteurs asiatiques, dont la présence dans le pays est récente, ont vite acquis une forte visibilité dans le pays, renforcée par quelques attributs ostentatoires (téléphones satellites, puissants véhicules tous terrains, dépenses importantes en ville, gardes du corps, etc.),

² À titre de comparaison, ce taux s'élève à 1,8‰ au Sénégal, à 2,1 au Cap Vert, à 2,3 en Centrafrique et à 4,6 en Côte d'Ivoire.

³ Le président de la République Didier Ratsiraka les avait par exemple mis en cause, en 1999, lors de l'introduction du choléra dans l'île. Le bacille était censé être entré dans le pays par les bateaux arrivant au port de Majunga en provenance des Comores.

⁴ Les Comoriens, tout comme les migrants malgaches originaires des « Côtes », contribuent ainsi au développement d'une modeste activité commerciale, d'une mobilité et d'une sociabilité nocturnes dans la capitale Merina, très morne après 20 heures.

⁵ Il existe également des flux numériquement modestes,

qui s'inscrivent dans la même logique de développement économique porté par les firmes multinationales. Les grands chantiers et sites miniers qui s'ouvrent à Madagascar s'accompagnent de l'installation temporaire de main-d'œuvre étrangère : cadres et ingénieurs sud-africains à Fort-Dauphin, ouvriers philippins à Ambatovy (projet Sherritt d'exploitation du nickel). Dans un tout autre registre, l'insertion de Madagascar dans la mondialisation religieuse conduit à l'installation et à la circulation dans le pays de missionnaires prosélytes, d'une part musulmans (originaires du Golfe ou d'Afrique), d'autre part chrétiens évangélistes (originaires d'Amérique du Nord ou d'Afrique subsaharienne).

suscitant autant la convoitise que l'exaspération de la part des Malgaches, mécontents de voir cette activité accaparée par des étrangers. Si ces hommes d'affaires ne souhaitent pas s'installer durablement à Madagascar, certains résident toutefois dans l'île depuis la fin des années 1990.

C'est à la même époque que des Chinois originaires de République populaire de Chine (RPC) ont commencé à s'installer, en particulier à Tananarive [Fournet-Guérin, 2006]. Ceux que l'on désigne comme les « nouveaux Chinois » sont spécialisés dans l'activité commerciale de gros (centres commerciaux modernes) et surtout de détail (boutiques). Comme dans de nombreux pays d'Afrique, ils proposent à la population citadine vêtements, objets manufacturés, tissus, chaussures, petit matériel électronique, etc., le tout très bon marché, ce qui a contribué en quelques années au développement de la consommation des ménages. Concentrés dans les quartiers centraux, la plupart des commerces sont désormais aux mains de populations d'origine chinoise. Des Chinois entrepreneurs ont par ailleurs investi dans le pays sous le régime de la zone franche. Les « nouveaux Chinois » seraient quelques milliers (l'ambassade de la RPC ne communiquant aucun chiffre officiel),

principalement dans la capitale. Si une partie importante d'entre eux s'installent seuls, certains émigrent en famille ou en fondent une sur place. Les migrants rencontrés à Tananarive n'ont qu'une connaissance et une pratique limitées de la ville : leur mobilité intra-urbaine est circonscrite aux allers-retours domicile-travail ou bien aux lieux de sociabilité chinois, tels que des casinos ou des restaurants. Leur intérêt pour Madagascar est faible et leurs déplacements hors de la capitale sont rares, limités à un but utilitaire (port de Tamatave pour le dédouanement par exemple). En revanche, les liens avec la Chine restent denses et donnent lieu à une mobilité régulière, avec des voyages fréquents (parfois pluriannuels, en général au moins une fois par an). Il est d'ailleurs significatif que la compagnie aérienne Air Madagascar ait ouvert depuis 2009 une liaison bihebdomadaire Tananarive-Canton (au tarif d'environ mille euros). Si leur présence demeure numériquement modeste, les « nouveaux Chinois » ont en revanche contribué à insérer Madagascar dans des flux internationaux de produits manufacturés et à développer son économie, même de manière limitée. Le pays n'est pas à l'écart de l'intérêt croissant que portent la Chine et ses émigrants à l'Afrique.

