



OPEN ACCESS

Citation: R. Raharinjanahary, S. Rajoelina (2018) Les nuits, poumons de l'agglomération d'Antananarivo. *Bollettino della Società Geografica Italiana* serie 14, 1(2): 151-161. doi: 10.13128/bsgi.v1i2.532

Copyright: © 2018 R. Raharinjanahary, S. Rajoelina. This is an open access, peer-reviewed article published by Firenze University Press (<http://www.fupress.com/bsgi>) and distributed under the terms of the Creative Commons Attribution License, which permits unrestricted use, distribution, and reproduction in any medium, provided the original author and source are credited.

Data Availability Statement: All relevant data are within the paper and its Supporting Information files.

Competing Interests: The Author(s) declare(s) no conflict of interest.

Les nuits, poumons de l'agglomération d'Antananarivo

Nights, lungs of Antananarivo agglomeration

RINDRA RAHARINJANAHARY, SÉBASTIEN RAJOELINA

Département de Géographie, Université d'Antananarivo, BP 907, Antananarivo, Madagascar
E-mail : raharinjanahary@gmail.com; rajoelinasebastien@gmail.com

Résumé. L'agglomération d'Antananarivo vit, le jour, en grande partie grâce aux activités nocturnes liées à son approvisionnement par des collecteurs périurbains et ruraux, des déplacements de commerçants venus des autres régions de Madagascar pour s'approvisionner dans les marchés de la capitale durant la journée et qui voyagent pendant la nuit. Ces activités nocturnes mobilisent des petits et moyens véhicules pour le transport des produits et des acteurs transformant les abords des marchés et les gares routières en points de ralliement de ces collecteurs et d'espaces d'accueil. Ils assurent un minimum de sécurité aux conducteurs et aux voyageurs nocturnes et permettent le développement d'autres activités informelles. Cette étude cherche à analyser le fonctionnement de ces activités essentielles à la vie de l'agglomération et à montrer l'importance des nuits, véritables poumons de la capitale.

Mots-clés: activités nocturnes, dynamique spatiale, stratégie, acteurs, agglomération d'Antananarivo.

Abstract. The Antananarivo agglomeration lives daytime mostly from nocturnal activities closed to its sourcing from rural and periurban trade collectors, also by retailers coming from the other regions of Madagascar for stocking up into markets on major city all day long and travelling nightly. Those nocturnal activities use small and standard vehicles to carry products and actors changing nearby markets and roadway stations in meeting points of trade collectors and welcoming spaces. They insure minimum of surety for drivers and nocturnal travelers and allow development of other informal activities. This study seeks to analyze the functioning of those essential activities for agglomeration life, and show the importance of nights as real lungs of capital.

Keywords: nocturnal activities, spatial dynamic, strategy, actors, Antananarivo agglomeration.

1. Introduction

Biologiquement, l'Homme figure parmi les espèces diurnes, donc il est actif pendant le jour et dort durant la nuit. Avant l'avènement des lumières artificielles, le rythme de vie de la société était calqué sur ce rythme biologique, c'est pourquoi, la nuit est le moment des retrouvailles familiales, le temps du repos social (Gwiazdzinski 2000, 81). Cependant, l'imaginaire collective l'associait aux personnages légendaires qui font peur, comme Dracula, les loups-garous, ainsi que les fantômes... car elle est faite de ténèbres et d'ombres, sa couleur est le noir (Paquot 2000, 6). A Madagascar, la nuit fait aussi peur aux habitants parce que traditionnellement, elle est le domaine des sorcières et des esprits des morts, une représentation encore bien vivante dans les campagnes qui sombrent vite dans l'obscurité faute d'un bon éclairage dans les espaces publics et des maisons. Cette peur de la nuit est également amplifiée par l'augmentation de l'insécurité liée à la recrudescence de la pauvreté. Lorsque l'Institut Français de Madagascar a voulu transposer dans la capitale de Madagascar les manifestations de « la Nuit des Idées » en début de l'année 2018, il a fallu tenir les conférences et les expositions avant le coucher du soleil, créant ainsi un paradoxal « Tanà by Night, de jour » (Andriamihaja 2018), et provoquant les réflexions ironiques et désabusées de Vanf, chroniqueur réputé de la presse tananarivienne. Les seuls travaux sur les nuits d'Antananarivo ont noté la morosité de la vie nocturne (Morelle, Fournet-Guérin 2006), qui présente « un aspect nocturne très peu développé ». Effectivement, dans les quartiers de résidence faits de ruelles, sombres durant la nuit, la vie nocturne se termine très tôt. Il y a pourtant une vie dans les villes contemporaines après la tombée du jour (Gwiazdzinski 2012, 75), et les dynamiques en cours intéressent de plus en plus des chercheurs notamment dans les dimensions mobilités (Gwiazdzinski 2007) et du tourisme (Giordano et al. 2018). A Antananarivo, une autre face de la ville est effectivement très active durant les nuits. En effet, de nombreuses activités nocturnes existent à Antananarivo si on ne tient qu'à celles qui portent sur le loisir ; toutefois, elles sont limitées dans l'espace et beaucoup se terminent tôt (vers 22h). Mais d'autres acteurs économiques sont actifs, comme les collecteurs. Visibles aux abords des marchés, ils apportent les produits en provenance des campagnes de l'agglomération et de la première couronne de l'agglomération. Des vendeurs de boissons chaudes et de soupe « chinoise » proposent leurs produits à ces collecteurs et aux acheteurs. Les chauffeurs des taxis-brousse qui transportent des voyageurs des lignes régionales et nationales et qui arrivent en début de

soirée et durant les nuits dans la ville font partie de ces acteurs.

Durant nos enquêtes, ce rythme nycthémeral (Gwiazdzinski 2012, 64), a rendu difficile la fixation de la limite temporelle entre le jour et la nuit, tant les limites de la nuit et du jour se confondaient. Les définitions de ce qui est « diurne » et ce qui est « nocturne » méritent ainsi une réflexion car nous avons remarqué que les collecteurs auxquels nous avons parlé étaient surpris quand nous leur disions qu'ils « travaillent de nuit » (*miasa alina*). Leur réponse était toujours : « Mais c'est déjà le matin », une réflexion renforcée par le fait qu'on parle (en malgache comme en français) de une heure *du matin*, deux heures *du matin*, etc. Pour eux, le matin commence aussitôt après minuit. Cependant, ces limites dépendent évidemment du contexte. Les voyageurs qui arrivent dans la nuit dans les gares routières, restent assis dans les voitures « jusqu'au matin » (*mandra-paharaina ny andro*), avant de gagner la ville.

