

Chapitre II : LA GARE ROUTIERE AU CŒUR D'UN ARRONDISSEMENT POPULEUX ET MAL ORGANISE

La notion des quartiers populeux n'est rien de nouveau dans une ville, partout dans le monde, on en rencontre plusieurs dont chacun a ses facteurs déterminants. Ils sont caractérisés par une densité très élevées. A Cotonou, première ville de Bénin, elle réunit aujourd'hui 12 % de la population du pays soit 51% de la population urbaine⁸. Son extension urbaine s'effectue dans les marécages et s'explique par la présence du réseau de chemin de fer et du port autonome dans la ville. Notons également Abidjan, capitale économique de la Côte d'Ivoire, c'est surtout la concentration des activités commerciales qui attire les gens à s'y installer.⁹

A Antananarivo, les quartiers populeux sont souvent synonymes des Fokontany très animés de la ville qui se traduisent par l'entassement des bâtis dans un espace rétréci contrairement aux autres Fokontany moyennement dense qui sont mieux structurés et attirants. Ces quartiers se trouvent en grande partie à proximité d'un marché ou près des centres d'activités comme le cas des Fokontany d'Isotry, d'Ankeniheny, et d'Ankorondrano.... La concentration de la population dans la ville demande des infrastructures pour subvenir à leurs besoins. Pour la gare routière d'Ambodivona, l'existence des Fokontany dits populeux figurent parmi les conditions favorables à son implantation et c'est ce que nous allons démontrer dans ce chapitre.

2.1. Une gare routière implantée au sein de plusieurs Fokontany populeux

D'une manière générale, la gare routière d'Ambodivona fait partie des infrastructures publiques qui dynamisent les Fokontany du troisième et du cinquième arrondissement. Elle se développe au sein des Fokontany dites populeux de la ville.

⁸www.globenet.org/preceup/pages/fr/chapitre/capitali/cas/beni.htm

Etude du projet d'assainissement dans les quartiers populeux de Cotonou-Bénin

⁹<https://www.google.com/search?q=caract%C3%A9ristiques+des+quartiers+populeux&ie=utf-8&oe=utf-8&client=firefox-b#q=quartiers+populeux+exemples>

2.1.1. Une gare routière occupant deux arrondissements, avec le Fokontany d'Ambodivona, d'Andravoahangy Tsena et de Manjakaray

Au sens du Schéma Directeur des Gares Routières, comme «les gares sont des infrastructures accueillant des lignes de transport collectif routier dont certaines peuvent être en terminus, constituant des zones d'échanges ».¹⁰ Une gare routière joue un rôle essentiel dans les politiques de déplacement en tant qu'interface dans la chaîne des transports. Dans les pays développés, ce sont des éléments clés pour développer la ville. En France par exemple, elles sont localisées dans une zone bien définie dotant des équipements adéquats, certaines vers la sortie de la ville.¹¹

A Antananarivo, les gares routières ont tendance à se rapprocher des Fokontany populaires. Comme, le stationnement d'Antohomadinika desservant la région d'Antabondrazaka, est situé à proximité des Fokontany très animés de la ville, il est entouré par le Fokontany d'Antohomandinika IIIG et le Fokontany d'Anatihazo Isotry, ces Fokontany reçoivent chaque jour un certain nombre de personnes grâce à l'existence du marché d'Isotry et du marché de « petite vitesse » qui se situe au cœur de la ville. De même celui d'Anosy, tout près du marché des brocantes. La multiplication des gares routières et des stationnements dans la commune urbaine d'Antananarivo est due à l'augmentation de la demande en matière de transport et à la fluctuation des marchandises. La capitale joue le rôle de consommatrice en matière de produit vu la concentration de la population. Selon l'estimation du Recensement Général de la Population et de l'Habitat (RGPH), et l'INSTAT, la population de l'agglomération d'Antananarivo compte maintenant 3.2 million d'habitants. C'est une zone à forte densité environ de 15 441 habitants/km². La population de la commune urbaine d'Antananarivo est répartie inégalement sur ses six arrondissements. Certains sont populaires surtout ceux de la ville basse. Suite à la conjoncture actuelle du pays, ces villes sont devenues des zones d'accueil et/ou de refuge pour les nouveaux venus en vue d'un cadre de vie meilleur.

¹⁰SDGR : Schéma Directeur des Gares Routières appliqué en France depuis 2010

¹¹ Fiche des gares routières établie par le Syndicat des Transports de l'Île de France –STIF-2009

Tableau 3: Répartition de la population dans la commune urbaine d'Antananarivo

Arrondissement	Surface (km ²)	Répartition des surfaces (%)	Population	Répartition de la population (%)	Densité au Km ²
Arrondissement I	8,89	10,28	282 694	21,17	31807
Arrondissement II	14,09	16,29	179 132	13,42	12714
Arrondissement III	6,69	7,74	143 467	10,75	21434
Arrondissement IV	13,00	15,04	232 360	17,40	17870
Arrondissement V	23,94	27,69	342 091	25,62	14288
Arrondissement VI	19,85	22,96	155 438	11,64	7830
Antananarivo-Renivohitra	86,47	100,00	1335182	100,00	15441

Source : Donnée démographique CUA 2011

Par ce tableau, force est de constater que le nombre de la population de chaque arrondissement est différent, l'inégale répartition de la population remonte à l'histoire de l'urbanisation de la ville. A Antananarivo, les villes hautes sont destinées pour les classes aisées ou les castes supérieures et cela depuis l'époque de la royauté. Quant à la ville moyenne, elle est consacrée à l'administration tandis que les villes basses, par manque de terrain dans les hautes villes, sont devenues des espaces d'accueils.

