

Toamasina (Tamatave) et ses arrière-pays

Céline RATAVOSON

Institut de Géographie

Université d'ANTANANARIVO

Résumé : Située sur la côte orientale de Madagascar, à 357 km de Tananarive par la route, Tamatave est le premier port de l'île, porte océane assurant 50 % du trafic portuaire national et par laquelle sont exportés des produits agricoles provenant d'un arrière-pays riche mais excentré. Tamatave est le résultat d'une histoire chargée en événements d'importance mais surtout d'une lutte courageuse des populations dont la ténacité a eu raison des difficultés et des aléas climatiques pour faire de la ville une cité moderne au visage accueillant. L'agglomération urbaine de Tamatave est une donnée majeure pour le littoral oriental malgache. Avec 158 823 habitants en 1999, elle atteint un poids démographique qui se traduit en termes de mise en valeur et d'organisation de l'espace rural, et enfin, d'échanges. Tamatave exerce une influence considérable sur sa périphérie immédiate et les sous-régions environnantes. Elle organise l'espace qui l'entoure par ses relations humaines, administratives, politiques et économiques. S'y adjoint une fonction touristique qui en fait l'étape la plus fréquentée de toute la "côte de palissandre".

Mots-clés : Villes portuaires. Hinterlands. Régions urbaines. Océan Indien. Madagascar.

Abstract : Situated on the eastern coast of Madagascar, Tamatave is the first port of the island, with 50 % of the national port traffic and the most of agricultural exports from a rich but remote hinterland. Tamatave is the product of a very wealthy history and courageous populations in spite of many difficulties and climatic hazards. So, the town with 158 823 inhabitants in 1999, is a main pole for the eastern coast and a trade place for the rural population. The town organizes all the regional area by human, administrative, politic and economic linkages. Touristic fonctions are increasing in this main place of "rosewood's coast".

Key words : Harbour towns. Hinterlands. Urban regions. Indian Ocean. Madagascar.

Située sur la côte orientale de Madagascar, à 357 kilomètres de Tananarive par la route, Toamasina-Tamatave est le premier port de l'île et une grande ville de 158 823 habitants (Institut National des Statistiques, projection pour 1999). Elle exerce des fonctions multiples : capitale administrative régionale, métropole commerciale, concentration industrielle, étape touristique... Au-delà de ses "larges avenues bordées de palmiers-colonnes, cocotiers ou flamboyants"⁽¹⁾ s'étend une agglomération peuplée de quartiers de *falafa* ou *tanambao* ("quartier neuf").

Dès 1971, avec 62 500 habitants, elle constituait le pôle majeur du littoral oriental malgache, atteignant le "poids démographique qui se traduit en termes économiques, de mise en valeur et d'organisation de l'espace rural"⁽²⁾. *A fortiori* l'est-elle aujourd'hui, après une croissance qui, depuis les 40 331 habitants de 1955, s'est poursuivie au rythme annuel moyen de 3,4 %. Elle exerce plus que jamais une influence considérable sur ses arrière-pays immédiats et lointains par le truchement de relations humaines, administratives, politiques et économiques qui font l'inter-causalité du développement actuel de la ville-port.

I - LA CROISSANCE COMMERCIALE, DÉMOGRAPHIQUE ET SPATIALE

Selon G.A. Rantoandro⁽³⁾, l'histoire de la côte orientale de Madagascar, et en particulier, celle de Tamatave est en connexion étroite avec les relations commerciales et diplomatiques de la grande île avec l'extérieur. Selon F. Labatut, et R. Raharinarivonirina⁽⁴⁾, la partie septentrionale de la côte orientale est une zone de contact dans laquelle de nombreux groupes malgaches se sont rencontrés. Des batailles se sont déroulées, des échanges commerciaux se sont amorcés, les relations avec les

Européens sont devenues fréquentes dans les ports de Tamatave, Foulpointe, Titingue (Baie d'Antongil) et dans l'île Sainte-Marie. Parfois pirates, les Européens sont acheteurs d'esclaves, de riz et d'épices et offrent en échange leur pacotille et leur argent. Les chefs de la région côtière se disputent alors la possession des sites de commerce qui n'ouvrent pourtant qu'une fenêtre peu profonde sur la côte nord-orientale de la grande île. Fréquentée dès l'époque de Flacourt⁽⁵⁾, Tamatave est devenue un véritable comptoir commercial quand, en 1750, la reine Beti cède l'île de Sainte-Marie à la France ; un peu plus tard, le Polonais Benyowski y amorce la construction du port.