2. LES MOBILITÉS INTRA-INSULAIRES : DES CIRCULATIONS MULTIPLES ET INTENSES

Le thème des fronts pionniers dans les pays du Sud est souvent mobilisé pour illustrer les dynamiques migratoires, la déforestation et l'anthropisation croissante d'espaces ou encore les conflits fonciers. Si certains pays sont systématiquement pris en exemple, tels que l'Indonésie, le Brésil ou la Côte d'Ivoire, des dynamiques migratoires identiques existent depuis longtemps à Madagascar. Si elles apparaissent moins spectaculaires que dans ces pays, elles n'en sont pas moins riches d'enseignement pour qui s'intéresse à ces mobilités liées à la mise en valeur de l'espace.

Madagascar est un pays de fronts pionniers depuis l'époque coloniale. Ce vaste territoire insulaire a toujours suscité des convoitises en raison des richesses supposées ou avérées de son sol et surtout de son sous-sol :

prospecteurs sud-africains attirés par une hypothétique ruée vers l'or au début du 20^{ème} siècle, colons réunionnais ayant lancé une vaste opération de colonisation agricole dans les années 1960 dans la région de la Sakay, mythe de l'eldorado pétrolier depuis plus d'un siècle (alors que le pays n'est toujours pas producteur). Le projet nazi de déporter les Juifs d'Europe à Madagascar, un temps envisagé avant la Seconde Guerre mondiale, illustre également la persistance d'une perception d'un territoire malgache vide, potentiellement ouvert aux flux humains.

2.1. Des fronts pionniers corrélés à une économie de rente exportatrice

Les années récentes ont confirmé l'attractivité du territoire malgache pour les migrants

potentiels. C'est ainsi que plusieurs fronts pionniers se sont ouverts plus ou moins simultanément : ruées vers les pierres précieuses ou front pionnier minier [Guérin et Moreau, 2000 ; Canavesio, 2006], « ruée vers l'or rose » ou front pionnier crevettier [Goedefroit *et al.*, 2002], ou encore fronts pionniers agricoles liés à la collecte d'un produit tropical d'exportation tels que le litchi. Dans le sud de l'île, le site d'Ilakaka abrite un immense gisement de saphirs. En quelques mois, la nouvelle s'est répandue dans tout le pays et les migrants sont accourus en si grand nombre qu'Ilakaka est devenue une ville-champignon. Dix ans plus tard, elle serait la deuxième agglomération du pays. Plus de 250 000 personnes vivraient directement ou indirectement de ces fronts pionniers répartis dans toute l'île [Canavesio, *ibid.*]. Parmi ces aventuriers de la pierre précieuse, on trouve les prospecteurs, souvent migrants temporaires, qui viennent tenter leur chance durant quelques semaines, quelques mois et parfois quelques années ; figurent également toutes les personnes qui font fonctionner ces nouveaux sites : commerçants, intermédiaires, fournisseurs d'équipement, restaurateurs et aubergistes, transporteurs, etc. Dans les premières années qui ont suivi la découverte du gisement d'Ilakaka, les témoignages abondaient de citadins qui avaient abandonné leurs activités et vendu leurs biens pour venir s'installer sur le site (parmi eux, des fonctionnaires ou des petits entrepreneurs du secteur informel). Toutefois, la forme la plus répandue de mobilité est celle de la migration saisonnière, développée par des agriculteurs venus prospecter durant quelques semaines à la morte saison agricole ou par des salariés du secteur public lors de leurs congés. S. Goedefroit et T. Razarasoa relatent la traversée de l'île par des paysans de la région de la Sava, située au nord-est de Madagascar et productrice de vanille, qui se rendent sur les littoraux de la côte Ouest lors de la période de la pêche à la crevette. Ils expliquent ainsi qu'« à Madagascar, la complémentarité [des] calendriers a de tous temps favorisé les échanges économiques entre pêcheurs et agriculteurs à l'intérieur des régions » [Goedefroit et Razaraso, 2002, p. 111]. Avec l'essor important et récent (depuis une quinzaine d'années seulement) de l'aquaculture dans ces