A travers cet article, nous cherchons à cerner leurs organisations et leurs dynamiques spatiales de ces activités et en quoi elles sont les poumons de l'agglomération au sens de l'espace dont la couverture végétale est propre à entretenir le renouvellement de l'air d'un lieu... (Le Corbusier 1957, 39) et à la ville en tant que « moteur économique » (Bernheim 1994, 24). Nous souhaitons mettre en exergue l'importance de ces activités nocturnes, rarement considérées comme cruciales, indispensables pour l'agglomération, mais dont dépend en grande partie sa vie (la respiration) de l'agglomération ; tout en faisant référence au temps, au cadre semi-informel souvent oublié par les observateurs.

2. Méthodologie

Ce travail ne peut prétendre étudier exhaustivement les transporteurs nocturnes, ni les collecteurs, ni les modes d'approvisionnement de l'agglomération faute de données statistiques fiables sur ces acteurs qui évoluent principalement dans l'informel. Pour bien cerner les mouvements nocturnes des collecteurs ainsi que des transporteurs, nous avons mené nos enquêtes aux abords de deux grands marchés de paysans et trois marchés périphériques¹ où attendent les collecteurs et

¹ Il est à noter que les marchés périphériques ont existé de longue date. Selon la tradition, Andrianampoinimerina (1789-1810) fut le premier roi à organiser le *tsena* (mot qui signifie marché, et radical du verbe *mitsena* qui signifie « venir à la rencontre de »). Historiquement, avant cette organisation du *tsena* par le roi, la tradition parle de *fihaonana* traduit par « lieu où l'on se rencontre » comme d'un espace où se déroulaient les transactions commerciales ; toutefois, à cette époque

les paysans durant les nuits. Nous avons dénombré au total 16 floriculteurs, dont trois avec qui nous avons pu mener des entretiens. Les collecteurs en provenance du Nord qui prennent le taxi-brousse pendant la nuit étaient 18 dont quatre ont bien voulu répondre à notre enquête. Pour les collecteurs aux abords des trois autres marchés (dont deux périurbains et un central), nous nous sommes entretenus avec treize collecteurs puisque sur le même marché, les collecteurs louaient les mêmes moyens de transport et vendaient plus ou moins les mêmes produits. Enfin, pour les intermédiaires, six ont voulu répondre à notre entretien. La méthodologie a également été complétée des séries d'observations nocturnes allant de Juin à Octobre 2018. Nous nous sommes intéressés au mode d'approvisionnement² par les petits collecteurs qui transportent les produits agricoles avec des petits moyens comme les taxis communs ou les véhicules comme les 3 CV étant donné que le transport et la commercialisation des produits se déroulent la nuit. En effet, l'agglomération est également approvisionnée par des camions (transportant des charges bien plus importantes) appartenant à des collecteurs « riches ». Toutefois, ce mode d'approvisionnement se déploie seulement dans la journée, et ne concerne pas notre sujet. Enfin, nous nous sommes également intéressés aux taxis-brousses qui débarquent la nuit à Antananarivo.

3. Le poids prépondérant de l'agglomération d'Antananarivo, à l'origine des activités nocturnes

La dynamique nocturne des petits collecteurs et des intermédiaires ainsi que le fonctionnement des transporteurs de petits véhicules nocturnes et des taxis-brousses sont les fruits d'une organisation du territoire qui existait déjà depuis l'époque coloniale. En effet, soixante ans après l'Indépendance, Antananarivo a un poids prépondérant et connaît un développement plus important que celui des autres agglomérations du pays. Comme la

comme les différents royaumes de l'Imerina, non encore unifiés, étaient en conflits incessants, la population y vendait les armes, les esclaves, les objets volés... Le roi en ayant apaisé les conflits, voulut que chaque habitant y apporte ses productions, et il punit sévèrement les vols et les violences... Il organisa aussi une rotation hebdomadaire du *tseña* au sein du royaume. La toponymie des localités a gardé jusqu'à aujourd'hui la mémoire des jours du *tseña* ; comme Sabotsy Namehana « Samedi de Namehana », ce sont ces marchés qui forment encore aujourd'hui les marchés périphériques et ils se sont développés avec l'extension rapide de la ville avec un taux de 4% par an et à la suite des engorgements des routes pour accéder en ville.

² Historiquement, l'Imerina était approvisionnée par de nombreuses régions malgaches, « et dépendait des produits issus d'autres régions pour les bœufs et le riz, alors que les tissus de qualités variées produites localement sont vendues sur les marchés » (Nativel 2007, 30).

plupart des villes africaines, la ville-capitale est restée le cerveau dans le fonctionnement du pays comme le décrit Maguerat (1982, 21), où l'on assiste « à l'opposition vigoureuse, fondamentale, entre une poussière de petites villes et une (ou deux) capitale, qui dispose des véritables fonctions urbaines ». Pivot central de la vie économique du pays, Antananarivo concentre les fonctions principales qu'elles soient administratives, politiques et économiques. Tout converge vers elle et tout repart également d'elle, avec un rôle de redistribution des produits vers les régions éloignées grâce à la présence des routes et des taxis-brousse.

3.1 L'agglomération et sa double ceinture maraîchère

Une agglomération comme Antananarivo³ est une importante zone de consommation. Avec ses 4 millions d'habitants, elle réceptionne une grande variété de produits de proximité et des zones éloignées⁴ de la capitale. L'importance de cet approvisionnement urbain des villes d'Afrique noire a bien été étudié par Nebie (1999, 263), Lazare et al. (2014, 301) pour l'Afrique noire, et Rabemanambola et al. (2009, 302) pour Madagascar qui ont montré que les centres urbains constituaient les principaux débouchés des produits maraîchers avec une part prépondérante de la capitale. Antananarivo est approvisionnée par des produits agricoles issus de sa double ceinture rizicole et maraîchère, la première appartenant aux communes qui forment l'agglomération, la seconde étant constituée par des communes comprises entre 10 à 30 km autour de l'agglomération. Située dans la région des Hautes Terres Centrales Malgaches aux altitudes élevées (en moyenne 1500 m d'altitude) Antananarivo dispose des conditions physiques favorables à l'agriculture. Dans cette partie de Madagascar où alternent les bas-fonds et les versants collinaires, le climat est rythmé par une saison fraîche allant du mois de mai au mois de septembre et avec une température moyenne de 15°C, et une saison chaude et pluvieuse d'Octobre à Avril avec une température moyenne de 22°C. Selon les saisons, les parcelles accueillent riziculture⁵ et cultures maraîchères

³ L'agglomération d'Antananarivo couvre une superficie de 425 km². Elle est formée d'une commune urbaine et de 36 communes périphériques. Son taux de croissance est de 6% par an.