Selon les traditions orales⁽⁶⁾, Tamatave aurait été créée au VII^e siècle sur une vaste plage de sable située au bout de la pointe Hastie. Ce fut un village d'une dizaine de paillotes où habitaient des pêcheurs. Vers 1275, il fut prolongé vers l'ouest, sur l'actuelle place Bien-Aimée, par deux sœurs Anjoaty, Ramazava et Timasy, d'où le nom actuel du quartier d'Ampasimazava, très proche du port, dans une zone insalubre et marécageuse où se sont établis une soixantaine de pêcheurs et d'éleveurs.

À l'époque de Flacourt, Tamatave pouvait compter 500 habitants mais n'était encore qu'un centre secondaire par rapport à Foulpointe, à 50 km au nord-est, où, en 1804 encore, résidait l'agent général du commerce français Sylvain Roux. En attirant vers son comptoir le trafic vivrier de l'intérieur, ce créole de l'Île-de-France contribua à sauver les Mascareignes de la famine.

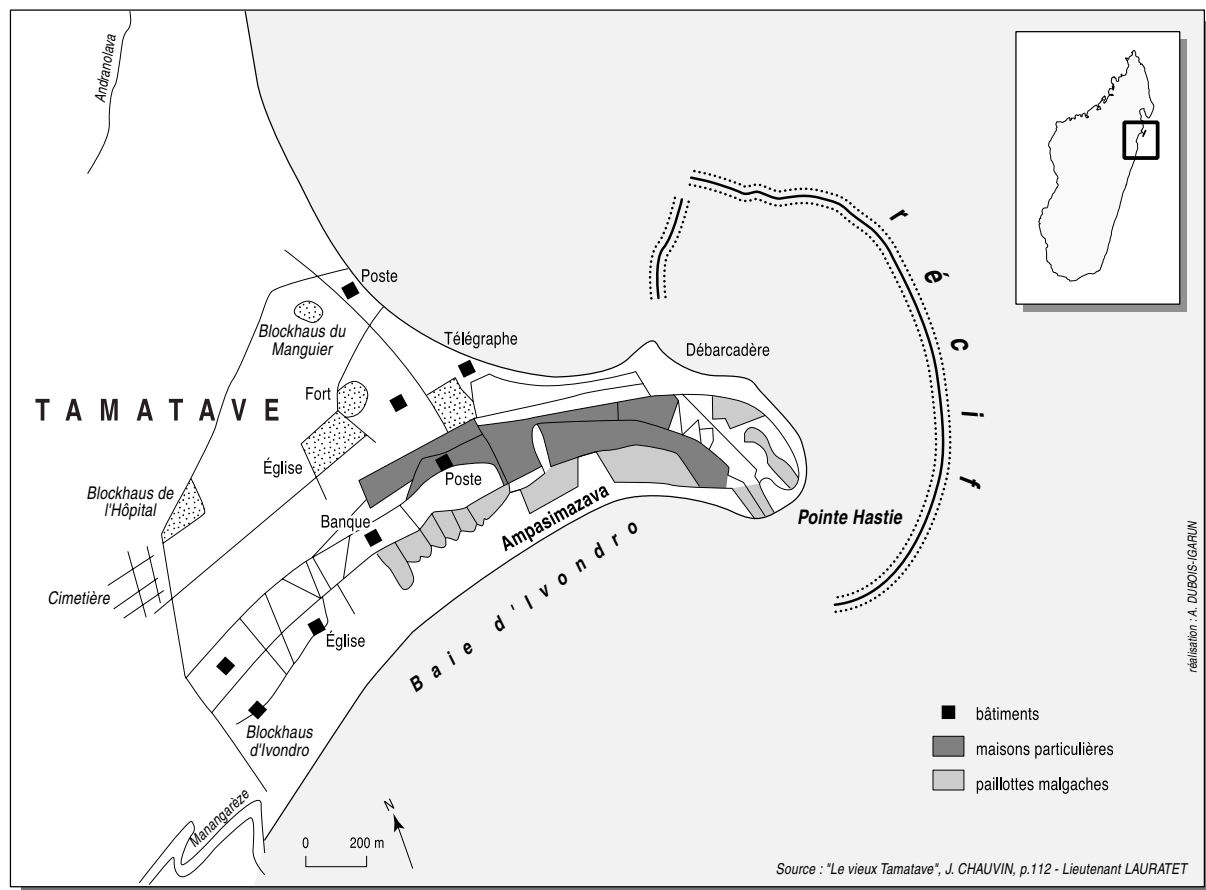


Fig. 1 : Tamatave en 1894-95

Progressivement, Tamatave va surpasser Foulpointe, du fait de conditions atmosphériques plus favorables et de la qualité de son mouillage. Le glissement s'opère dans le cadre de la rivalité franco-anglaise et surtout par l'intervention du pouvoir royal d'Antananarivo. Un moment maîtres des lieux, les commerçants anglais y continuent leur négoce jusqu'en 1845, même si la place est reconquise par Jean René. En 1840, « Tamatave qui n'était autrefois qu'un petit village de la côte, était devenu le principal marché de la côte est, la rade était plus fréquentée que celle de Foulpointe par les marchands

de Maurice et de Bourbon »⁽⁷⁾ qui s'y ravitaillaient en riz et en bœufs. L'agglomération devait alors atteindre quelques milliers d'habitants.