régions littorales occidentales (lié au développement de l'exportation sur les marchés européens des crevettes de qualité labellisées), le processus s'est encore accentué, renforçant l'attractivité de ces espaces périphériques, peu denses et peu accessibles. Plus originaux encore sont les déplacements des jeunes adultes de sexe masculin qui, rebutés par les travaux des champs ingrats et peu rémunérateurs, organisent leur année en circulant d'un front pionnier à l'autre, en fonction des calendriers de travail. Ils sillonnent ainsi le pays en jalonnant leur circuit d'étapes : gisement de topazes sur la côte nord-est, puis de saphirs dans l'extrême nord, puis pêche à la crevette dans les baies du nord-ouest, puis à nouveau saphirs à Ilakaka dans le sud [Goedefroit et Razaraso, *ibid.*]. Au gré de la découverte de nouveaux gisements miniers, les itinéraires des migrants sont en perpétuelle reconfiguration, certains sites étant brutalement délaissés tandis que d'autres deviennent subitement attractifs et font l'objet des rumeurs les plus folles. « La cartographie des trajets migratoires montre l'ampleur du réseau et les distances parfois impressionnantes que parcourent les migrants pour rejoindre les fronts pionniers de la crevette » [Goedefroit et Razaraso, *ibid.*, p. 102].

L'exploitation des pierres précieuses et des crevettes, destinées à l'exportation, s'inscrit dans le cadre d'une économie de rente. C'est également le cas de certains produits tropicaux agricoles, comme les litchis. La filière de commercialisation s'est organisée récemment sur la côte orientale, en raison des aptitudes climatiques de la région (forte pluviométrie et hygrométrie). La saison de récolte est limitée dans le temps : quelques brèves semaines (deux en général) en novembre, ce qui a permis à Madagascar de proposer ses fruits sur les tables européennes pour Noël, d'où un succès commercial certain. À l'occasion de la récolte, restée manuelle, des milliers de migrants saisonniers affluent dans la région de Tamatave pour y trouver des emplois de journaliers. Il s'agit d'une bonne illustration du développement de migrations saisonnières liées à l'essor soudain d'une activité agricole exportatrice. Ces migrations, récentes et massives, restent dépendantes de la conjoncture, locale comme internationale (mauvaise récolte,

cours fluctuants, demande irrégulière des pays importateurs ...), ce qui entretient la vulnérabilité des travailleurs pour qui le gain saisonnier représente souvent une part importante du revenu annuel.

2.2. Des migrations circulantes entre campagnes et villes

La mobilité saisonnière revêt des formes plus classiques, observées dans de nombreux pays en développement. Il s'agit des mobilités entre les campagnes et le pôle urbain proche, fondées elles aussi sur le calendrier agricole. Ainsi, sur les hautes terres malgaches, après la récolte du riz en avril ou mai, nombreux sont les ruraux qui viennent pour quelques semaines chercher des emplois en ville : ils exercent alors des activités de portefaix, de tireurs de pousse-pousse ou encore de gardiennage. Le cas des tireurs de pousse-pousse de la ville d'Antsirabe, située à 150 km au sud de la capitale, a fait l'objet de plusieurs études [Mocaër, 2005]. Tous sont des paysans qui, chaque année, reviennent en ville et louent leur moyen de transport, accumulant ainsi un peu de numéraire nécessaire aux achats indispensables à la campagne. Dans la ville de Tuléar, les mêmes tireurs de pousse-pousse, appartenant à l'ethnie des Antandroy et appelés localement « hommes-chevaux », sont originaires du sud de l'île. L'Androy est l'une des régions les plus déshéritées du pays, soumise à un climat semi-aride irrégulier à l'origine de sécheresses engendrant des famines récurrentes, appelées *kere*. Les hommes antandroy ont ainsi l'habitude de circuler dans toutes les grandes villes de l'île depuis des décennies pour y trouver du travail, souvent temporaire. À Majunga, pourtant très éloignée de l'Androy, ils représentaient ainsi 4% de la population dans les années 1990. Dans le dialecte antandroy, le terme *mianavaratse* désigne le fait d'« aller vers le nord », pour y travailler. Dans le même ordre d'idées, chaque année de *kere* porte un nom. Celle de 1991 est ainsi désignée comme « l'année de l'éparpillement ». Si la mobilité antandroy constitue une réponse aux aléas agro-climatiques, elle s'inscrit également dans une tradition culturelle : il s'agit pour les jeunes hommes migrants d'accumuler une épargne destinée à assurer l'expansion de leur groupe familial par le biais de l'achat de zébus.