⁴ De nombreux produits agricoles proviennent des régions au-delà de 50 km d'Antananarivo comme les fruits comme les mangues et litchis, ou les noix de coco, qui arrivent des zones beaucoup plus chaudes que ces Hautes Terres plus fraîches.

⁵ Historiquement, l'aménagement de la grande plaine de Betsimitatra remonte de l'époque des royaumes. Elle était vouée à la riziculture puisque le riz est l'une des principales cultures vivrières et la base de l'alimentation des Malgaches



Figure 1. Des brèdes en provenance d'Ambohijafy. Source : R.Raharinjanahary, S. Rajoelina, Enquête Juin 2018. Arrivés aux abords du marché d'Isotry, les sacs remplis de brèdes sont entassés le long du mur, quant aux collecteurs, ils s'allongent en face de la rue, si certains dorment, d'autres vendent aux premiers acheteurs nocturnes qui sont aussi les intermédiaires qui vont revendre dans les principaux marchés de la ville.

de contre-saison comme les choux, les haricots, les petits pois, l'ail, l'oignon... si la paysannerie est centrée sur la riziculture, elle a toujours pratiqué la polyculture et de la poly-activité comme la plupart des sociétés de moyenne montagne tropicale (Rabemanambola et al. 2009, 286). Si les produits et leurs origines sont très diversifiés, nous avons aussi remarqué une similarité des produits issus des différentes campagnes même si certaines localités sont réputées pour leurs spécialités comme les oignons d'Ambolo ou les fraises d'Ambatofotsy, les brèdes (Fig. 1) et les oranges d'Ambohijafy. Ce sont ces produits qui sont transportés par les petits collecteurs vers les marchés de la périphérie urbaine mais aussi au centre-ville dès la fin de la journée et durant les nuits.

Dans le monde, la croissance urbaine, a souvent entraîné la disparition progressive des parcelles agricoles. Dans les agglomérations des pays en développement comme Antananarivo, elles persistent pourtant, car la ville est un débouché sûr et proche, incontournable compte tenu du nombre des consommateurs. Au-delà de cette fonction alimentaire urbaine, cette ceinture verte permet aussi à la ville de respirer face à la pollution grandissante.

3.2 Antananarivo, un centre de fabrication et de distribution

En plus de la production agricole, les produits issus de l'artisanat et de l'industrie de la capitale sont aussi source de dynamique nocturne à Antananarivo en attirant les commerçants en provenance des différentes régions de Madagascar. Ces productions artisanales et industrielles résultent selon Donque (1966, 95) d'une ancienneté du savoir-faire artisanal, datant souvent de l'époque royale, à la ville comme à la campagne. La concentration des industries dans la capitale est aussi la suite de la décadence des industries dans les autres provinces⁶ de Madagascar. Par conséquent, ce sont des produits appelés les *zaitra an-tsena*⁷ traduit littéralement par « couture au marché », et de nombreux objets artisanaux comme les vanneries ou le tissage, les brouettes ou les arrosoirs fabriqués artisanalement abondent sur les marchés. Ils proviennent des campagnes de la pro-

⁶ Durant les mandats du Président Didier Ratsiraka (1975-1992), des usines ainsi que des universités ont été créées dans les 6 provinces malgaches. Toutefois, elles se sont dégradées faute de main d'œuvre et de matières premières,

⁷ Cette appellation vient du fait que les coutures de ces produits sont assemblées sommairement et se défont très rapidement. Leurs finitions s'effectuent au marché comme d'autres produits artisanaux. Souvent ce sont des habits comme les tabliers ou des shorts pour enfants, des tee-shirts cousus mains, etc.

vince d'Antananarivo et y sont apportés par les artisans lors des jours de marchés comme le mercredi ou le jeudi, malgré la rude concurrence de la friperie ou des produits bons marchés en provenance de Chine et de Thaïlande. L'agglomération concentre également 70% des activités industrielles, essentiellement textiles et alimentaires, ces produits peuvent être des couvertures de la Société Malgache de Couverture (SOMACOU), des pulls over ou des chemises de troisième qualité produits et évacués par les quelques usines franches locales et internationales sur le marché local. Il peut également s'agir de produits alimentaires comme du chocolat, du beurre ou du jus de fruits. Même si les tailles des usines⁸ ne sont pas très importantes, elles évacuent sur le marché des produits qui sont consommés dans l'agglomération mais aussi dans tout Madagascar, lesquels attirent des commerçants issus des quatre coins du pays. Ce sont ces acteurs qui alimentent les déplacements nocturnes à Antananarivo.

3.3 Un carrefour de routes, un passage obligé

Les routes revêtent une grande importance dans le fonctionnement des activités nocturnes à Antananarivo, d'une part à cause de la dégradation des routes et du réseau ferroviaire et d'autre part, compte tenu de leur organisation spatiale qui renforce le rôle de pôle économique de la capitale. En effet, toutes les routes convergent⁹ vers la capitale et l'absence d'un véritable réaménagement par les présidents successifs après la colonisation¹⁰ a renforcé cette position centrale. L'agglomération est un passage obligé pour relier le Nord et le Sud, l'Est et l'Ouest malgaches. Les gares routières et les taxis-brousse y ont un rôle particulier. Les gares, qu'elles soient destinées aux taxis-brousse régionaux et nationaux brassent des voyageurs comme les commerçants en provenance des différentes régions de l'île, venus faire leurs achats à Antananarivo. En effet, les taxis-brousse effectuent des trajets au quotidien pour faire le lien entre Antananarivo et les chefs-lieux de régions.