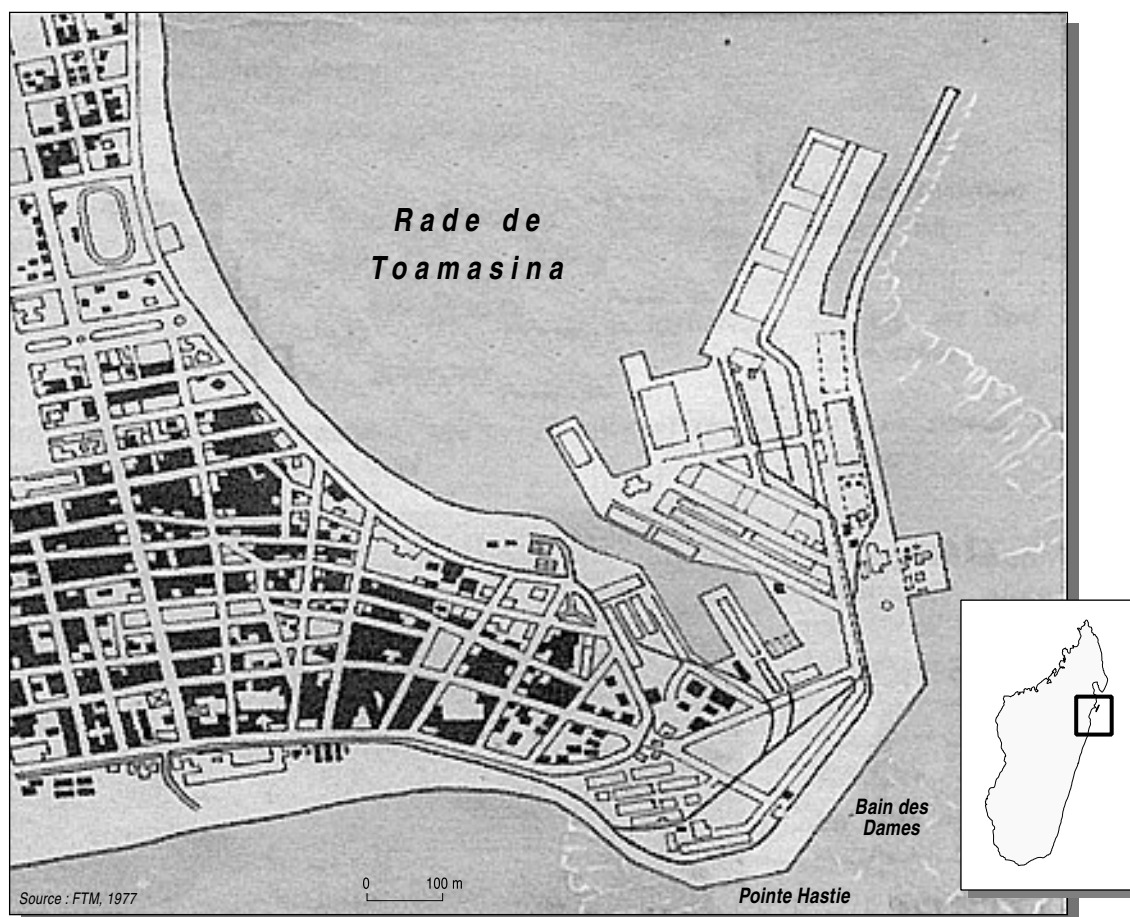


Fig. 2 : Toamasina (Tamatave) en 1977

Mais c'est surtout l'affirmation de la présence Merina qui décide de l'avenir de Tamatave. Vue de Tananarive, la route qui vient de la côte orientale paraît alors plus sûre que celle qui remonte de Majunga. En 1817, Radama I (roi de 1810 à 1828) établit son autorité sur Tamatave, dans le désir de contrôler le port unissant le vaste monde aux autres régions de l'île. Le roi désirait s'assurer du monopole du circuit commercial comprenant "l'achat des produits malgaches apportés de l'intérieur, la revente de ces produits aux trafiquants et enfin, l'achat des produits manufacturés". Il a voulu se l'approprier, en installant dans les régions conquises, des commerçants qui se substitueraient peu à peu aux traitants étrangers⁽⁸⁾. Les *borozoany*, civils ou soldats Merina, sont donc appelés à jouer un rôle de premier ordre dans le développement commercial, non seulement pour leur propre subsistance mais aussi comme agents d'un circuit relativement permanent avec Tananarive. Les officiers, recrutés dans les grandes familles de la capitale, jouent le double rôle d'animateurs et de banquiers. Ce commerce, aussi discret soit-il, engage des quantités considérables de marchandises venant des campagnes les plus reculées et des produits de luxe consommés par les gens de la Cour. Les traitants étrangers (Delastelle, Marius