La culture antandroy est en effet fondée sur la possession d'un très grand cheptel bovin, source de prestige social et investie de significations religieuses [Heurtebize, 1986]. Le développement économique récent de certaines villes ou régions de l'île, la permanence d'une forte croissance démographique ainsi que l'absence quasi totale de développement économique dans le grand Sud contribuent à pérenniser cette tradition migratoire. De manière révélatrice, l'ouverture en 2009 du site minier et industriel de l'entreprise Qit Minerals Madagascar à Fort-Dauphin (exploitation d'un minerai contenant du titane, l'ilménite), précédée de plusieurs années de construction, n'a pas donné lieu à des flux régionaux d'importance : les 600 employés sont pour l'essentiel originaires des grandes villes des hautes terres ou d'autres pays.

Les Mahafaly, voisins des Antandroy, ont fait l'objet d'études dans les années 1990 [Koto, 1995 ; Fauroux et Koto, 1993 ; Hoerner, 1987]. B. Koto décrit l'exode rural puissant qui a frappé cette ethnie et sa concentration dans la ville de Tuléar. Les Mahafaly y pratiquent l'élevage caprin à destination des marchés urbains, la petite boucherie, la maroquinerie artisanale (fabrication de sandales en cuir à partir des animaux de boucherie ; plus récemment ce sont les pneus usagés qui sont destinés à cet usage) et la vente de charbon de bois. Hoerner souligne ainsi le maintien en ville d'activités agro-pastorales [Hoerner, 1987].

Ainsi, il existe à Madagascar de multiples formes de mobilités saisonnières ou durables, polarisées par un centre urbain régional ou développées à l'échelle interrégionale comme l'illustre le cas des migrants Antandroy. Elles résultent de stratégies, individuelles, familiales ou de groupe (villageois, clans), de lutte contre les difficultés de la vie et de reproduction socioculturelle. La mobilité est conçue comme un moyen d'améliorer son sort tout comme celui de permettre la reproduction et la pérennité d'un système socioculturel (cas des Antandroy pour les troupeaux, mais aussi cas des paysans des hautes terres qui épargnent une partie de l'argent gagné en ville pour les grandes cérémonies familiales telles le « retournement des morts »). La mobilité à plus ou moins grand rayon d'action concerne depuis longtemps les sociétés

rurales, paysannes ou pastorales. La pérennisation des pratiques conduit de nos jours à une redéfinition des espaces de vie et des représentations spatiales des « circulants ».

2.3. Une intense « mobilité des marges »

Il s'agit d'échanges informels entre des régions souvent enclavées et aux ressources complémentaires. Des convois pédestres ou fluviaux circulent alors, parfois sur des centaines de kilomètres, pour acheminer des produits dans la région voisine et revenir avec d'autres produits faisant défaut dans leur région d'origine. C'est le cas le long d'une partie de la côte orientale, où d'intenses circulations commerciales à différentes échelles (locale ou régionale) empruntent le canal des Pangalanes : les ruraux partent pour quelques jours en ville vendre leurs productions (produits agricoles, charbon de bois), acheminées sur des radeaux de bambou ; ceux-ci sont ensuite démontés et vendus pour leur matériau dans les centres urbains, le retour s'effectuant en taxi-brousse (ou camion), chargé de produits manufacturés acquis sur place. Le cas est également connu de part et d'autre de la Falaise, dans le sud-est du pays, entre populations des hautes terres, les Betsileo, et populations du littoral, les Tanala : les uns descendent du riz et du rhum artisanal de contrebande, qu'ils échangent contre du tabac, du café ou du poisson séché. La contrebande du *toaka gasy*, ce rhum artisanal élaboré dans les campagnes, dont la commercialisation est interdite officiellement en raison des risques sanitaires liés à sa consommation, alimente

d'intenses mobilités. Les paysans l'acheminent à pied le long de sentiers dans des jerricans. Le taxi-brousse, principal véhicule de déplacement dans les campagnes malgaches, transporte également des produits agricoles plus ou moins licites, tels que le qat dans le nord de l'île, le tabac non déclaré, le cannabis exporté directement vers les Comores. Dans cette « mobilité des marges », le cas de la production de qat s'avère instructif [Barjonet, 2006]. Sa consommation, longtemps limitée aux musulmans, d'origines yéménite et somalienne, s'est depuis quelques années diffusée dans la société malgache, auprès des Indiens, des chauffeurs de taxi-brousse, des opérateurs de la vanille ou encore des prospecteurs sur les sites miniers, nombreux dans l'extrême Nord. Depuis les années 1990, la cueillette des feuilles qui nécessite beaucoup de main-d'œuvre attire dans des régions montagneuses des migrants qui coupent les branches des arbustes et lient les bottes. Toutefois, ce développement agricole lié au qat est limité aux contrées traversées par des routes, car, contrairement à d'autres plantes à drogue, il doit être consommé frais et être expédié aisément et rapidement. Sa production et sa commercialisation étant théoriquement interdites (mais *de facto* tolérées par les autorités), le qat génère des mobilités que l'on peut qualifier de marge tout en alimentant un front pionnier agricole attirant de la main-d'œuvre, source de prospérité locale et contribuant à l'insertion des territoires producteurs dans des circuits marchands à différentes échelles.