⁸ Le nombre des usines a fortement diminué depuis les années 90, non seulement avec la fermeture de nombreuses usines locales à cause de forte concurrence des produits importés, mais aussi avec le retrait de Madagascar du bénéfice de l'African Growth and Opportunity Act (AGO). Madagascar s'est trouvé exclu du programme en 2010 à la suite d'un coup d'Etat (mars 2009), la présence d'un régime hors de la légalité constitutionnelle (« *failure to restore democracy* ») l'a empêché d'y être réadmis jusqu'en 2014.

⁹ Certaines routes y échappent mais elles sont très peu nombreuses, et elles ne jouent pas un rôle économique important.

¹⁰ En effet, à la différence des autres capitales africaines, les administrateurs coloniaux n'ont pas cherché à créer une ville ex-nihilo pour en faire une capitale.

Ces taxi-brousse sont aussi les moyens empruntés par la plupart des Malgaches faute d'accès aux voitures individuelles¹¹ et du prix élevé du carburant¹², sans oublier que ce sont également les seuls capables de passer par des routes, souvent en mauvais état (Sarrasin 2007). Et c'est grâce à ces commerçants que les produits manufacturiers comme les habits, les appareils électroniques, les bric-broc nécessaires au quotidien arrivent aux confins de l'île.

En somme, la tendance vers un équilibre du territoire est en panne à Madagascar, cette situation est le résultat du défaut de mise en place d'une politique de décentralisation jamais appliquée. Comme si le temps était suspendu, la domination d'Antananarivo est immuable. Pourtant, le vrai développement part des communes et de la capacité de chaque région à dynamiser les campagnes autour d'elle. Cette difficulté a obligé les acteurs économiques à développer des stratégies propres leur permettant de réaliser leurs activités entre leurs régions et Antananarivo mais aussi entre la ville d'Antananarivo et ses communes périphériques. C'est de cette stratégie que découlent ces activités nocturnes.

4. Des activités nocturnes dessinant de véritable dynamique spatiale à Antananarivo

Les activités humaines se déploient vers la nuit et recomposent un nouvel espace de travail et de loisirs (Gwiazdzinski 2012, 75). Désormais, la nuit est une source d'économie pour la ville, de nombreux auteurs parlent d'économie nocturne ou the « *night-time economy* » (Doyle 2018) surtout pour les villes des pays développés. Dans ces villes, la nuit est de plus en plus investie, accompagnée de la mise en place d'infrastructures pour permettre la réalisation des activités. A Antananarivo, de nombreuses activités nocturnes sont le résultat d'initiatives de groupes, souvent informelles, et elles se déroulent quand les activités formelles disparaissent, à la tombée de la nuit.

¹¹ Le PIB par habitant est de 424\$ en 2018 (<http://www.journaldunet.com/patrimoine/finances-personnelles/1208753-pays-pauvres-classement/1208807-madagascar>). Le taux d'inflation est de 8,5% en 2017 (<http://www.instat.mg/madagascar-en-chiffre/>).

¹² Depuis le mois de septembre de cette année 2018, 1 litre de gazoil vaut 4200 Ariary (Ar.), or 1€ vaut 4 000 Ar. Ce qui explique pourquoi la faiblesse du niveau des habitants, 77% des Malgaches vivent en dessous du seuil de pauvreté et un habitant gagne environ 1,92 €/jour, l'achat du carburant est ainsi souvent réservé aux ménages aisés. Les ménages moyens utilisent rarement les voitures individuelles.

4.1. Des stratégies d'acteurs, clé de la réussite des activités nocturnes

A Antananarivo, la nuit est considérée pour les petits collecteurs comme le moment pour réaliser leurs activités à la différence des riches collecteurs qui approvisionnent la ville durant la journée. Les paysans sont obligés de passer par ces collecteurs pour écouler leurs produits au quotidien pour des raisons pécuniaires, alors qu'auparavant, ils allaient eux-mêmes assurer cette vente et attendaient les marchés hebdomadaires du mercredi ou du vendredi d'Antananarivo. Ce changement a débuté à partir de l'application des politiques de « libéralisation de l'économie » dans les années 80 qui ont entraîné la disparition des coopératives agricoles, la montée des collecteurs privés et la dégradation des conditions de vie des ménages. Leurs organisations reposent sur une stratégie qui dépend des distances par rapport au marché final, du temps de collecte, et des moyens de transports utilisés. Ainsi, peut-on les classer en trois catégories en fonction de leurs progressions durant la nuit vers les marchés. Par ailleurs, on assiste également à une organisation qui suit une logique spatio-temporelle dans le mode d'approvisionnement des marchés et l'accès aux abords de ces marchés. La première catégorie englobe les collecteurs issus des campagnes de la première couronne autour de l'agglomération. Localisées sur un isochrone de 10 à 20 km d'Antananarivo, ces collecteurs acheminent les produits dès l'après-midi même en prenant les taxis-brousse. En quittant les campagnes, ils attendent aux abords¹³ des marchés périphériques comme Talatan'ny Volonondry au Nord de l'agglomération, ou du marché d'Ankadindratombo à la sortie Est d'Antananarivo pour le cas des floriculteurs¹⁴ de Manandriana. C'est vers minuit ou une heure du matin qu'ils vont progresser vers les marchés de paysans d'Andravoahangy au Nord de la ville, ainsi que vers le marché central de fleurs d'Anosy. En attendant cette heure, ils préparent les paquets de fleurs ou de poireaux, entassent les choux. La seconde catégorie regroupe les collecteurs de l'agglomération qui rejoignent directement le marché central de la ville comme Isotry, leur point d'arrêt final. A la différence des premières catégories, ils effectuent

leurs collectes dans les communes rurales de l'agglomération et attendent que le marché soit débarrassé de ses vendeurs de la journée, avant de pouvoir s'installer en début de soirée. Ces collecteurs louent des camionnettes pour le transport des choux, des betteraves, carottes et brèdes, etc. En arrivant, ils aménagent sommairement leurs emplacements en installant des nattes ou du carton pour pouvoir s'y allonger. Dans l'attente de l'arrivée de leurs clients dans la nuit, ils se couvrent d'emballage en plastique pour se protéger de la fraîcheur nocturne. Il existe une certaine organisation entre les collecteurs dans le partage de l'espace selon leur origine géographique. La dernière catégorie regroupe les collecteurs qui n'arrivent qu'entre 3 et 4 heures du matin en provenance des communes de l'agglomération situées dans un rayon de moins de 10 km autour d'Antananarivo. A la différence des deux premières catégories, ces collecteurs sont ceux qui approvisionnent les marchés périphériques. Ils entassent les produits collectés devant leurs cases ou directement dans les voitures dès l'après-midi, mais quittent seulement leurs localités vers deux heures du matin pour arriver aux abords de ces marchés vers quatre heures.