L'emplacement de la gare routière occupant deux arrondissements est le fruit de son histoire d'installation. Autrefois localisée dans le Fokontany d'Ambodivona, l'augmentation de la demande en matière de transport mais également l'augmentation rapide de la population de la ville engendrent l'extension de la gare routière vers une partie du cinquième arrondissement plus précisément dans le Fokontany d'Anjanahary IIS et de Manjakaray IIIC. Avant 1972, Ambodivona n'était qu'un simple stationnement pour les lignes desservant la partie Nord de la ville comme Anjorozobe, Ambohimangakely, SabotsyNamehana, Sadabe...¹². Les coopératives se localisaient à proximité du Marché d'Andravoahangy, dans une enceinte clôturée. Ce n'est qu'à partir de 1983 que les coopératives desservant les régions Nord-Ouest et Est viennent s'implanter petit à petit dans la zone. Au temps du Président Ravalomanana Marc, la commune a ordonné toutes les coopératives de se ranger au bord de la rue pour aménager la gare routière alors que ce n'est que contrevérité. Depuis ce jour, les lignes

¹² Enquête auprès des Fokontany
Et entretien avec le président de CPCTR

nationales sont placées au bord de la rue tandis que les lignes suburbaines rejoignent leurs espaces d'avant, et c'est cela qu'on voit actuellement.

La gare routière est implantée dans le Fokontany d'Ambodivona, sur une partie de Fokontany de Manjakaray et d'Andravoahangy Tsena. Ce sont des Fokontany populeux de la ville. Selon la CUA, 12% de la population vivent dans le 3^{ème} arrondissement et 27% dans le cinquième arrondissement¹³.

Tableau 4: Population du troisième et du cinquième arrondissement

ARRONDISSEMENTS	FOKONTANY	NOMBRE DE LA POPULATION
TROISIEME ARRONDISSEMENT	Ambatomitsangana	2286
	Ambohivony-Ankadifotsy	1781
	Ambohibary-Antanimena	3678
	Ankadifotsy – Befelatanana	5369
	AndravoahangyTsena	2709
	AnkaditapakaAvaratra	2057
	Antanimena	1578
	AnkorondranoAntsinanana	5055
CINQUIEME ARRONDISSEMENT	MandilazaAmbodivona	2796
	Anjanahary IIA	3 262
	Anjanahary 110	1 787
	Anjanahary IIS	7 685
	Manjakaray III B	6 908
	Manjakaray III C	12 615
	Ambatomainty IID	7 992

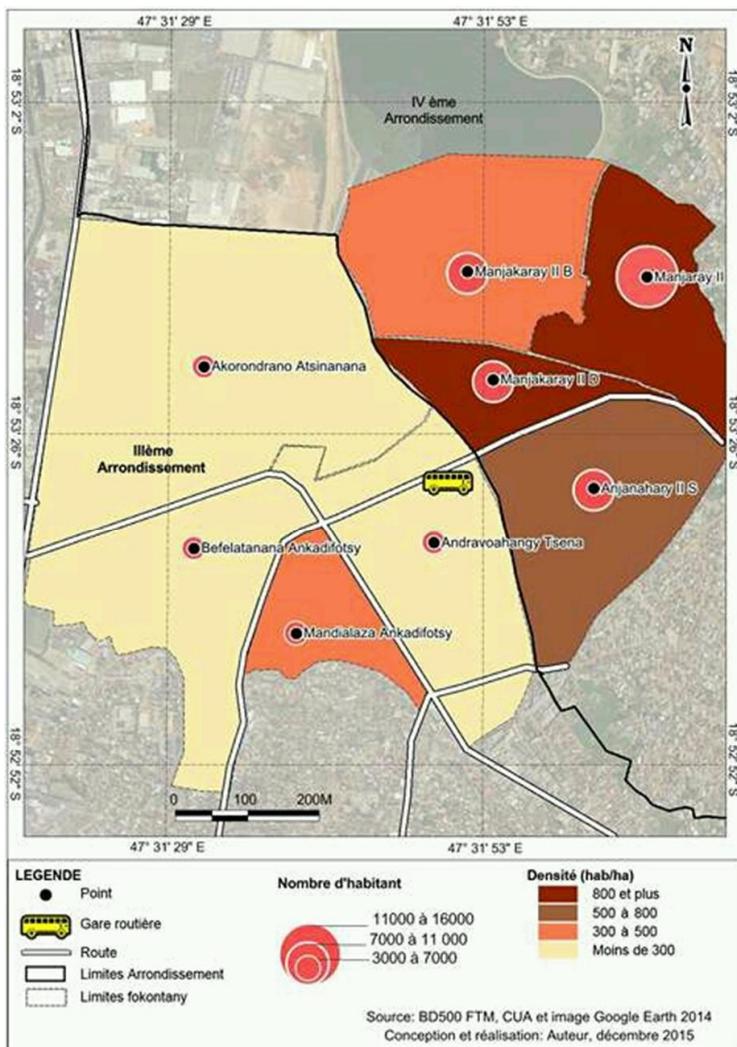
Source : Donnée démographique CUA 2011

Ce tableau montre la concentration de la population dans notre zone d'étude. Les Fokontany environnants de la gare routière sont des espaces très convoités. Nombreuses raisons amènent la population à s'installer dans ces zones. Tout d'abord parce que ce sont des héritages laisser par leurs ancêtres. Puis, on y trouve des maisons à loyer réduit par rapport à ceux du centre-ville. « *Dans ces endroits, le coût du loyer est encore raisonnable, on dépense 30 à 40 000Ar par mois y compris le JIRAMA* » affirme une mère de famille habitant du Fokontany Manjakaray. Certains disent que « *ce sont des Fokontany proche du centre-ville car c'est là qu'ils travaillent. Ankorondrano jusqu'à Analakely, le trajet peut se faire à pied et c'est déjà un atout pour réduire les dépenses mensuelles* ». Bref, le choix des ménages pour ces fokontany peut se résumer comme suit : tout d'abord, 40% des enquêtés affirment qu'ils sont des héritiers, mais aussi, ce sont des Fokontany à proximité du centre-ville, et de leurs