3. CITADINS ET MOBILITÉS : ENTRE DYNAMISME ÉCONOMIQUE ET ADAPTATION À LA CRISE

3.1. Nouvelles activités, nouvelles mobilités des citadins dans le monde rural

À l'instar de processus observés dans la plupart des pays du Sud [Chaléard et Dubresson, 1999], les mobilités émanant de la ville et à destination de la campagne sont très développées. L'expression « un pied dehors, un pied dedans », formulée il y a plus de vingt ans [Chaléard et Dubresson, 1989], conserve tout son sens en Afrique. À Madagascar, elle permet de rendre compte de mobilités origi-

nales. Les citadins malgaches ont en effet, de multiples manières, « un pied dehors ». Cette tendance s'est renforcée, d'une part, en raison de la recherche de réponses à la crise, prenant la forme d'une mobilisation des ressources du monde rural et d'une diversification des stratégies spatiales, d'autre part, en lien avec l'essor de nouvelles activités économiques. On va s'approvisionner en produits frais dans les campagnes des hautes terres autour des grandes villes (riz

bien sûr, mais aussi produits laitiers, œufs, fruits, légumes). On investit dans le monde rural : des citadins mettent en valeur des terres qu'ils ont acquises ou qui appartiennent à la famille, pour y faire cultiver des produits de contre-saison rémunérateurs (carottes, pommes de terre, salades) ou y développer des élevages spécialisés de porcs, de poulets ou encore de canards et d'oies, ces volailles étant utilisées pour la fabrication de foie gras, réputé sur les bonnes tables de la bourgeoisie malgache et des Européens résidant dans le pays. Se développe ainsi, autour de Tananarive et d'Antsirabe, une aurore de productions agricoles dynamiques, impulsées par des citadins, qui relève du « vivrier marchand » identifié en Côte d'Ivoire [Chaléard, 1996]. Avec l'amélioration du réseau routier, les échanges s'intensifient, si bien que certaines régions ont pu se spécialiser dans des productions destinées au marché international. C'est le cas des haricots verts, cultivés en contre-saison sur les parcelles de riz, collectés et transformés par la société Lecofruit à Tananarive, qui les expédie ensuite en Europe à des clients tels que Cassegrain [Minten, Randrianarison & Swinnen, 2006]. Toute une économie dynamique se met ainsi en place. Ces investissements peuvent également se déployer dans d'autres régions et à plus large échelle, conduisant les citadins à circuler dans tout le pays pour développer et suivre leurs affaires. Des Tananariviens investissent par exemple sur les littoraux, au climat beaucoup plus chaud et humide, pour y développer la culture de plantes à parfum, utilisées pour fabriquer des huiles essentielles, à la mode en ville et commençant aussi à être exportées.

3.2. Crise de la mobilité et mobilités de crise en ville

Depuis les années 1990, le monde urbain est confronté à une dégradation prononcée qui affecte le niveau et les conditions de vie des citadins [Fournet-Guérin, 2007]. On peut

parler de crise urbaine, particulièrement violente à Madagascar en raison de choix politiques désastreux effectués dès cette époque. Le pouvoir d'achat des citadins a considérablement décliné, la part de la population pauvre a fortement augmenté (on considère que plus des trois-quarts des citadins vivent en dessous du seuil de pauvreté) et, logiquement, les mobilités ont été modifiées par cette détérioration quasi généralisée du niveau de vie.