Aussi, pour pouvoir réaliser leurs activités nocturnes, les collecteurs évoluent souvent en groupes, bien que d'autres travaillent individuellement. Les premiers quittent les campagnes en formant une équipe d'une dizaine de personnes généralement de la même famille et du même *fokontany*¹⁵. Ce déplacement en groupe leur permet de se partager les frais de déplacements et en louant des véhicules de taille moyenne comme les taxis-brousse, les 404 bâchés¹⁶, les 3 CV, les mazda (Fig. 3), ainsi que les camionnettes. Si la location est d'environ 30 000 Ar. et qu'ils sont au minimum 10, la dépense revient seulement à 3 000 Ar. Quand ils évoluent individuellement, ils prennent des petits véhicules comme les *varamba*¹⁷ pour leurs petits prix autour de 5 000 Ar. Ce travail en groupe est aussi un moyen d'offrir le maximum de produits de saison à proposer. Ils vendent plus ou moins les mêmes produits mais en de petites quantités (de quelques sacs) justifiées par la faible production des paysans face à production rizicole. Rabemanambola et al. (2009, 289) ont déjà signalé ces « cultures dérochées » et ces parcelles de tailles réduites « aux parcelles

¹³ Durant ces dix dernières années, les dirigeants municipaux ont fait construire des murs autour des marchés afin de contenir les vendeurs. Mais cela a été un échec. De nombreux commerçants informels continuent de vendre à l'extérieur des enceintes aux abords de ces marchés. La nuit, ces marchés clos de murs sont fermés.

¹⁴ Le choix de ce point d'arrêt est stratégique puisque la rivière Ikopa coule à proximité du marché, les floriculteurs y plongent les fleurs en attendant la fin de l'après-midi. Ils apportent eux-mêmes leurs produits car ils ne viennent que deux fois par semaine le mardi (ils sont moins nombreux) et surtout le vendredi.

¹⁵ C'est la limite territoriale administrative de base.

¹⁶ Elles continuent d'exister à Madagascar, et elles servent surtout au transport de produits agricoles ou au transport de meubles, voire du sable... Leur coût revient moins cher que la location des camionnettes.

¹⁷ Sorte de traineau ou chariot, construit en madriers de bois, muni de petites roues très basses conduits par un ou plusieurs pousseurs qui peuvent monter sur le véhicule (avec grand danger puisque le véhicule est difficile à arrêter). La charge habituelle est environ de 200 kg.

de jardins » destinés aux cultures maraîchères. Il s'agit véritablement de petit commerce au quotidien et de faibles gains comparés à ceux des riches collecteurs qui transportent par gros camions. Enfin, face à l'insécurité, se mettre ensemble est un moyen de s'assurer contre toute éventualité d'attaques de malfaiteurs, surtout que ces marchés se trouvent à proximité de quartiers sensibles de l'agglomération.

L'organisation des taxis-brousse reflète aussi cette stratégie mise en place par les acteurs pour le bon déroulement de leurs activités. Ces taxis-brousse transportent non seulement les collecteurs mais aussi les commerçants qui arrivent en début de soirée ou durant la nuit en provenance des différentes régions de l'île et qui vont effectuer leurs achats dans la journée. Cette stratégie relève d'une organisation à l'échelle nationale. Il s'agit pour les taxis-brousse de quitter dans la journée, soit le matin ou en fin d'après-midi, en début de soirée ou dans

la nuit en fonction de la distance par rapport à Antananarivo. Elle permet également d'épargner aux voyageurs à leurs arrivées à Antananarivo, la location d'une chambre d'hôtel. Ainsi, ils attendent dans les cars, et peuvent enchaîner leurs activités dès que le jour se lève.

Afin d'éviter le risque de cambriolage, les échanges monétaires sont aussi évités, et se font uniquement quand le jour se lève. Par ailleurs, l'existence des points mobiles *money* pour le retrait d'espèces – développée à l'échelle de l'Afrique, et à Madagascar depuis dix ans – a permis aux voyageurs et aux conducteurs d'éviter les attaques à main armées et les vols.

En somme, les stratégies des différents acteurs conjuguent l'informel et le formel pour assurer la réussite des activités nocturnes. Toutefois, quelque soit les conditions, les acteurs évoluent beaucoup plus facilement la nuit sans les obstacles et les contraintes de la journée.

4.2 Une dynamique spatiale liée aux activités nocturnes et confortant l'animation de l'agglomération pendant les nuits

Ces mouvements nocturnes de collecteurs et des transporteurs sont manifestes dans l'espace nocturne et contribue à une dynamique nocturne au sein de l'agglomération. Aux abords des marchés, ils deviennent des points de ralliement des collecteurs et des acheteurs, qui sont aussi les intermédiaires de « troisième main ». Cette multitude – une cinquantaine – de collecteurs vont occuper les rues des marchés. L'attraction spatiale des commerçants est calquée sur l'organisation des marchés : les commerçants des principaux marchés urbains comme celui d'Anosibe et de Namontana vont s'approvisionner au marché d'Isotry. Les marchés périphériques attirent les commerçants des *fokontany* autour, voire également les marchés périphériques de la zone. Ce commerce nocturne va aussi drainer d'autres vendeurs et entraîner le développement d'activités comme la vente de boisson chaude comme le café, de la soupe chinoise ainsi que des beignets proposés aux vendeurs matinaux. Le brouhaha et les activités des collecteurs, des acheteurs et des transporteurs animent ces rues dès le petit matin et dans l'obscurité totale. Les intermédiaires marchandent et circulent pour comparer les prix, tandis que les transporteurs attendent que les voitures ou les charrettes soient remplis avant d'acheminer les produits vers d'autres marchés. Ces collecteurs et intermédiaires ainsi que les transporteurs tissent des liens de connaissance en se fréquentant toutes les nuits.

