

CARTE DE LOCALISATION DES GARES ROUTIERES DE MADAGASCAR

En guise de conclusion, suite à la disparition des gares ferroviaires et à l'augmentation de la population dans la ville d'Antananarivo, une croissance rapide en matière de transport routier a été marquée. Il est devenu le type de transport le plus accessible à la population malagasy et participe au développement économique du pays. Dans les pays sous-développés comme Madagascar, ce secteur rencontre pourtant plusieurs problèmes reliés notamment aux matériels, aux acteurs et aux infrastructures existantes. Parmi ces infrastructures, il y a les gares routières qui assurent l'écoulement des produits et des personnes entre deux localités. A Antananarivo, la présence des gares routières et des stationnements est conditionnée par la croissance de la demande en déplacement. A l'exemple de la gare routière d'Ambodivona, cette étude a permis de mieux comprendre les enjeux du transport sur la société et l'environnement. L'emplacement de cette gare au cœur de la ville a favorisé son dynamisme. Sa localisation, son organisation et son fonctionnement jouent un rôle primordial dans la chaîne des échanges. Les résultats de la recherche ont montré que ce dynamisme de la gare routière est structuré sur trois facteurs bien distincts. D'abord, son emplacement au sein de Fokontany d' Ambodivona, de Manjakaray et d'Andravoahangy qui sont des Fokontany peuplés de la commune urbaine d'Antananarivo, puis la présence de l'axe routier traversant la gare routière et son accessibilité vers les autres localités. Et enfin l'existence du marché d'Andravoahangy renforçant l'implantation des lignes suburbaines.

En effet, la gare routière subit une anarchie dans son fonctionnement dû en grande partie au non intervention de l'Etat dans sa gestion et à la concentration massive de différents acteurs. D'une part, l'entassement de nombreuses lignes de transports et la concentration des activités commerciales notamment informelles sont les sources principales de l'exiguïté de la gare routière. Puis l'insuffisance des aires de stationnement pour les coopératives complique la circulation sur le site. D'autre part, la gare routière est sous équipée. Par manque d'espace, la construction des équipements publics est limitée, pourtant, cette gare reçoit des milliers de personnes chaque jours. Tous ses facteurs a des impacts tant sur la société que sur l'environnement. Les embouteillages à toute heure entraînent le stress pour les passagers. Les nuisances sonores causées par les voitures perturbent les populations environnantes. Sans oublier l'insécurité au sein de la gare. La pollution de l'air par la concentration des voitures affecte la santé.

Eu à l'égard des désordres au sein de la gare, les efforts d'aménagements sont avancés par les coopératives qui essayent de satisfaire ses clients mais cela se limite aux moyens

financiers. Pourtant, l'aménagement peut être un levier pour agir sur la qualité et le bon fonctionnement des espaces et contribue directement à la sûreté et au bon ordre de la gare routière. Dans le contexte d'une ville caractérisée par des problèmes liés à la mobilité urbaine comme Antananarivo, la construction d'équipements destinés à recevoir des acteurs du transport participe à une meilleure organisation du système des transports. La gare routière d'Ambodivona occupe une place stratégique, du fait de sa situation mais aussi du rôle fondamental qu'elle joue pour les Fokontany environnants. Elle contribue à l'amélioration de la mobilité des personnes, des biens, de l'information et des services. L'aménagement de cette gare routière est très importante car elle apporte non seulement une amélioration sur le plan d'urbanisme mais joue aussi un rôle important dans la résolution des problèmes de circulation dans la ville d'Antananarivo. L'objectif est de rendre plus saine l'environnement de la gare routière pour son développement durable.