Arnaud, William Marx) et *betsimisarak*a (Philibert et ses enfants) ne sont pas autorisés à étendre leurs opérations au-delà du port, où elles sont soumises à taxation. En effet, le pouvoir reprend et élargit la pratique instaurée par Sylvain Roux, à Foulpointe, de percevoir "un léger droit de sortie sur le riz et les esclaves". "Pour la royauté, le port de Tamatave est une source importante de revenus, sinon la première, par les taxes douanières prélevées sur toutes les marchandises qui y entrent et qui en sortent".

Cette volonté de contrôle entraîne des tensions qui conduiront au bombardement de Tamatave en 1845 par l'amiral français Romain Desfossés et, conséquemment, à la quasi fermeture du port jusqu'en

1854. Alors que les gouvernants Merina sont hantés par la crainte des représailles françaises ou anglaises, Tamatave devient, avec Maroansetra, Vohemar et Fénérive, une des pièces du "système défensif" de la côte orientale. Elle est le siège d'un gouvernement militaire et d'une instance administrative supérieure "avant l'instance suprême de Tananarive" dont elle est le relais diplomatique et politique. Si les activités commerciales reprennent après 1854, les problèmes politico-diplomatiques restent récurrents (complot contre Ranavalona I –reine de 1828 à 1861-, expulsion des étrangers conjurés, intronisation de Radama II), montrant que Tamatave reste un des hauts lieux de la politique Merina.