Par ailleurs, malgré l'obscurité qui règne, les hommes et les femmes s'activent. Ils se déplacent, arrangent et vendent leurs produits, pendant que les

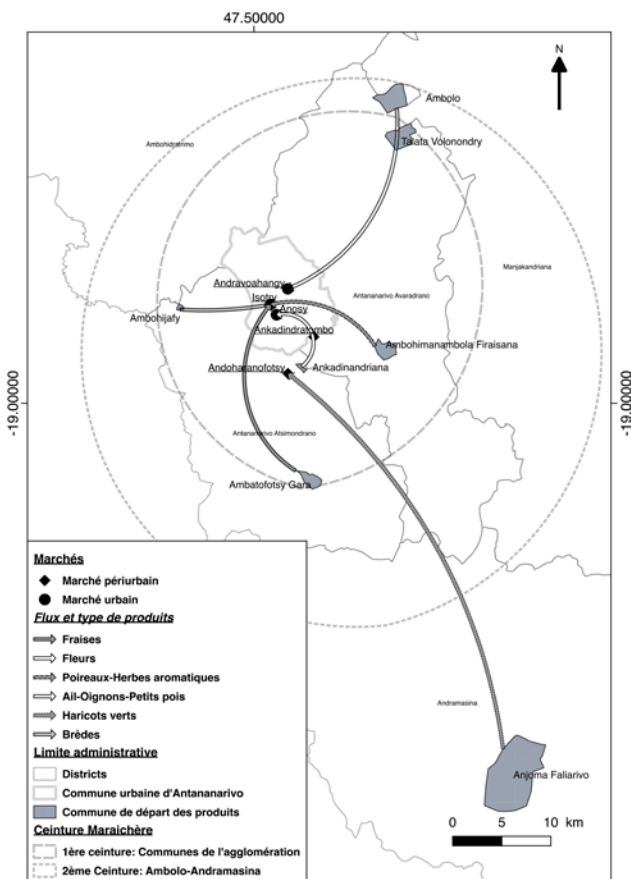


Figure 2. Les zones de provenance et marchés de débarquement nocturnes des produits approvisionnant Antananarivo. Source : BNGRC 2017, Projection WGS 84, Enquête sur terrain, Réalisation Raharinjanahary R. et Rajoelina S. Octobre 2018.



Figure 3. Les véhicules loués par les colleteurs pour le transport des produits. Source : Enquête Juin 2018, R. Raharinjanahary, S. Rajoelina.

acheteurs négocient les prix. Durant l'enquête, les femmes ont été nombreuses à avancer que ce sont elles qui viennent au marché puisque leurs maris assurent la sécurité de la maison à la campagne. La question de l'éclairage urbain est au centre de la réflexion. Alors que dans les villes européennes, l'absence de véritable nuit « tuée » par l'éclairage urbain se pose, dans ces marchés, chacun s'illumine à partir de la petite lumière d'une torche¹⁸, souvent seulement utilisée pour rendre la monnaie. Comme à la campagne, ces acteurs sont habitués à circuler dans l'obscurité.

En plus de la dynamique des hommes, les flux des départs et des arrivées nocturnes des taxis-brousse ainsi que les déplacements des véhicules loués par les collecteurs animent cette dynamique nocturne dans l'agglomération d'Antananarivo. Dès 19h, on voit ces véhicules entrant et sortant de la ville. Ces déplacements vont s'échelonner dans la nuit. A compter de 20h, les véhicules qui transportent les collecteurs s'acheminent vers

¹⁸ Antananarivo avait dans les années 80 la réputation d'être *Antananarivo mirehitra jiro*, c'est-à-dire « Antananarivo qui brille de lumières ». Cela l'opposait aux campagnes plongées dans une obscurité totale faute d'éclairage public. Mais les différentes crises traversées par les gestionnaires de la ville ont entraîné la décrépitude de l'éclairage dans les quartiers centraux, et encore plus dans la périphérie. La Mairie n'a pas les moyens de remplacer les ampoules des poteaux ni de les faire fonctionner. Sur la route de l'aéroport, et sur la route nationale 1 qui dessert Antananarivo et la périphérie ouest de l'agglomération, un système alimenté par l'énergie solaire a été installé en 2013. Mais il est à son tour défaillant, notamment en raison de vols de matériel.

le marché d'Isotry. C'est également les départs des taxis-brousse d'Antananarivo vers les régions situées entre 400 à 500 km d'Antananarivo, au sud, à l'est et à l'ouest. A partir de 23 heures, les véhicules et les charrettes qui acheminent les produits achetés par les intermédiaires vers les marchés intermédiaires qui circulent. Vers deux heures du matin, on assiste à des flux entrant de taxis brousses empruntant les Routes Nationales 2 et 4, en provenance de l'est et du Nord-ouest. Vers 3 heures du matin, ce sont les taxis-brousse en provenance de l'axe Sud qui arrivent à Antananarivo à cause d'un « barrage »¹⁹ de gendarmes entre 22h et minuit avant l'arrivée à Antsirabe. Ils sont une trentaine à débarquer à la gare jusqu'à 4 heures. En fait, cette dynamique est liée à l'existence des gares routières lesquelles restent ouvertes de jour comme de nuit afin de permettre aux taxis brousses de débarquer les passagers et leur assurer un minimum de sécurité. Deux principales gares routières sont concernées celle de l'axe Sud et des axes Nord et Est, dont l'emmurement²⁰ contribue à mieux sécuriser le lieu à proximité de quartiers dangereux. Ces gares sont animées, particulièrement celle de l'axe Sud. On retrouve les caractéristiques des gares africaines où l'on note une concentration d'acteurs informels, des taximen, des

¹⁹ Il existe des postes de contrôle de gendarmes sur les axes nationaux afin de réguler les circulations nocturnes surtout le long de l'axe Sud où les attaques de brigands sont fréquentes.

²⁰ La gare routière du Nord a été enclose depuis deux ans.