I. BIBLIOGRAPHIE

I. LES OUVRAGES GENERAUX

1. ALLAIRE J., Juillet 2003, *La motorisation du transport de personnes en chine*, LEPH-EPE, Grenoble France, p.23
2. CERTU, Février 2009, *Contraintes de stationnement et pratiques modales (méthodologie et étude de cas de Lille, Lyon, Montpellier)*, CETE Nord Picardie, Bruxelles, p.82
3. CHALINE Claude et DUBOIS Jocelyne ,1994: *La ville et ses dangers*, chapitre V, MASSON, Paris, 247pages.
4. CHEVALIER D., DUPHIL F., 1993, *Le transport*, CPCF, Faucher, Paris, 275 pages.
5. CAPOT-REY (R.), 1946, « *Géographie de la circulation*, Gallimard », Paris, 297 p.
6. DORIER Elisabeth et APPRILL, *Ville et Environnement*, Chapitre 7-8, 515 SEDES, 515pages
7. GOSSOT (M), 1998, *Le transport dans le monde*, Paris, A. Colin, coll. Synthèse, série Géographie 330p.n°64
8. OCDE : *Besoins de transports pour les communautés urbaines : la planification des transports de personnes*, 1977, Paris, 11pages
9. ORFEUIL J., *Transport, pauvretés, exclusions*, 2004, Ed de l'Aube, La Tour d'Aigues, France, 181 pages
10. QUINET Emile, 1982, *Infrastructure de transport : bilan et perspectives*, CHOTARD, Paris, 207Pages.

II. LES OUVRAGES SPECIFIQUES

1. Acte du colloque, 2002, *La problématique du stationnement*, Edition 5000 Namur, p.210.
2. BORGEL Céline et PEROUSE Jean-François : « *La gare routière interurbaine du « Grand Istanbul » : un étourdissant résumé D'Istanbul comme plaque tournante* », Observatoire Urbain d'Istanbul
3. Circulation de Tananarive, Avril 1970 : « *politique des transports*, Ministère de l'équipement et des communications », BCEOM.
4. Commune Urbaine d'Antananarivo, Avril 1998, « *la démarche pour un projet de ville : infrastructure de transport, aménagements divers et environnement* », *DINIKA international*, 123pages.
5. Deuxième Congrès Malgache de la route, mars 1997, « *Le futur en route* », p.594.
6. DUPUIS M., Avril 2004, « Présentation du *Plan de Déplacement Urbain : Agglomération D'Antananarivo* », p.69.
7. HUGON Philipe et EESDEGS, 1981, « *Les petites activités marchandes à Antananarivo : exemples d'un processus involutif* », IEDES, Antananarivo, 84 pages.
8. INSTAT, second trimestre : octobre 1995, Résumé : *Consommation et rôle du secteur informel dans la satisfaction des besoins des ménages dans l'agglomération d'Antananarivo* (enquête 1-2-3 ; résultats de la phase 3), p.10
9. Séminaire relatif au plan national de transport, 1996, « Antananarivo du 03 au 08 Mai 1987, Investissement dans les secteurs Plan », Direction des études de la planification et de la coordination des transports.
10. VALIRON François, TABUCHI Jean Pierre, 1992, « *Maitrise de la pollution urbaine* », LAVOISIER, Paris, 563 pages.
11. WADE C. S., TREMBLAY R., NDIAYE El Hadji M., Janvier 2010, « *La gare routière et la ville à Dakar* ». Revue Perspectives & Sociétés, N°1,

III. MEMOIRES ET THESES

- OLISOA (F.R), Septembre 2012, *Mutation des espaces périurbains d'Antananarivo : population, habitat et occupation du sol*, Université d'Antananarivo, 359 pages.
- RANDRIANARIVONY Tahiry Nasoavina, 2014, *Les flux et réseaux de transport sur la RN 3 reliant Antananarivo-Anjozorobe*, Mémoire pour l'obtention du diplôme de Maîtrise de Géographie, Département de Géographie, Université d'Antananarivo, 85 pages.
- RANDRIAMANANA Sandratra Lalaina, Décembre 2014, *Les enjeux du transport sur la RNS 44-RNT3a : le cas de taxi brousse ligne Ambatondrazaka- Tanambe. Région Alaotra Mangoro*, Mémoire pour l'obtention du diplôme d'étude approfondi en Géographie, Département de Géographie, Université d'Antananarivo, 128 pages.
- RAMAMONJISOA (J), 1975, *Antananarivo : étude géographique d'un espace urbain*, Thèse de Doctorat en Géographie, 254 Pages.
- RANDRIANTSALAMA (S.P), 2008, *Etude d'impact économique et environnemental du By-pass sur la Commune Rurale d'Alasora, District d'Avaradrano, Région Analamanga*, Mémoire en vue de l'obtention du diplôme de Maîtrise de Géographie, Département de Géographie, Université d'Antananarivo, 106 pages.