De manière classique, la crise a tout d'abord conduit les citadins à restreindre leur mobilité, qu'elle soit intra ou extra-citadine. Le coût des carburants est devenu prohibitif pour l'immense majorité de la population, notamment pour les classes moyennes qui disposaient d'un véhicule⁶. Désormais, son utilisation fait l'objet d'arbitrages et il est très fréquent qu'il ne sorte que le dimanche pour se rendre au temple et ainsi « tenir son rang ». Toutefois, pour une partie importante de la bourgeoisie tananarivienne, ruinée par les évolutions économiques des dernières décennies, il a fallu renoncer à l'utiliser. Il en va de même pour les transports en commun : ils sont assurés pour l'essentiel par des minibus privés, qui imposent un tarif trop élevé pour une partie importante de la population⁷. Ce n'est que dans les villes dans lesquelles il existe des pousses-pousses qu'une partie importante de la population peut se déplacer à coût raisonnable. On mesure là l'extrême faiblesse de la rémunération de la main-d'œuvre à Madagascar, de fait l'une des moins chères du monde. De manière révélatrice, des cyclo-pousses se sont développés ces dernières années à Tamatave ou à Antsirabe, signe modeste d'une amélioration des conditions de transport pour les usagers et des conditions de travail pour les « pousseurs »⁸.

Les enquêtes auprès des Tananariviens ont permis de mettre en évidence l'adaptation des stratégies spatiales de déplacement aux contraintes financières [Fournet-Guérin,

⁶ En 2009, le litre d'essence est proposé, en valeur absolue, à un prix quasiment similaire à celui du carburant en France. Or le salaire minimum est de l'ordre de 22 euros, un fonctionnaire gagne entre 40 et 80 euros (enseignant, personnel soignant, etc.), un cadre moyen d'entreprise entre 150 et 300 euros.

⁷ À Tananarive, un trajet en minibus coûte ainsi 300

Ariary, soit environ 0,10 euros. Deux allers-retours par jour durant un mois reviennent alors, pour un employé de zone franche, à dépenser entre le quart et le tiers du revenu mensuel.

⁸ Cette innovation induit de profondes modifications des pratiques de mobilités urbaines qu'il serait intéressant de mieux connaître.

2007] : on prend un minibus au lieu de deux pour éviter de payer plusieurs billets (il n'existe aucun système d'abonnement) ; on quitte le domicile au petit matin et on marche près de deux heures pour se rendre à son travail ; on regroupe ses déplacements dans le centre-ville pour éviter de les multiplier. Toutefois, depuis le milieu des années 2000, des vélos ont fait leur apparition à Tananarive ou à Antsirabe : de fabrication chinoise, ils sont vendus à un prix beaucoup plus faible que ceux d'origine européenne. Moyennant un investissement raisonnable, beaucoup de citoyens ont acquis ce moyen de déplacement dont le coût est amorti en quelques mois⁹. En revanche, les véhicules deux-roues motorisés demeurent peu nombreux, à la différence de ce qui se passe dans certaines villes d'Afrique (Bamako, Cotonou, Dakar), en raison notamment du prix du carburant. Des scooters ont fait cependant leur apparition dans les grandes villes, conduits par des jeunes gens désireux d'afficher une mobilité de type moderne et occidentale. Comme partout dans le monde, ils sont devenus des symboles de liberté et de valorisation sociale.

Un autre changement concerne la pratique du retour au domicile le midi : de plus en plus de Tananariviens déjeunent désormais à l'extérieur. Ce choix a entraîné l'émergence de nouvelles pratiques alimentaires : pour répondre à la demande des travailleurs ou des écoliers à qui les parents ne peuvent plus payer deux allers-retours quotidiens, les commerces offrant une restauration rapide se sont multipliés. Près des quartiers à forte densité de bureaux, d'établissements scolaires, d'usines, des gargotes se sont ouvertes, proposant des plats de riz bon marché, voire des demi-plats, encore moins chers. On mange debout, rapidement, d'où l'apparition dans la langue tananarivienne du terme « *varimitsangana* », littéralement « le riz que l'on mange debout ».

Enfin, et c'est peut-être le plus important pour les citoyens, c'est leur identité citadine même, fondée sur d'étroits liens avec le monde rural, qui est affectée par les contraintes pesant sur la mobilité. En effet, dans la culture merina et betsileo des hautes