Toutes ces traverses n'empêchent pas le site de Tamatave -une flèche sableuse de 2 km sur 600 m de large- de se meubler. Frappaz note en 1824 que « la ville de Tamatave, bâtie sur une pointe de sable qui s'avance dans la mer, est divisée en deux quartiers, celui des traitants et celui des naturels. Le premier se compose d'une vingtaine d'habitants logés dans de vastes enclos ; le second est très peuplé »⁽⁹⁾. Publiant ses souvenirs en 1862, Ida Pfeiffer écrit « aujourd'hui, Tamatave ressemble à un pauvre mais très grand village. On évalue sa population, y compris les environs, à 4 000 ou 5 000 âmes, parmi lesquelles il y a 800 soldats et environ une douzaine d'Européens et des Créoles de Bourbon. À part les quelques maisons de ces derniers et celles de quelques Hovas et Malgaches aisés, on ne voit que de petites huttes disséminées sur différents points ou formant plusieurs rues étroites »⁽¹⁰⁾. Les Betsimisaraka formaient cependant la majorité de la population.

Le commerce de Tamatave connaît alors un vif essor, amplifié par la suppression des taxes douanières en 1861. Il porte sur des produits agricoles en provenance de l'arrière-pays : bœufs, riz, rabane, tabac, porcs, bois... qui vont en grande partie vers Maurice et La Réunion. Selon les documents de la Compagnie de Madagascar, au moins 1 600 zébus sont exportés en 1859, dont 424 par le seul Delastelle, "grand marchand de rhum et grand fabricant de sucre", sur place depuis 1845. Les Cahiers des Douanes font état de l'augmentation des exportations de bœuf : 10 447 en 1856, 11 078 en 1860, 17 554 en 1864⁽¹¹⁾. Tamatave exporte aussi du riz, principalement celui produit sur *tavy* le long de la côte, mais aussi celui de Mahanoro au sud et de Mahela au nord. La région forestière livre aussi gomme, caoutchouc, cire. En contrepartie, la région de Tamatave reçoit beaucoup de toiles écrues (*soga*) et cotonnade, surtout américaines. Le Cahier des Douanes de 1858 précise que le navire n° 13 a livré "plus de 4 000 pièces de tissus : indiennes, couvertures, brasses de voiles"⁽¹²⁾. Achetés par les commerçants malgaches et les traitants étrangers, ces tissus sont redistribués vers les régions de l'intérieur à des prix nettement plus élevés. La monétarisation des échanges s'est intensifiée, les activités salariales ont fait leur apparition, tandis que le troc disparaissait, l'essor du commerce modifiant largement les mentalités collectives et les rapports sociaux.

Jusqu'en 1895, Tamatave n'était qu'un mouillage d'où les chalands transféraient les marchandises sur la plage. Deux avenues dans le sable, bordées de maisons en bois, formaient la ville européenne, surtout créole, près de la pointe Hastie. Au-delà s'étendaient des villages habités par une population flottante ; on y trouvait de nombreux *bourjanes*, porteurs assurant le trafic de l'intérieur. En tout, 8 000 habitants. À cette date, fut construit un appontement en bois, remplacé par un wharf métallique en 1902, par lequel débarqua le matériel nécessaire à la construction du chemin de fer Tamatave-Tananarive en 1913. Les destructions considérables causées par le cyclone du 3 mars 1927 entraînèrent l'édification, à l'ouest, du vieux quartier d'une cité construite le long d'avenues rayonnantes bordées d'arbres et la construction d'un véritable port. Un consortium franco-allemand réalise les digues, quais et môles d'accostage permettant l'accès des bateaux de 8-9 m de tirant d'eau dans les bassins creusés dans le récif Hastie. Parallèlement, la population de Tamatave passe de 9 000 habitants (dont 3 000 Européens) en 1914 à 22 000 en 1940 et 48 000 en 1958.