¹³ Données démographiques CUA 2011

lieu de travail (la majorité travaille dans les zones franches d'Ankorondrano et d'Ankazomanga). Ce sont aussi des lieux accessibles grâce à la présence des taxi-be facilitant le déplacement. Pour des raisons économiques, il a été constaté que les prix des PPN sont moins coûteux grâce à la proximité du marché de gros d'Andravoahangy. Puis, le coût du frais de scolarité dans ces zones encore abordables, de plus presque tous les établissements publics comme les EPP et les CEG y concentrent. Ces Fokontany sont également proches des services de santé et des centres d'activités et de loisirs.

Croquis 2 : DENSITE DE LA POPULATION DES FOKONTANY ENVIRONNANTS DE LA GARE ROUTIERE D'AMBODIVONA



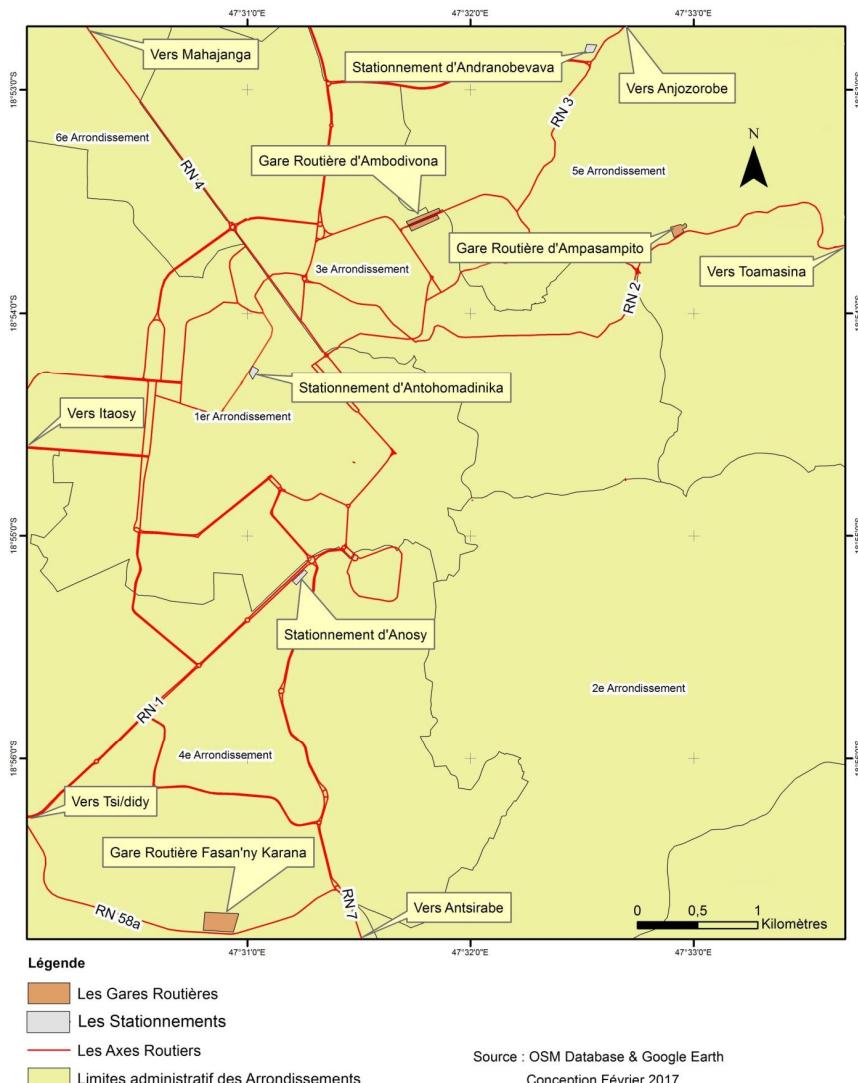
A Antananarivo, on compte actuellement trois gares routières dont la gare routière d'Ampasapito, d'Ankadimbaohoaka et d'Ambodivona et quatre stationnements dont Mahazo, d'Andranobevava, d'Antohomadinika, et d'Anosy. Ces infrastructures se distinguent par sa taille, le nombre de coopératives qui s'y opèrent. La multiplication des échanges intra régionaux amène les responsables à créer des stationnements pour desservir les communes périphériques.