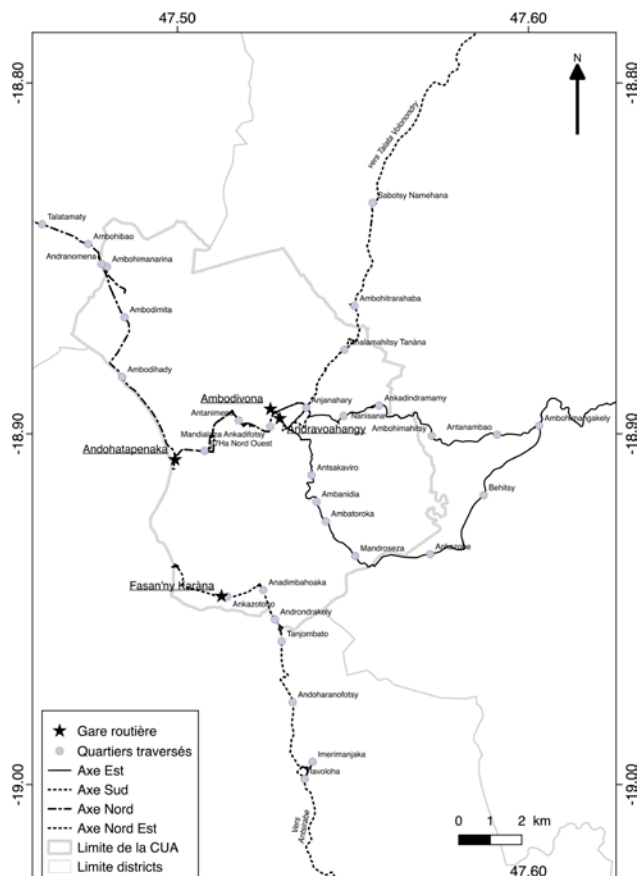


Figure 4. Les espaces traversés par les taxis-brousse dans l'agglomération durant les nuits. Source BNGRC 2017, Projection WGS 84, Enquête sur terrain, Réalisation Raharinjanahary R. et Rajoelina S. Octobre 2018.

mpamatotra entana – « celui qui attache les bagages » sur des porte-bagages durant la journée – qui sont aussi les hommes de confiance des conducteurs et leurs aides pendant la nuit. A la lueur des lumières des voitures, ils détachent les bagages, et se bousculent dans l'obscurité. Les gares restent les espaces d'accueil durant ces heures nocturnes. La rénovation à travers l'aménagement de nouvelles gares routières, reste limitée, souvent dominée par les initiatives privées étrangères. Elle s'est aussi traduite par un conflit entre l'Etat et les coopératives gérées par des Malgaches.

L'existence de différents moyens de transports et de nombreux acteurs prêts à s'activer dans la nuit renforce cette dynamique nocturne, certes les accidents et les attaques liés à ces déplacements nocturnes sont inévitables et souvent dénoncés, toutefois, ils n'ont pas réussi ni à réduire ni à dissuader les acteurs face aux nécessités économiques et aux moyens existants.

5. Les activités nocturnes comme poumons de l'agglomération

L'agglomération d'Antananarivo ressemble à un organisme vivant, dépendante de ses activités nocturnes car elles sont une ressource pour ses acteurs et leur permettent de vivre. Pendant un marché, un floriculteur gagne en moyenne 150 000 Ar., tandis qu'un collecteur de légumes vend ses produits à 100 000 Ar. par jour. Par ailleurs, elles contribuent à l'essor des activités de la journée et particulièrement les marchés d'Antananarivo. Grâce aux actions des intermédiaires de « troisième mains », les divers marchés centraux et périphériques et ceux des *fokontany* sont ouverts aux premières clientèles dès 5 heures du matin. Les commerçants qui ont voyagé toute la nuit convergent vers les différents marchés de la ville comme les marchés du Pochard²¹, Behoririka²², de Tsaralàlana²³ et d'Isotry où sont proposés des articles de gros et de détails dont les prix sont abordables. Le premier marché propose des articles importés d'Europe et en provenance des îles Maurice et de la Réunion, le second est un marché fournissant de produits de Chine et de Thaïlande. Le troisième est le marché des ustensiles et d'articles de maisons, et enfin au dernier sont vendus des tissus et la mercerie. Toutefois, les marchés hebdomadaires continuent à se développer malgré la rude concurrence des premiers types de marchés. C'est au marché du mercredi d'Andravoahangy que sont proposés les produits *zaitra an-tsena*, et c'est à celui de jeudi et du vendredi du COUM que les commerçants vont acheter les objets artisanaux en gros et bon marché comme les bêches, brouettes, arrosoirs, des lampes à pétrole, nécessaires aux paysans et à leurs quotidiens.

²¹ Ces marchés spécialisés ont été créés lors de la suppression du *Zoma* (traduit par vendredi) en 1992. Le vendredi tenait de jour hebdomadaire du déroulement du marché, d'où son nom *Zoma*. Nativel parle de grand marché, il débordait de la place d'Andohalo jusqu'à Ambotsirohitra (2007, 31), à cause du nombre de vendeurs et d'acheteurs et a été déplacé vers Analakely en 1898 dans le cadre de l'extension de la ville vers l'ouest et dans sa partie basse. Dans les années 60, Donque (1966, 242) évoquait déjà l'état d'Analakely avec « la poussière, les mauvaises odeurs, les mouches vertes qui font de la plus grande artère de la capitale malgache une zone très malpropre le vendredi ». Au début des années 1990, sa gestion n'était pas maîtrisée et il était devenu quotidien.

²² Les Chinois récemment arrivés dans la capitale occupent tout ce quartier et y ont transformé les habitats en centre commercial, en les reliant entre eux par un dédale d'escaliers et de couloirs.

²³ C'est un quartier où résident de nombreux *Karana* d'Antananarivo, ce sont les descendants d'immigrants originaires de l'Inde (au temps où l'Inde n'était pas encore divisée par la partition de 1947). C'est une des ethnies de Madagascar, établie dans l'île bien avant la naissance des Etats actuels de l'Inde et du Pakistan. Ce quartier se trouve dans le centre-ville, les *Karana* y ont investi pour faire du commerce. D'excellents commerçants, ils sont propriétaires des boutiques.

Toutes ces activités commerciales brassent des vendeurs informels dans tous les marchés. Solomampionona (2017, 40) a démontré que les zones les plus envahies décrivaient un axe allant du marché d'Analakely à Behoririka et ensuite Tsaralàlana et enfin l'axe Pochard – Petite-Vitesse dans le centre-ville. La Municipalité a cherché à enrayer cette activité en faisant – sans succès – la chasse aux vendeurs, souvent chômeurs et faiblement instruits. Dans le centre-ville, ces vendeurs travaillent au compte des commerçants chinois et des *karana* qui les approvisionnent et qui acceptent qu'ils revendent leurs produits le long des trottoirs et devant leurs magasins. Vendus par ces commerçants informels, le prix proposé est moins cher que dans les magasins grâce à la vente ambulante, à la vente à même le sol et grâce au non-paiement de taxe et d'impôts.