En 1967, Tamatave reçoit 547 navires pour un mouvement total de 1 022 621 tonnes de marchandises. C'est le point de départ du ravitaillement de Tana et des hautes terres centrales et de l'exportation des riches produits agricoles et miniers en provenance de l'arrière-pays, grâce au chemin de fer de la Tana-Côte-Est et de sa bretelle Moramanga-Lac Alaotra. L'installation d'une raffinerie de pétrole en 1966 pour l'île et les Mascareignes, l'implantation de nouvelles industries et cultures, ou la modernisation d'anciennes, soutiennent l'activité portuaire. Devenu autonome en 1976, le port de

Tamatave assure 55 % des importations et 80 % des exportations (importations et exportations se sont beaucoup diversifiées, notamment pour la ville elle-même qui ne cesse de croître : 62 500 habitants en 1971, 127 441 en 1996). Quel contraste avec le plus petit village du *fivondronana* de Toamasina II, Maromianda qui, à 30 km à l'ouest, ne compte que 350 habitants⁽¹³⁾ !

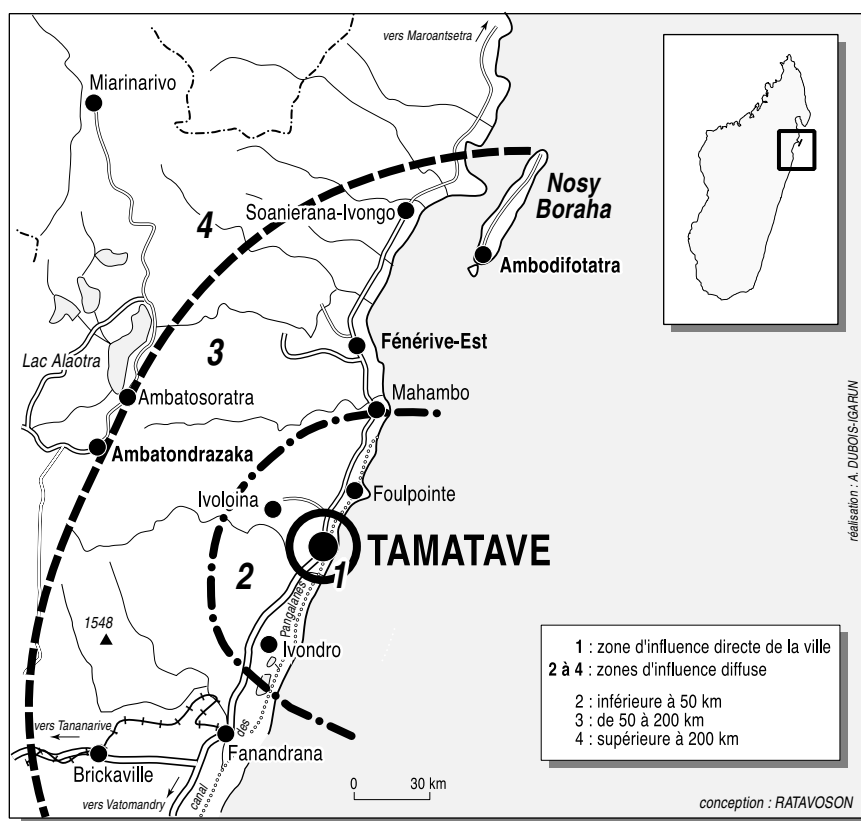


Fig. 3 : Zones d'influence de Tamatave

II - L'ESPACE AU SERVICE DE LA VILLE

Aujourd'hui, l'espace urbain de Tamatave s'ordonne comme un cône, selon une trame concentrique illustrant le schéma de Von Thünen⁽¹⁴⁾. La ville a tendance à s'étaler et à éclater par quelques plaques dans la campagne. La population se met à bouder non seulement les centres à densité élevée mais même les zones suburbaines et à s'installer dans des campagnes qu'elles transforment en aires urbaines. Un nouveau type de rapport se noue entre ville et campagne qui peut être évalué en termes de prélèvement (rente foncière, impôts) comme en termes de réciprocité (échanges et services).

Dans l'ancienne ville se concentre en général la majeure partie des activités administratives et commerciales. Là aboutissent les produits nécessaires à la survie des habitants grâce à des courants d'approvisionnement constants qui, s'ils disparaissent, entraîne la mort de la ville. Sur les marchés urbains de Tamatave, il se brasse par semaine 30 tonnes de légumes en provenance des hautes terres et des zones environnantes, 15 tonnes de viande, 20 tonnes de poissons⁽¹⁵⁾.