terres, le lien avec la campagne tient à l'existence du tombeau familial (*tanindrazana*), situé dans un lieu isolé et où toute personne se doit d'être enterrée. Plus qu'un simple lieu d'inhumation, le tombeau est celui où se déroule une cérémonie traditionnelle qui revêt une importance centrale dans la culture des hautes terres : il s'agit de la cérémonie improprement appelée « retournement des morts ». Ce *famadihana* consiste à sortir les corps du tombeau et à changer le linceul qui les entoure. Selon le niveau social de la famille, il peut s'accompagner de fêtes gigantesques qui rassemblent, durant plusieurs jours, des centaines de personnes. Tout citoyen se doit ainsi d'entretenir le tombeau familial, auquel il est lié par de multiples obligations sociales. Cela concerne les Malgaches installés de longue date à l'étranger : leur premier déplacement lors d'un séjour dans l'île est le tombeau familial où leur corps sera rapatrié à leur décès. Le lien au *tanindrazana* demeure central dans l'identité. Or, les difficultés économiques ont mis à mal ces pratiques : il est de plus en plus coûteux d'organiser un *famadihana* dans les règles de l'art (de multiples accommodements sont mis en œuvre par les familles pour limiter les dépenses). Pour de nombreux citoyens, il est même trop onéreux de se rendre sur les lieux. Sans transport en commun, ceux-ci louent un véhicule, parfois tous terrains, ou un taxi. Une femme, issue d'une famille noble désargentée, raconte : « *On va de moins en moins souvent à la campagne car la location d'un taxi coûte trop cher* [le *tanindrazana* est à 18 km de Tananarive]. *Il y a vingt ans, on y allait tous les week-ends, maintenant, on n'y va qu'une ou deux fois par an, on essaie de profiter d'une voiture quand quelqu'un de la famille s'y rend* ». La mobilité ville-campagne, fondement identitaire de la société malgache, est donc profondément altérée par la crise.

Il en va de même pour d'autres pratiques religieuses chrétiennes. Les familles de la haute société protestante de la capitale fréquentent en effet le temple rural, souvent localisé dans de petits villages mal desservis. Là encore, de multiples obligations sociales imposent des déplacements fréquents (fêtes

⁹ Dans le monde rural également, sur les hautes terres, les vélos se sont beaucoup diffusés ces dernières années,

facilitant considérablement la vie quotidienne des ruraux.

religieuses, baptêmes, mariages, ou réunion des très actives associations dites « d'originaires »). Pour ces citoyens désargentés, cela peut s'avérer ruineux. Mais tout comme on sort son vieux véhicule hors d'âge pour se rendre au culte dominical, on sacrifiera d'autres postes de dépenses pour pouvoir, dans la mesure du possible, assurer ses devoirs envers l'église du village. Les citoyens tentent ainsi de maintenir des formes de mobilités garantes de leur statut social. Madagascar, l'île apparemment immobile est en fait intensément traversée par des mobilités à toutes les échelles. Il y a cinquante ans, H. Deschamps (1959) soulignait déjà ce phénomène paradoxal pour un territoire sous-peuplé, considéré comme une terre plus ou moins vierge et qui a toujours suscité les convoitises d'autres peuples. Dans son travail novateur, il insistait sur le caractère bénéfique des migrations pour Madagascar, soulignant qu'elles allaient favoriser à la fois l'unité nationale et l'essor économique. Le premier également, il proposait une carte des ethnies intégrant cette intense mobilité. Cinquante ans plus tard, se développent des mobilités de nature nouvelle qui traduisent l'insertion du pays dans la mondialisation. Celles-ci s'imbriquent, mêlant les circula-

tions internationales, régionales, rurales ou urbaines. Même dans un pays marqué par la pauvreté, de nouvelles pratiques spatiales apparaissent. Elles articulent notamment émigration vers le Nord et circulations dans tout le pays. Localement, l'apparition de nouveaux moyens de transport (vélos, deux-roues motorisés) permet l'élargissement de la palette des mobilités et en conséquence des reconfigurations spatiales et mentales. Dans un pays de culture paysanne, où la sédentarité est une valeur centrale et dans lequel la notion de tombeau se confond avec celle d'identité individuelle et de patrie (*tanindrazana*), il est remarquable de constater que la mobilité est désormais de plus en plus valorisée et recherchée comme symbole de modernité, dans tous les espaces et à toutes les échelles. Plus largement, cette approche multidisciplinaire menée pour Madagascar pourrait permettre de mieux considérer le cas de pays du Sud peu connus, apparemment en marge des mobilités contemporaines, mais en fait pleinement concernés par ces processus de transformation des espaces et des sociétés, qui voient les mobilités accompagner des processus de développement économique et d'amélioration des conditions de vie.