Tableau 5: Répartition des gares routières et des stationnements dans la ville d'Antananarivo

Infrastructures	Localité	Destinations
GARE ROUTIERE	Ankadimbaohoaka	Région Sud, Sud-Est, Sud-ouest, et Moyen Ouest une partie de l'Itasy et de Bongolava
	Ampasapito	Région de l'Alaotra (moyenne Est), et Est.
	Ambodivona	Région Nord-Ouest, région Est et les banlieues Nord de la capitale.
STATIONNEMENTS	Mahazo	Manjakandriana, et les banlieues Est de la capitale
	Andranobevava	région Nord Sava
	Anosy	Banlieues Ouest de la capitale
	Antohomadinika	Région d'Ambatondrazaka

Source : Agence de Transport Terrestre, septembre 2015

Croquis 3 : CARTE DE REPARTITION DES GARES ROUTIERES ET DES STATIONNEMENTS DANS LA VILLE D'ANTANANARIVO



2.1.2. Une gare routière desservant des destinations différentes

La ville d'Antananarivo possède des gares routières qui desservent des régions spécifiques et des villes bien déterminées. D'après l'organisation du transport, la gare routière d'Ankadibahoaka connue sous le nom de Fasan'ny Karana, est spécialisée pour les destinations vers la région Sud et Sud-ouest de l'île. Pareil pour le stationnement d'Antohomadinika qui dessert la région Alaotra Mangoro, ou également celui d'Andranobevava pour desservir la partie Nord du pays (région SAVA). Force est de noter que dans les gares routières de la ville, il existe plusieurs coopératives dont les activités peuvent couvrir plusieurs destinations tout en respectant à cette organisation. Elles sont libres de choisir ses trajets et ses destinations.. En conséquence, chaque coopérative n'est pas obligée de couvrir toutes les destinations desservies par la gare routière. A Ambodivona, la gare est chargée de coopératives nationales de transport reliant la capitale de Madagascar avec plusieurs régions comme Mahajanga, Toamasina, Antsiranana, en empruntant les routes nationales N°2, N°3 et N°4Elle regroupe également les transports suburbains de la partie Nord de la ville avec sa superficie de 15 100m². Selon les enquêtes entretenues, les services de transport au sein de la gare routière sont subdivisés comme suit ¹⁴:

- Zone urbaine : recouvre l'ensemble des lignes ou itinéraires des chefs-lieux des communes urbaines
- Zone suburbaine : recouvre l'ensemble des lignes ou itinéraires communaux à l'intérieur d'une région et dans la zone d'influence d'une commune urbaine en matière de transports journaliers à l'exclusion de la zone urbaine.
- Zone régionale : recouvre l'ensemble des lignes ou itinéraires intercommunaux à l'intérieur d'une région à l'exclusion des zones urbaines et suburbaines.
- Zone nationale : recouvre l'ensemble des lignes ou itinéraires du territoire national reliant au moins deux régions.

Le tableau suivant peut nous montrer les itinéraires et la fréquence pour chaque coopérative des lignes nationales et régionales.

¹⁴ Source : Ministère de Transport et de la Météorologie-2011

Tableau 6: Quelques coopératives régionales et régionales de la gare routière d'Ambodivona

	Coopératives	Itinéraires	Fréquence
LIGNES REGIONALES	KOFILA	Antananarivo- Anjorobe - Analalava - TalataVolonondry - Sadabe	1 jour 1 jour 1 jour
	SOTRATA	Antananarivo- Anjozorobe	1 jour
	TANA	- Andriampamaky - Antanetibe	2jous 1 jour
LIGNES NATIONALES	COTISSE	Antananarivo-Toamasina-Antananarivo Antananarivo-Mahajanga-Antananarivo Antananarivo-Toliara-Antananarivo	2 jours
	VATSI	Antananarivo-Toamasina-Antananarivo	
	KOFIMANGA	Antananarivo- Toamasina-Antananarivo Antananarivo-Mahajanga-Antananarivo	
	ANJARA	Antananarivo- Toamasina-Antananarivo	
	TRANS	Antananarivo-Mahajanga-Antananarivo	

Source : enquête auprès des coopératives, septembre 2015

En général, les transports nationaux jouent le même rôle que ceux des suburbains et régionaux. Ils utilisent aussi la gare routière comme points d'embarquement et de débarquement. La grande importance du transport national, c'est qu'il est l'un facteur d'unité nationale dans un pays, même si chaque province est actuellement devenue autonome.¹⁵

2.1.3. Une gare routière localisée au centre de plusieurs axes routiers

Afin de rendre les transports en commun plus attractifs, dans les pays développés comme la France par exemple, à travers le PDUIF ou Plan de Déplacements Urbains de la Région Île-de-France, révisé en 2009, prévoit de « faire des gares routières des éléments structurants de la chaîne de déplacements »¹⁶. Lieu privilégié des échanges, elle joue un rôle essentiel puisque

¹⁵ Enquête personnel et Président des Coopératives

¹⁶Plan de Déplacements Urbains de la Région Île-de-France, révisé en 2009

c'est une structure de correspondance entre plusieurs lignes de transports en commun empruntant la route (autocars, autobus ou taxi-brousse). Des réseaux de différentes envergures peuvent s'y rencontrer. Le SDRIF, Schéma Directeur de la Région Île-de-France¹⁷, prône également la densification dans les cœurs d'agglomérations. La ville d'Antananarivo demeure un passage primordial pour le déplacement entre deux localités, elle a des connectivités avec d'autres Régions et Provinces grâce aux routes nationales. Ces routes nationales relient tous les axes routiers de différents intérêts et c'est à partir de ces routes nationales que des routes d'intérêt provincial (RIP) et autres routes nationales secondaires (RNC) sont construites pour assurer le désenclavement des Communes et de leurs Fokontany¹⁸. En 2006, par exemple, de nouveaux axes ont été créés afin décongestionner la circulation au sein de la ville. La concertation de ces axes dans la ville est expliquée par la demande de la population en matière de transport mais aussi, par une forte immigration interne vers le centre-ville, et cette pression démographique engendre des besoins exponentiels en services urbains.