Au cours des dernières années, les quartiers périphériques ont connu une évolution démographique spectaculaire, notamment ceux de l'ouest et du nord-ouest. Morarano, qui comptait 10 000 habitants en 1975, en a 47 037 en 1998 ; Ankirihiry est passé de 18 000 à 54 086 et Tanambao 5 de 12 000 à 66 750⁽¹⁶⁾. Les quartiers les plus déshérités ont drainé les populations fuyant les crises des zones rurales dans l'espoir d'un emploi à la ville. Ces trois quartiers ont absorbé tout le flux migratoire vers les cinq arrondissements de Tamatave dont la croissance propre par mouvement naturel est modérée. Des regroupements d'ethnies se sont opérés dans des quartiers bien individualisés. Ainsi les Merina

sont nombreux dans les quartiers populaires de Tanambao 5, Tanambao 2 et Anjoma, tandis que les groupes du sud-est et du sud ont préféré Morarano et Ambalakisoa.

La métropole tamatavienne exerce sa tutelle politico-administrative, son influence médicale et culturelle et son pouvoir économique et financier sur toute la région. Du point de vue commercial on dénombre en 1991 28 sociétés de gros et 27 commerçants particuliers opérant à Tamatave en liaison avec le port et l'arrière-pays agricole⁽¹⁷⁾. Aujourd'hui, commerces de gros et magasins à succursales contrôlent le commerce villageois. Les banques tiennent sous leur dépendance la plupart des activités rurales.

De plus, Tamatave modifie l'économie agricole des campagnes environnantes par le développement des banlieues maraîchères et par sa demande en produits alimentaires. Cette influence s'exerce également par le biais de la propriété citadine. Beaucoup d'habitants de la ville gardent le domaine familial confié à des régisseurs. Les capitaux s'investissent dans l'achat de domaines autour de Tamatave où il est fréquent d'observer des propriétés sérieusement aménagées et exploitées.

Au-delà de la limite municipale de Tamatave se dispersent des villages mi-urbains mi-ruraux. Au nord : Ambodisaina et Amboditononina. Au sud : Barikadimy et les cinq jardins botaniques ne datent que d'une quinzaine d'années. Leur paysage montre le grignotage constant des terrains ruraux par l'installation d'annexes urbaines et de cités résidentielles entièrement en bois et bambou. Ils ont des relations quotidiennes pendulaires, tant d'approvisionnement que de travail avec la ville.

Au-delà de cette banlieue très peuplée, la véritable campagne n'apparaît qu'à 10 ou 20 km. Elle est assez représentative du *fivondronana* de Tamatave. Celui-ci dispose des atouts nécessaires à l'émergence d'une véritable économie régionale : 2 millions d'habitants dont 1,6 dans une zone rurale produisant 1/3 du café, 60 % de la banane, 75 % des letchis et la totalité du clou de girofle malgache. Cependant, la longueur de la crise économique nationale, comme les handicaps du relief et des cyclones aggravent la mauvaise articulation spatiale de la région et empêchent le déclenchement d'une dynamique suffisamment entretenue, malgré deux niveaux de centres polarisateurs secondaires.

Le premier, dans un rayon de 50 km, repose sur les villages qui ravitaillent Tamatave en produits alimentaires, fruits, poissons et légumes et y achètent eux-mêmes ce dont ils ont besoin. Ils sont plus nombreux au nord (Ivoloina, Ambodiatafana, Fasandiana, Foulpointe) qu'au sud (Ivondro, Fanandranana). Entre 50 et 200 km apparaissent les petites villes secondaires dont les relations avec Tamatave se fondent principalement sur les cultures d'exportation : Mahambo, Fenerive-Est, Vavatenina, Brickaville ou Vatomandry.