BIBLIOGRAPHIE

- BARJONET C. (2006), Expansion du qat et développement. Étude comparative centrée sur Madagascar, Mémoire de Master 2, Université Paris I, 90 p.
- CANAVESIO R. (2006), Les filières « pierres précieuses » et « diamant » : la fin de deux trajectoires parallèles ?, *Les Cahiers d'Outre-Mer*, n° 236, p. 451-462.
- CHALÉARD J.-L., DUBRESSON A. (1989), « Un pied dedans, un pied dehors : à propos du rural et de l'urbain en Côte d'Ivoire », in *Tropiques, Lieux et liens*, Paris, ORSTOM, p. 277-290.
- CHALÉARD J.-L. (1996), *Temps des villes, temps des vivres. L'essor du vivrier marchand en Côte d'Ivoire*, Paris, Karthala.
- CHALÉARD J.-L., DUBRESSON A. (1999), *Villes et campagnes dans les pays du Sud. Géographie des relations*, Karthala, Paris, 260 p.
- CRENN C. (1997), De Tananarive à Bordeaux. L'identité malgache en négociation dans la société française, Thèse d'ethnologie, EHESS, 689 p.
- DESCHAMPS H. (1959), *Les migrations intérieures, passées et présentes à Madagascar*, Paris, Berger-Levrault, 283 p.
- Études de l'océan Indien* (2007), numéro « Les Comoriens à Majunga : histoire, migrations, émeutes » n° 38-39.
- FAUROUX E., KOTO B. (1993), Les migrations mahafale dans le processus de ruralisation de la ville de Toliara (Madagascar), *Cahiers des Sciences Humaines*, vol. 29, n° 2-3, pp. 547-564.
- FOURNET-GUÉRIN C. (2007), *Vivre à Tananarive. Géographie du changement dans la capitale malgache*, Paris, Karthala, 440 p.
- FOURNET-GUÉRIN C. (2006), La nouvelle immigration chinoise à Tananarive, *Perspectives chinoises*, n° 96, pp. 46-57.
- GOEDEFROIT S., CHABOUD C. et BRETON Y. (2002), *La ruée vers l'or rose. Regards croisés sur la pêche crevette traditionnelle à Madagascar*, Paris, IRD, 230 p.
- GOEDEFROIT S. et RAZARASOA Tananarive (2002), « Migrants et pêcheurs à Madagascar », in *La ruée vers l'or rose*, Paris, IRD, pp. 101-116.
- GUÉRIN C. et MOREAU S. (2000), Ilakaka (Madagascar) : la ruée vers le saphir, *Les Cahiers d'outre-mer*, n° 211, pp. 253-272.

HEURTEBIZE G. (1986), *Quelques aspects de la vie dans l'Androy (extrême-sud de Madagascar)*, Tananarive, Musée d'art et d'archéologie, Travaux et documents n° 24, 351 p.

HOERNER J.-M. (1987), Contribution géographique à l'étude du sous-développement régional du sud-ouest de Madagascar, Thèse de doctorat de géographie, Université Paris VIII, 973 p.

Images économiques du monde 2010, Armand Colin.

KOTO B. (1995), Relations ville-campagne dans le sud-ouest de Madagascar : l'exemple de Tuléar, Thèse de géographie, Université Bordeaux III, 38 p.

MINTEN B., RANDRIANARISON L. et SWINNEN J. (2006), « Supermarchés et paysans à Madagascar », in *Colloque Dynamiques rurales à Madagascar : perspectives sociales, économiques, démographiques*, Antananarivo, 23-24 avril 2007, en ligne, URL : http://www.dial.prd.fr/dial_evenements/conf_scientifique/pdf/dynamiquesrurales_dial/23minten.pdf, consulté le 5 janvier 2010.

MOLET L. (1960), *L'expansion tsimihety : modalités et motivations des migrations intérieures d'un groupe ethnique du nord de Madagascar*, Tananarive, Institut scientifique de Madagascar, 176 p.

RAISON J.-P. (1984), *Les hautes terres de Madagascar et leurs confins occidentaux : enracinement et mobilité des sociétés rurales*, Paris, ORSTOM-Karthala, 2 vol., 651 et 605 p.

SIMON G. (2008), *La planète migratoire dans la mondialisation*, Paris, Armand Colin, 255 p.

VIANES S. (1959), *Contribution à l'étude des migrations Antesaka*, Paris, ORSTOM, 67 p.

Filmographie

MOCAËR G. (2005), *Une ombre entre deux roues*, Paris, ICTV, 52 minutes.