Tableau n°7 : Évolution des lignes de transport en commun de voyageurs dans la zone nationale au cours des cinq dernières années (2009 – 2013)

Année	2009	2010	2011	2012	2013
Organismes exploitants	90	91	92	87	93
Parc de véhicules	3 223	2 741	4 305	4 224	4 449
Places offertes	53 224	44 015	72 321	73 983	82 490

Source: www.transport.gov.mg

Tableau n°8 : Évolution des lignes de transport en commun de voyageurs dans la zone nationale au cours des cinq dernières années (2009 – 2013)

Année	2009	2010	2011	2012	2013
Organismes exploitants	62	56	56	57	59
Parc de véhicules	1 090	908	941	1 864	2 026
Places offertes	20 073	17 061	18 293	34 525	28 307

Source : www.transport.gov.mg

¹⁷SDRIF (2008), 250p.

¹⁸ Les enjeux de la mobilité urbaine à Antananarivo – IMV-CUA – 28 mars 2013, FNU

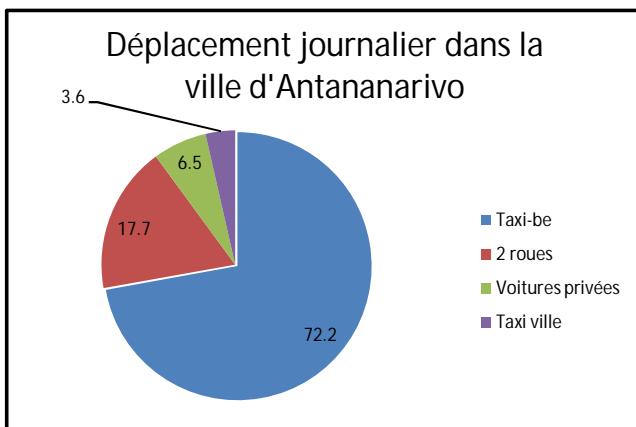
Tableau n°9 : Évolution des lignes de transport en commun de voyageurs dans la zone suburbaine d'Antananarivo au cours des cinq dernières années (2009 – 2013)

Année	2009	2010	2011	2012	2013
Organismes exploitants	51	52	48	46	50
Parc de véhicules	1 331	1 298	1 450	2 400	2 623
Places offertes	26 182	23 420	30 424	51 163	57 043

Source : www.transport.gov.mg

Ces tableaux nous ont permis de voir l'évolution de la demande de la population en matière de déplacement à Antananarivo tant sur le déplacement vers les régions que les zones suburbaines. De 2009 à 2013, l'évolution fulgurante explique l'utilisation massive des gares routières par les acteurs (transports et voyageurs). Selon une étude menée par le département de l'IMV, on compte 4.2 millions de déplacements par jour dans la Ville d'Antananarivo¹⁹. Les raisons de ces déplacements sont différentes et leur fréquence et intensité varient en fonction des zones périphériques.

Figure 1: Déplacement journalier dans la ville d'Antananarivo

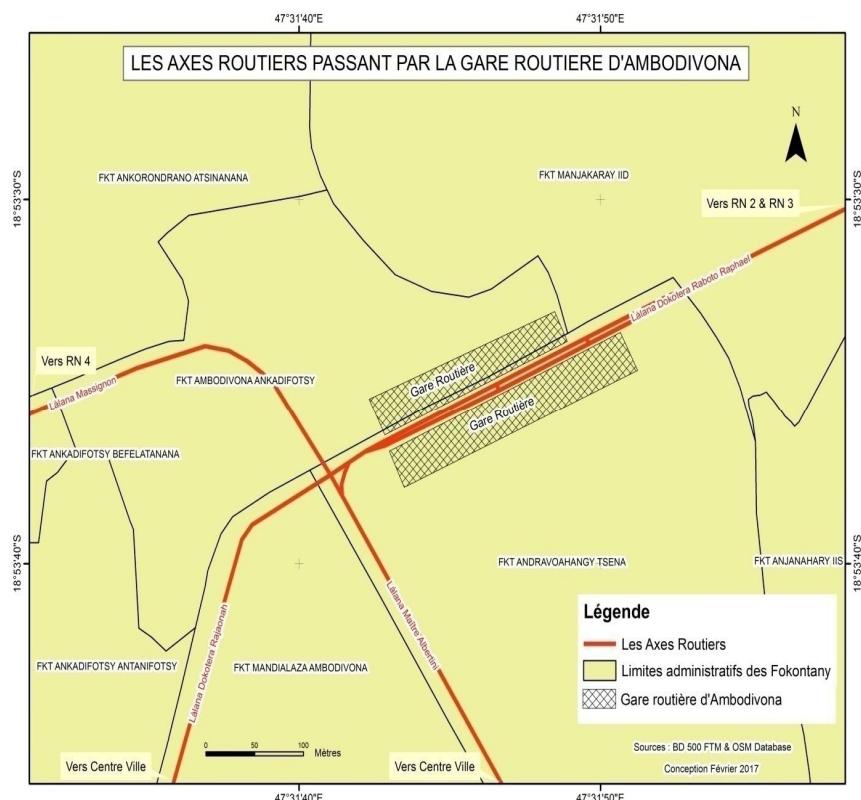


Source : IMV

¹⁹ IMV Institut des Métiers de la Ville

A Ambodivona, plusieurs axes y convergent (*croquis n°4*), ceux en partance vers le Nord de la ville, et ceux vers la sortie Ouest et l'Est mais aussi vers le centre-ville. C'est pourquoi de nombreuses lignes de transports en commun de part et d'autre de l'agglomération y passent comme les lignes n°183, 157, 194, 109 pour servir les voyageurs voulant rejoindre ces localités. Ces lignes urbaines offrent également un service important auprès des Tananariviens car elles constituent le premier besoin en matière de déplacement urbain. Ainsi, la gare routière d'Ambodivona constitue le point de convergence de tous les flux automobiles provenant de différents axes pour relier la capitale aux autres régions, mais aussi, elle favorise la relation entre les zones productrices (les campagnes et banlieues Nord de la ville) et zones consommatrices..