REVUES ET RAPPORTS

1. AGENCE France de sécurité sanitaire Environnementale, 2004, *Impacts sanitaire de la pollution atmosphérique urbaine. Estimation de l'impact lié à l'explosion chronique particuliers fines sur la mortalité par cancer du poumon et par maladies cardio-respiratoires en 202 avec la projection d'ici 2020*, Rapport 1, AFSSE, Maisons-Alfort, France, 89 pages
2. INSTAT, juin 2006, *Enquête périodique auprès des ménages : rapport principal*, p.235.
3. MINISTERE DES TRANSPORTS, ARRETE n°10229/2008 fixant les conditions de construction et de mise aux normes des gares routières de voyageurs
4. COOPERATION ET AMENAGEMENT, Manuel d'urbanisme pour les pays en développement, Volume 4, les Transports urbains, 1982
5. ONG Làlana, *en route pour le développement*, in rapport d'activité 2013,9 pages
6. ONU Habitat, *Madagascar : profil urbain d'Antananarivo*, 36 pages
7. Transports urbains dans le Tiers-Monde à l'exemple de Mali, Côte d'ivoire et Brésil, in Revue trimestrielle, n° 65, Octobre-Décembre 1988, 48 pages

8. PNUD, 1985, *Développement urbain du Grand Antananarivo, études sectorielles*. Tome 8-9-10, Antananarivo, 356pages.
9. Fivondronam-pokontany Antananarivo Renivohitra, 1986 : *Projet de développement urbain de Madagascar : deuxième rapport sur les transports urbains à Antananarivo, propositions d'un premier train de mesures pour l'amélioration du réseau urbain de transports collectifs*, Antananarivo, 32 pages.

V. WEBOGRAPHIE

1. Corinne Blanquart, Frédéric Héran et Thomas Zéroual, *Les conditions de production d'un transport durable, nouvelles interventions publiques, nouveaux référentiels ?* », *Développement durable et territoires* Vol. 4, n°3 | Octobre 2013, mis en ligne le 30 octobre 2013, [www.developpementdurable.revues.org/Transport et mobilité](http://www.developpementdurable.revues.org/Transport_et_mobilite)
2. Emile Mérenne « *Géographie des transports* », www.pur-editions.fr
3. Hervé Théry, Sylviane Tabarly, *Le défi des transports et de la logistique* <http://www.geoconfluences.ens-lyon.fr/doc/etpays/Bresil/BresilDoc5.htm> Publié le 15/05/2009
4. Jean-Paul Rodrigue, *Qu'est-ce que la géographie des transports* www.people.hofstra.edu/geotrans/
5. RASATA Rasamoelison, 2006, *Création d'une structure d'administration et de gestion de lutte contre les nuisances sonores*, Université d'Antananarivo, <http://www.madagascarica.com/infopratictransport.html>
6. RAMAMONJISOA J, Juillet 1983. *Extension urbaine de Tananarive, nouveaux visages*, in *Mada Revue*, n°43, Université d'Antananarivo, http://madarevues.recherches.gov.mg/IMG/pdf/rev-geo43_4_.pdf
7. Banque Mondiale ; Robert S. Mc Namara, *Les transports dans les pays en voie de développement*, Washington 1972

ANNEXE I : FICHE QUESTIONNAIRE

I. Questionnaires adressés aux Voyageurs

I.1. Nom et prénom :

I.2. Âge :

I.3. Sexe : homme : femme :

I.4. Situation matrimoniale :

I.5. Quel est votre activité rémunératrice de revenu principale :

I.6. Est ce que vous avez d'autres : sources de revenue ? Lesquels ?

I.7. D'où venez-vous :

I.8. Où est votre destination :

I.9. Quelle la fréquence de votre voyage : ... /jour ; .../semaine ; .../mois ; .../an

I.10. Quel est le motif de votre voyage :

I.11. Quels sont les problèmes de transport que vous rencontrez ?

I.12. Quels sont vos suggestions pour résoudre ces problèmes ?

III. Questionnaires adressés aux coopératives de transport de voyageurs

III.1. Nom de la cooptative..... Date de création :.....

III.2. Quelle est votre responsabilité au sein de la coopérative ?

III.3. Quel est le nombre total des personnels et leurs tâches respectives au sein de la coopérative ?

III.4. Quel types de véhicule utilisez- vous pour les transports de voyageurs ?

III.5. Combien de véhicules opèrent dans votre coopérative ?

III.6. Combien coûte les frais de voyageurs / marchandises sur chaque trajet ?

III.7. Est ce qu'il existe des transporteurs informels ?

III.9. Quels genres de problème rencontrez-vous sur le domaine du transport ?