Tableau 1. Les types de fournisseurs de produits vendus par les vendeurs informels du centre-ville.

Types de fournisseur	Produits	(%)
Vendeurs formels d'Analakely, d'Isotry et Petite-Vitesse	- Légumes	23
	- Chaussures	
	- Appareils électroniques	
	- Et appareils ménagers	
Chinois et Karana	- Produits divers (ustensiles de maison...)	62
	- Friperie	
	- Articles divers	10
Revendeurs informels	- Articles divers	10
Artisans	- Habits	5

Tableau 2. Estimation du bénéfice des vendeurs informels. Si elle a été estimée au quotidien lors de l'enquête (Rakotoasimbola 2017, 40), il fluctue selon les saisons, c'est durant les périodes de fêtes que leurs activités sont surtout très rentables.

Produits vendus par les vendeurs informels	Bénéfice estimé en moyenne au quotidien
Légumes	10 000 à 15 000
Articles divers	Moins de 20 000
Appareils électroniques	30 000 à 100 000
Friperie	100 000 à 150 000
Chaussures	100 000 à 200 000

Ainsi, grâce à l'afflux des commerçants issus des différentes régions, les ventes informelles sont en plein essor comme échappatoire à la pauvreté.

En somme, les activités diurnes ont besoin des activités nocturnes. C'est cette complémentarité qui permet

à cet organisme vivant et à ses habitants de vivre. La conjugaison du formel et de l'informel est aussi la clé de réussite de ces entreprises.

6. Conclusion

A Antananarivo, les activités nocturnes liées aux transports des marchandises pour l'approvisionnement de l'agglomération et le débarquement des commerçants sont bien organisées malgré l'insécurité qui règne dans la capitale. Ces activités créent et impulsent une vraie dynamique nocturne et démontrent la position polarisatrice d'Antananarivo. Elles mettent également en exergue les échanges multiscalaires, entre Antananarivo et sa région, entre la capitale et le reste de Madagascar. Par ailleurs, ces activités nocturnes, véritables poumons de l'agglomération s'avèrent avec une double fonction : alimentaire, mais aussi source de revenus pour les acteurs de nuit et pour d'importants acteurs économiques diurnes, en particulier ceux qui sont dans le commerce informel. Toutefois, les conditions dans lesquelles évoluent les acteurs ne sont guère insoutenables. Comment assurer une gestion urbaine efficace et offrir un cadre et des conditions acceptables pour la réalisation des activités de ces acteurs nocturnes ?

Reference bibliographique

- Andriamihaja, N-V. (29 janvier 2018). Chronique de Vanf. Tana by Night, de jour. *L'Express de Madagascar*. <https://lexpress.mg/29/01/2018/tana-by-night-de-jour/>
- Bernheim, N-L. (1994). Labyrinthes de Casablanca, ville frondeuse. *Le Monde Diplomatique*, 24-25. <https://www.monde-diplomatique.fr/1994/02/>
- Donque, G. (1966). Le Zoma d'Antananarivo: étude géographique d'un marché urbain. *Revue de Géographie de Madagascar*, 8, 93-273.
- Doyle, K. (19/05/2018). It's High Time to Examine the Night Time Economy. <https://www.tasc.ie/blog/2018/05/19/its-high-time-to-examine-the-night-time-economy/>
- Gwiazdzinski, L. (2000). La nuit, dernière frontière. *Les Annales de la recherche urbaine*, 87, Nuits et Lumières, 81-88. http://www.annalesdelarechercheurbaine.fr/IMG/pdf/Gwiazdzinski_ARU_87.pdf
- Gwiazdzinski, L. (2007). *Nuits d'Europe, Pour des villes plus accessibles et hospitalières*. Editions UTBM.

- Gwiazdzinski, L. (2012). Frontières nocturnes. *Revue Hermès*, 63 (2), 63-66.
- Lazare, A.K., Téré, G., Armand, M-A. (2014). La problématique de l'approvisionnement vivrier d'une ville secondaire dans le cadre des relations ville-campagne en pays Adioukrou. *European Scientific Journal*, 10, 17, 293-308. DOI: <http://dx.doi.org/10.19044/esj.2014.v10n17p%25p>
- Le Corbusier. (1957). La Charte d'Athènes. Paris, Editions de Minuit.
- Maguerat, Y. (1982). Les villes dans l'espace. Les réseaux urbains en Afrique Noire : de la pyramide à la macrocéphalie. *Bulletin de la Société Languedocienne de Géographie*, 16, (1-2), 19-28.
- Morelle, M., Fournet-Guerin, C. (2006). Les nuits tananariennes : citadinités et marginalités en construction, *Cybergéo : Européan Journal of Geography*, 342. DOI : 10.4000/cyberge.2560
- Nativel, D. (2007). Le Zoma de Tananarive durant l'époque coloniale (fin XIX^e siècle-années 1960). In Rajonah F., Bois, D. *Marchés urbains de Madagascar XIX^e XX^e siècles, Antananarivo, Antsirabe, Antsirananana*. Paris, l'Harmattan, 29-66.
- Nebie, O. (1999). Approvisionnement urbain et développement des cultures maraîchères dans la région de Ouagadougou (Burkina Faso). *Les Cahiers d'Outre-Mer*, 207, 257-274. DOI : <https://doi.org/10.3406/caoum.1999.3733>
- Paquot, T. (2000). Le sentiment de la nuit urbaine au XIX^e et XX^e siècles. *Les Annales de la recherche urbaine*, 87, 6-14. DOI : 10.3406/aru.2000.2329
- Rabemanambola, M., Rakoroarisoa J., Rieutort L. (2009). Entre ville et campagne : les adaptations du maraîchage paysan sur les Hautes Terres centrales malgaches. *Cahiers d'Outre-Mer*, 247, 285-310. DOI : 10.4000/com.5666
- Rakotoasimbola, S-R. (2017). La fiscalisation du commerce informel. Mémoire de Master, Université d'Antananarivo, Département de Géographie (Dir. Raharinjanahary R.) Madagascar.
- Sarrasin, B. (2007). Géopolitique du tourisme à Madagascar : de la protection de l'environnement au développement de l'économie. *Hérodote*, La Découverte, 127, 124-150. <https://doi.org/10.3917/her.127.0124>