Croquis 4 : LES AXES ROTIERS PASSANT PAR LA GARE ROUTIERE D'AMBODIVONA



La gare routière est bordée à sa partie Nord par la Rue « Docteur Raphaël RABOTO » qui mène à l'Est pour avoir la Route Nationale N°3 reliant la ville d'Antananarivo et la plaine Nord de la province. Nombreux axes routiers y passent tels que :

- la RN 3 : Ankadikely-Ilafy, Anjozorobe
- la RN 2 : Ambohimangakely, Manjakandriana, Toamasina
- la RN4 : Antehiroka – Ankazobe – Ambondromamy – Mahajanga
- Et les axes qui mènent vers le centre-ville

Bref, il est donc compréhensible qu'elle soit implantée à cet endroit plutôt qu'à ailleurs vue les fonctions qu'elle attribue et vue sa proximité du centre-ville.

2.1.4. Une gare routière jouxtant le marché d'Andravoahangy

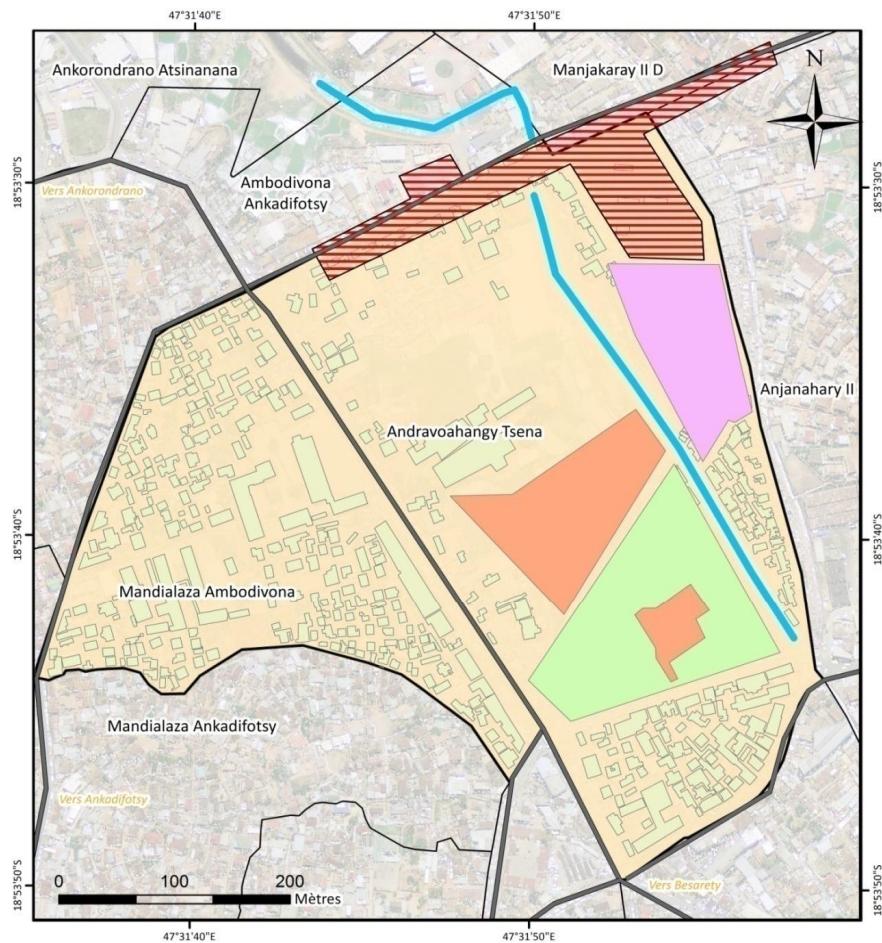
Les gares routières situées au cœur d'une ville sont souvent des lieux de cohabitation intenses : taxi-be, taxis, deux-roues, piétons, commerçants.... Dans les villes africaines, à Parakou par exemple, la présence des marchés est l'un des facteurs aboutissant à l'installation des gares²⁰. Selon les enquêtes personnelles, la présence du marché des paysans d'Andravoahangy est à l'origine de la création des lignes suburbaines dans la gare routière. Depuis, la gare fonctionne en parallèle avec le marché car il draine chaque jour un flux massif de vendeurs et de marchandises en provenance de différentes localités, notamment la plaine Nord de la ville. Puis, l'intervention des lignes nationales et régionales a renforcé l'implantation gare routière. Le marché d'Andravoahangy a formidablement dynamisé la croissance de la gare vue la vivacité du tissu économique et le lien vital qu'il entretient avec les Fokontany voisins. Quant à la gare routière, elle constitue un lieu privilégié pour l'approvisionnement quotidien des Fokontany en produits maraîchers. Elle est devenue un axe de transport structurant et prioritaire pour le développement des Fokontany voir de la commune urbaine d'Antananarivo.