III.10. Quels sont vos avantages par rapport aux autres coopératives ?

III.12. Qu'en pensez vous de l'organisation au sein de la gare routière ?

IV. Questionnaires adressés aux chauffeurs de taxi-brousse

IV.1. Nom : Âge : ans

IV.2. Situation matrimoniale :

IV.3. Niveau d'étude : primaire, secondaire, lycée, université,....analphabète

IV.4. Qu'est-ce qui vous a amené à faire ce métier ?

IV.5. Est-ce que vous pratiquez d'autres : activités ? Lesquels ?

IV.6. Est ce que vous êtes un chauffeur ou un chauffeur-proprétaire ?

IV.7. Est-ce que vous êtes un chauffeur fixe ou un chauffeur remplaçant ?

- IV.08. Quel genre de véhicule utilisez-vous ? Essence Gasoil
- IV.09. Quelle est la capacité de charge de votre véhicule : Places... ? Tonne ?
- IV.10. Quel âge a votre véhicule ?
- IV.11. Sur quel trajet opérez-vous ?pourquoi ?
- IV.12. En combien d'heures faites-vous le trajet ?
- IV.13. Qui/quelles sont les principaux voyageurs /marchandises que vous transportez ?
- IV.14. Combien coûte le frais de transport de voyageur et de marchandises ?
- IV.15. Faites-vous souvent des surcharges ? Oui - non : Quand et Pourquoi ?
- IV.16. Combien de voyages effectuez-vous : /jour ? /semaine /mois ?
- IV.17. Quels genres de problèmes rencontrez-vous souvent dans la gare routière ?
- IV.18. Quel sont vos suggestions pour améliorer le transport de voyageur et votre métier ?

V. Questionnaires adressés aux propriétaires des taxi-brousses

- V.1. Nom et prénom : âge Ans
- V.2. Qu'est-ce qui vous a amené à investir dans le domaine du transport ?
- V.3. Quels genre de véhicule possédez-vous ?
- V.4. Combien de véhicule possédez-vous ?
- V.5. Quelles sont les capacités de charge de votre véhicule de transport ?
- V.6. Quel âge a votre véhicule ?
- V.7. Quel est votre activité rémunératrice de revenu principale ?
- V.8. Est ce que vous pratiquez d'autres : activités ?les quelles ?
- V.9. Comment vous avez acheté votre véhicule ? Paiement cash ou Facilité de paiement ?
- V.10. Sur quelles zones opérez-vous ? Pourquoi ?
- V.11. Combien de personnes employez-vous dans l'activité de transport ?
- V.12. Quel est le cout mensuel d'entretien des véhicules ?
- V.13. Quels sont les principaux problèmes que vous rencontrez ?

VI- Questionnaires adressées aux marchands

1. Quels types de marchandise vous vendez ?

Téléphone portable

Légume

Cosmétique

Pâtisserie

Snack

Fruit

2. Vous arrivez à vendre à combien d'Ar par Jour ?

-5 000Ar

+ 5 000Ar

3. payez-vous des impôts pour vos marchandises ?

Oui

Non

4. Combien ?

200Ar

500Ar

5. Comment s'effectue le mode de paiement ?

Par Jour

Par semaine

Par mois

6. Quel intérêt tirez-vous de l'existence de la gare ?

7. En cas de déplacement de la gare ? qu'en pensez-vous ?

8. Comment trouvez –vous la Gare routière d'Ambodivona ?

Etroite

Spacieuse

9. Qu'en pensez de la sécurité au sein de cette zone ?

VII- Questionnaires adressées aux Responsables étatiques

1. Qu'en est-il de l'organisation la gare routière dans la ville ?

2. Quel mode de gestion est le mieux adapté ?

Privé

Public

3. Pourquoi ?

4. Comment avoir une meilleure intégration de la gare routière au niveau de sa morphologie et de son environnement ?

5. Quels moyens disposent l'Etat, la Commune pour le réaménagement de la gare routière ?

6. Quel modèle de gestion devrait adopter la commune pour y faire face ?

7. Quels sont les enjeux et conflits d'intérêts dans la gare routière ?

ANNEXE 2 :L'AGENCE DE TRANSPORT TERRESTRE



MINISTÈRE DES TRANSPORTS ET DE LA MÉTÉOROLOGIE



« Iray Andro ifampizarana » : Réalizations significatives et perspectives de l'Agence des Transports Terrestres