Dans la partie centrale de la province, correspondant aux ex-sous-préfectures de Vavatenina, Tamatave 1 et 2 et Brickaville, on estime à 110 730 ha les superficies mises en valeur ; 58 % sont occupés par les cultures vivrières (surtout riz et manioc) ; 33 % portent caféiers et girofliers, le reste se partageant entre canne à sucre, jardins maraîchers et vergers fruitiers. Dans la sous-région de Tamatave-Nord, correspondant aux ex-sous-préfectures de Maroantsetra, de Mananara-Nord, de Soanieran'Ivongo, de Fenerive-Est, la superficie mise en valeur est de 150 000 ha (40 % du potentiel), partagée principalement entre 40 % de cultures de rente (dont la vanille) et 43 % de cultures vivrières. Enfin, la sous-région de Tamatave-Sud, comprenant les ex-sous-préfectures de Vatomandry, Mahanoro, Antanambao-Manampontsy, Marolambo et Nosy Varika, est une zone à haute potentialité où les cultures de rente couvrent 45 % des surfaces cultivées (café et poivre surtout), tandis que les surfaces irrigables sont estimées à 22 500 ha.

La plupart de ces circonscriptions ont une façade sur la Côte de Palissandre pour laquelle Tamatave, notamment par son aéroport régional, est une étape presque obligée et une bonne introduction à la région. Si la ville-port de Toamasina, étirée paresseusement tout au long d'un arc de sable doré formant entre les pointes Tanio et Hastie un havre très sûr pour les navires de gros tonnages, ne fut pendant longtemps qu'une agglomération de bâtiments de bois vétustes couverts de tôle et de cases primitives au toit en feuilles de *ravinala*⁽¹⁸⁾, c'est aujourd'hui l'une des plus belles villes de Madagascar, sans doute la plus moderne et active.

Notes infrapaginales

- 1 - Carte touristique de Toamasina au 1/10 000, FTM 1977. Depuis 1975, les noms de Toamasina et de Antananarivo remplacent officiellement ceux de Tamatave et de Tananarive qui restent usités.
- 2 - RABEARIMANANA G.V., 1978, *Les hommes et leurs activités dans la péninsule de Mahanavo (Mahajunga). Contribution à l'étude des relations villes/campagnes*, Thèse 3^e cycle, Paris VII, 327 p., Cit. p. 128.
- 3 - RANTOANDRO G.A., *Le gouvernement de Tamatave de 1845 à 1865, développement économique*, Mémoire de Maîtrise, Université de Tananarive, 1982, 225 p.
- 4 - LABATUT F. et RAHARINIVONIRINANA R., 1969, *Madagascar, étude historique*, Nathan, Madagascar, 223 p.
- 5 - FLACOURT E. de, 1658, *Histoire de la grande île de Madagascar*, Paris.
- 6 - BESY A., 1985, *Histoire de la ville de Tamatave*, Document inédit, 20 p.
- 7 - LEGUEVEL DE LA COMBE, 1840, *Voyage à Madagascar et aux îles Comores*, Paris, 2 vol., 293 et 375 p., p. 73.
- 8 - Ces deux paragraphes s'appuient sur RANTOANDRO G.A., op. cit.
- 9 - DECARY R., *Les voyages du Lieutenant de vaisseau FRAPPAZ*, cité par RANTOANDRO G.A., op. cit.
- 10 - PFEIFFER I., 1862, *Voyage à Madagascar*, trad. Alld/Skau. Hachette, Paris, 72 p.
- 11 - AYACHE S., *Édition critique du manuscrit de Raombana – B-2-L-13- n°135 à 142*, cité par RANTOANDRO G.A., op. cit.
- 12 - III-CC 55, Année 1858, Cahiers des Douanes.
- 13 – « *faritany* » = province ; « *fivondronana* » = sous-préfecture ; « *firaisanana* » = district.
- 14 - In BAILLY S., 1984, *Les concepts de la géographie humaine*, Masson, Paris, 203 p.
- 15 - Enquête personnelle, mai 1999.
- 16 – DIRASSET, 1991, *Faritanana de Toamasina, étude régionale*, mai 1991, 331 p.
- 17 – DIRASSET, op. cit.
- 18 - Office du Tourisme de Madagascar, 1960, *Tamatave et la Côte de verdure*, 10 p.