Selon le PRUD et les investigations personnelles, plus de 1.000 personnes travaillent en permanence dans la gare et, si l'on tient compte des mouvements des voyageurs, près de 2.000 personnes la fréquentent chaque jour²¹, ce qui donne lieu à un impressionnant mouvement de foule et une dynamique sociale très chargée. Bref, la gare routière est un lieu de circulation de ressources financières et humaines, un espace de rencontres et d'échanges entre divers acteurs urbains, aux perspectives et intérêts souvent différents voire contradictoires.

²⁰ Transport dans les villes du Sud

²¹Projet Programme de Recherche Urbaine pour le Développement - PRUD

Croquis 5: UNE GARE ROUTIERE JOUXTANT LE MARCHE D'ANDRAVOAHANGY



Légende

	Limite de la Zone d'étude		Grossiste
	Limite des Fokontany		Marché d'Art malgache
	Gare Routière		Route principale
	Batiment		
	Marché Maraicher		
			Canal

Système de coordonnées: GCS WGS 1984
Datum: WGS 1984
Unité: Degrée

Source: BD500 FTM, Image Google Earth
Arrangement et Conception: Auteur 2017

Andravoahangy est un Fokontany marchand de la capitale, 60% de sa superficie est destiné pour l'activité commerciale et il abrite un des principaux marchés de la ville au même titre que Mahamasina, Isotry, Anosibe, Analakely. En ce qui concerne son organisation, on peut distinguer plusieurs types de marchés à Andravoahangy, a savoir, le marché maraicher par les paysans venus de la partie Nord de la ville, qui occupe l'espace toute la journée, bordant la route en pavé du côté d'Anjanahary et le canal Andrianampoinimerina qui passe par le Fokontany. Il y a également le marché artisanal qui se trouve dans l'enceinte de la zone et enfin les grossistes situées derrière la gare routière. Ce marché d'Andravohangy abrite aussi, les marchands de tissu et de friperie ainsi que les marchands de bois.

2.2. Un plan d'urbanisme absent à l'origine de l'anarchie au sein de la gare routière

Par définition, le plan d'urbanisme est un outil de planification, une manière pour bien gérer un territoire afin de prévoir les maux urbains et d'agir par la suite pour le développement harmonieux du territoire. Ce plan est réfléchi et conçu par les experts, utilisé en fonction des activités et des besoins de la population d'une ville concernée.

2.2.1. L'absence d'un plan d'urbanisme profitant à l'implantation de la gare routière

Dans les villes Africaines, on remarque souvent la faible intervention de l'Etat dans le secteur du transport. Mohamed MEZGHANI dans son ouvrage affirme qu'« *on a tendance à ne parler d'Afrique que pour évoquer les transports informels et les problèmes qu'ils engendrent* »²². En Algérie, cette absence se traduit par des déréglementations du transport routier et par des difficultés à organiser les transports pour répondre aux besoins des citadins²³. A Antananarivo, un schéma directeur a été conçu pour soigner les carences de la ville, pourtant ce schéma n'a jamais pu être appliqué, si bien que le seul plan qui existait, est le Plan Directeur de la Capitale établi en 1974. Il s'est révélé inapproprié à la réalité et n'a pas permis de maîtriser le développement de la ville. D'après la CUA, c'est le schéma selon lequel la ville a été conçue qui ne correspond plus aux attentes d'aujourd'hui, compte tenu de la croissance démographique. La capitale a une planification urbaine très inadaptée. « *Les routes, les différents réseaux d'assainissement, ne conviennent plus à la multiplication du trafic* » affirme le Responsable. En ce qui concerne le transport, ce secteur a tendance à s'orienter vers le laisser-faire et laisser-aller. D'abord, l'organisation de la ville ne permet pas d'avoir d'espaces suffisants pour se garer, de ce fait, les taxis-brousse se stationnent

²² Mohamed MEZGHANI, « le transport public ; un enjeu vital pour les villes d'Afrique sub-saharienne », Février 2011

²³<https://www.schoolmouv.fr/seconde/geographie/villes-et-developpement-durable>

n'importe où. A Ambodivona, l'inexistence des infrastructures de desserte, de parcelles adéquates amènent les propriétaires à garer leurs véhicules le long des routes.

Ensuite, l'insuffisance dans la mise en application de la réglementation entraîne les usagers à s'autoriser à tous genres d'infraction et n'ont pas peur de dépasser les limites imposées. Et Enfin, la défaillance dans le suivi et le contrôle dans l'application des règles et des lois régissant le transport fait place à la corruption. Le Fokontany disposait quelques aires de stationnement, mais elles sont insuffisantes par rapport au nombre des acteurs utilisant la gare routière. Ceci entraîne l'extension de la gare routière dans des zones « non aedificandi » ou dans des zones inconstructibles. Pourtant, la gare routière tient une place importante pour le développement du Fokontany. Aussi, la ville d'Antananarivo s'est développée sans que les réseaux s'adaptent aux besoins de cette croissance.

2.2.2. Un semblant d'aménagement par les coopératives renforçant l'implantation de la gare routière

La convention de la politique nationale du transport a évoqué que « *l'absence de projet public tend à dynamiser l'esprit d'initiative privé, qui se substitue à l'action publique, et propose des solutions des plus variées*²⁴. » En matière de transport, l'intervention de l'Etat étant qu'acteur principal est faible, dans les villes d'Afrique Sub-saharienne, on note une absence de cadre institutionnel et réglementation régissant le transport et cela se traduit par la multiplication du transport informel. Les coopératives figurent parmi les acteurs fondamentaux des gares routières. Une association d'intérêt économique fondée par deux ou plusieurs propriétaires de véhicules de transports de voyageurs, elles assurent également le fonctionnement d'une gare routière. Dans les gares routières de la ville d'Antananarivo, l'ancienneté des coopératives marque son emplacement dans la zone. Le non intervention de l'Etat dans l'aménagement des gares routières poussent ces derniers à s'y mettre afin de rendre plus aisée la circulation au sein de la gare.