ATT, Août 2014

I- L'Agence des Transports Terrestres

Statut juridique et mode de fonctionnement	Missions
<ul style="list-style-type: none"> - Créée le 26 avril 2006 par le décret n°2006-279 du 25/04/06 et la Loi n°2004-053 du 28/01/05 - Établissement Public à caractère Industriel et Commercial (EPIC), jouissant de l'autonomie administrative, technique et financière - Tutelle : Ministère chargé des Transports pour la partie Technique, et Ministère chargé des Finances et du Budget pour la partie financière - Fonctionnement : <ul style="list-style-type: none"> - Conseil d'Administration : organe de délibération, composé de 12 membres, dont 6 issus de l'Administration et 6 issus du secteur privé et de la société civile - Direction Générale : organe d'exécution, composé d'1 Directeur Général et de 4 Directeurs (Opérations, Infrastructures et Appuis, Affaires Administratives et Financières, Agence Comptable) - Zone de couverture : <ul style="list-style-type: none"> - Siège : Antananarivo, opérationnel depuis Novembre 2007 - Représentants Interrégionales (RIR) : Antsirabe, Fianarantsoa, Toamasina, Antsiranana, Mahajanga, Toliara, opérationnels depuis Aout 2008 - Antennes Régionales (AIR) : Ambatondrazaka, Sambava, Morondava, opérationnelles depuis Octobre 2010 	<div style="display: flex; align-items: center;">  <div style="flex: 1;"> <p>1 Assurer la régulation du sous-secteur des transports routiers et ferroviaires,</p> <p>2 Assurer la mise en œuvre de la Politique du Gouvernement en matière d'administration et d'exploitation dudit sous-secteur</p> </div>  </div> <p style="text-align: center;">Déclinaison du Programme Général de l'Etat 2014 au niveau du sous secteur Transports Terrestres</p> <p>« Assurer la mise en place d'un réseau de transport sûr et sécuritaire, efficace et respectueux de l'homme et de l'environnement, s'inscrivant dans une politique de développement durable »</p> <ul style="list-style-type: none"> - Réseau : Interconnexion au niveau Provinces, Régions, District, Communes (intermodale/multimodale) - Sur : (sûreté routière), notion de sûreté routière (maximum de prévention contre toutes formes d'insécurité dans le réseau) - Sécuritaire : (sécurité routière), notion de sécurité routière (maximum de prévention contre les accidents de circulation dans le réseau) - Efficace : répondant aux besoins de la population et de l'économie - Respectueux de l'homme : notion de qualité de service, rapport qualité/prix - Respectueux de l'environnement : notion d'équilibre entre exploitation & environnement - Développement durable : notion d'équilibre entre environnement, homme, économie