A Ambodivona, depuis sa création, la gare n'a reçu qu'une seule tentative d'aménagement. Malgré les aménagements apportés par le régime Ravalomanana comme le revêtement du terrain en dur, la gare routière se trouve dans un état défavorable. De ce fait, les coopératives ont essayées de réhabiliter la gare mais ceci se limite sur la qualité de service, l'état des véhicules. Quelques coopératives comme le Transport Vatsi, le KOFIMANGA et le COTISSE ont également essayées d'aménager leurs parcelles en acquérant le reste de terrain

²⁴Scetauroute, 2004, Plan National de Transport – Planification 2004/ 2020

disponible du Fokontany puis en remblayant la zone marécageuse à proximité du marché. Par rapport aux autres gares routières nationales de la ville, celle d'Ambodivona est moins délaissée. Outre, Ambodivona n'est pas clôturé, les kiosques pour les coopératives sont encore rudimentaires. Le hall d'attente se confondent par les zones d'embarquement pour certaines.

2.2.3. Le transport à Antananarivo, moteur de désordre de gare routière d'Ambodivona

Le problème au niveau de la circulation dans la ville d'Antananarivo a une liaison avec son histoire. Auparavant, le service de transport, comme tous les autres services, était sous la direction de l'Etat, mais sous la pression de la FMI et de la banque mondiale, nombreux services de l'Etat comme l'industrie, le commerce et le transport ont été cédés à des privés.²⁶ C'est surtout la panne financière du pays qui pousse les autorités publiques à faire appel aux privées, à cela s'ajoute l'instabilité politique, fragilisant ces secteurs d'activités. A titre d'exemple, la compagnie énergétique SOLIMA (Solitany Malagasy) a été cédée aux compagnies privées notamment le TOTAL, GALANA, SHELL. Pour le service de transport urbain, les coopératives de la commune comme Antafita, FIBATA et FIMA ont été cédées aux opérateurs qui veulent s'investir dans ce secteur. En Algérie, la libéralisation des transports en 1988 a engendré sa déréglementation et a donné naissance à une quasi-anarchie du secteur avec un foisonnement d'opérateurs dans toutes les villes du pays. L'existence des transporteurs en surnombre caractérise la situation après cette libéralisation. Pour Antananarivo, la privatisation du transport n'a fait qu'empirer le disfonctionnement de ce secteur car la crise économique du pays a rendu difficile le développement et le renouvellement des véhicules pour les opérateurs. Par la suite, l'importation des voitures d'occasions de grande taille qui ne correspondent pas aux infrastructures routières conçues complique la circulation dans la ville. De ce fait, les routes ont subit des dégradations. A cela, il a été convenu de rajouter un déficit relatif en matière de professionnalisme et de savoir-faire mais également le manque d'incivisme de certains acteurs du transport. La commercialisation du secteur du transport a aboutit à la forte augmentation du trafic routier. « *Tout le monde est libre de s'intégrer dans le transport, tant qu'il a les moyens de payer le droit d'exploitation et les taxes. Du coup les professionnels ont du mal à cerner le secteur et ce n'est pas étonnant si on rencontre ce laissez-faire actuellement. En plus, l'entrée des voitures d'occasions dans le pays amplifie cette situation* » affirme un personnel de la CUA.

²⁶ www.transport.gov

Toutefois, ces facteurs ont contribué aux problèmes de la circulation que nous subissons actuellement partout dans la ville. Comme il a été évoqué précédemment, la gare routière est traversée par plusieurs axes routiers. Les lignes urbaines qui y passent, ainsi que les détours par les lignes suburbaines gênent la circulation au sein Ambodivona. Puis, le stationnement des taxis-brousse de part et d'autre route mais également l'arrêt intempestif des taxis ville perturbe cette circulation. Raisons pour laquelle, Ambodivona est congestionné quasiment à toutes heures de pointe de la journée.

Bref, malgré les initiatives prisent par l'Etat, le secteur du transport a du mal à se remettre sur ses pieds. La désorganisation professionnelle est visible sur la mauvaise qualité de service que les coopératives offrent pour ses clients.

Photo n°1 : la ligne 23 reliait Mahamasina-Ampasampito



Source : CUA

CONCLUSION DE LA PREMIERE PARTIE

La première partie de ce mémoire se rapporte sur la démarche de recherche et les concepts. La démarche « déductive » a été adoptée pour mener à bien cette recherche. Ainsi, une investigation allant du cas général du secteur transport au cas particulier de la zone d'étude a été effectuée pour comprendre l'implantation de la gare d'Ambodivona. Aussi bien, l'approche participative des acteurs de la gare routière, a permis d'analyser les réalités dans la zone d'étude. Les recherches bibliographiques et webographiques ont conduit à apprendre des concepts et des notions du sujet traité d'une manière globale et spécifique. Des ouvrages portant sur la géographie du transport, sur la géographie physique et des articles concernant la gare routière ont été consultés.

De nombreuses raisons ont amené l'implantation de la gare routière d'Ambodivona. Son occupation dans deux arrondissements est liée avec son historique d'emplacement et la croissance de la demande en matière de transport dans la commune urbaine d'Antananarivo. La présence du marché d'Andravohahangy a attiré les populations venant de part et d'autre de la capitale à fréquenter la gare routière.

Qu'en est-il maintenant du fonctionnement et de l'organisation de la gare routière d'Ambodivona ?