Agence des Transports Terrestres (ATT), Août 2014

Page 2

CARTE DE LOCALISATION DES GARES ROUTIERES DE MADAGASCAR

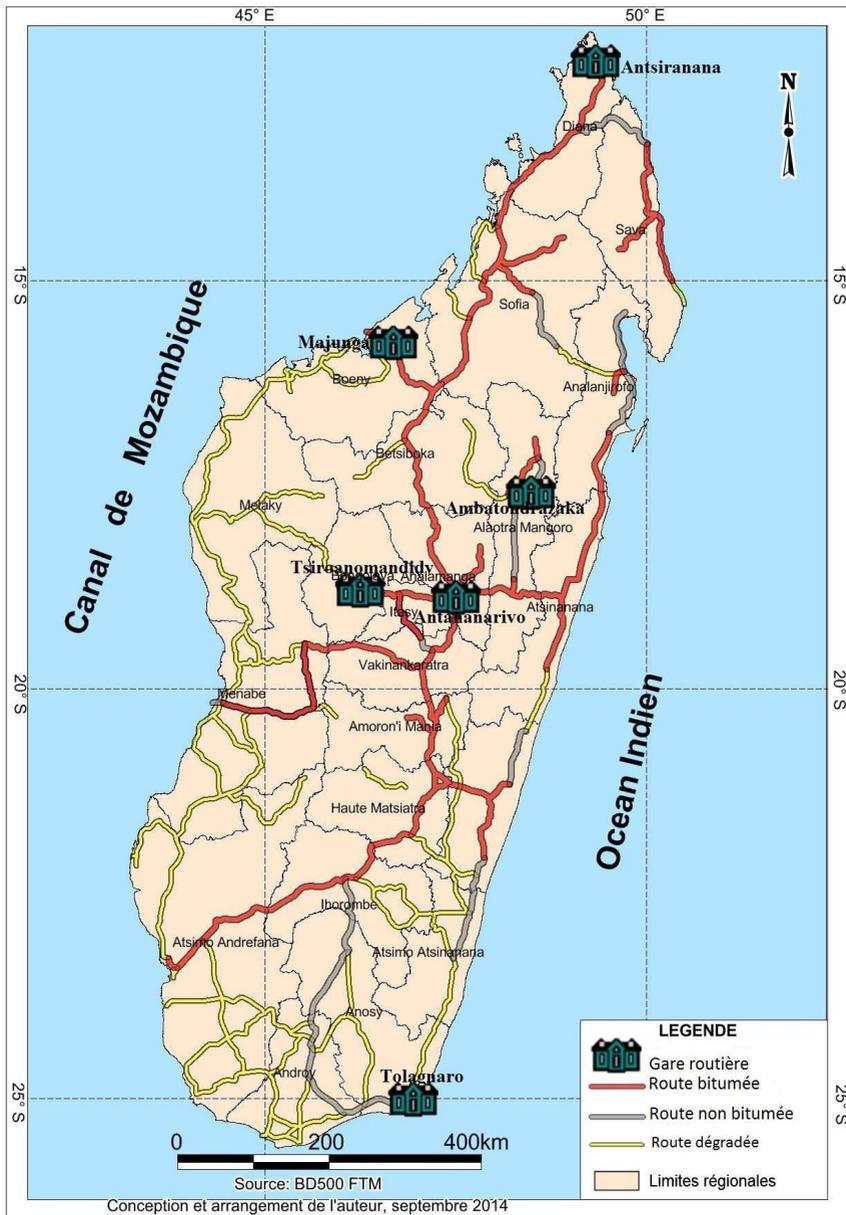


TABLE DES MATIERES

Sommaire	i
Remerciements	ii
Résumé	iii
Liste des croquis	iv
Liste des tableaux	iv
Liste des photographies	iv
Liste des acronymes	v
INTRODUCTION GENERALE	1
Première partie : INTEGRATION SPATIALE ET SOCIALE DE LA GARE ROUTIERE D'AMBODIVONA DANS LA VILLE D'ANTANANARIVO	4
Chapitre I : Les travaux de recherches adoptés dans la compréhension de l'emplacement de la gare routière d'Ambodivona	5
1.1. La phase de documentation	5
1.1.1. <i>Les ouvrages généraux portant sur le transport et l'environnement urbain</i>	5
1.1.2. <i>Les ouvrages spécifiques focalisant sur le transport urbain et la gare routière</i>	7
1.2. Analyse conceptuelle du transport dans un milieu urbain des pays sous-développés	8
1.2.1. <i>Le transport urbain, « une nécessité à ne pas négliger pour l'homme »</i>	8
1.2.2. <i>Le transport et l'environnement urbain</i>	9
1.3. Les travaux de terrain et élaboration des échantillonnages	10
1.3.1. <i>Les entretiens auprès des Responsables</i>	11
1.3.2. <i>Les enquêtes auprès des ménages</i>	12
1.3.3. <i>Les enquêtes auprès des utilisateurs de la gare routière</i>	13
Chapitre II : La gare routière au cœur d'un arrondissement populaire et mal organisé	14
2.1. Une gare routière implantée au sein de plusieurs Fokontany populaires	15
2.1.1. <i>Une gare routière occupant deux arrondissements, avec le Fokontany d'Ambodivona, d'Andravoahangy et de Manjakaray</i>	15
2.1.2. <i>Une gare routière desservant des destinations différentes</i>	21
2.1.3. <i>Une gare routière localisée au centre de plusieurs axes routiers</i>	22
2.1.4. <i>Une gare routière jouxtant le marché d'Andravoahangy</i>	26
2.2. Un plan d'urbanisme absent à l'origine de l'anarchie au sein de la gare routière.	28
2.2.2. <i>L'absence d'un plan d'urbanisme profitant à l'implantation de la gare routière</i>	28
2.2.3. <i>Un semblant d'aménagement par les coopératives renforçant l'implantation</i>	

<i>de la gare routière</i>	29
2.2.3. <i>Le transport à Antananarivo, moteur de désordre de gare routière d'Ambodivona.</i>	30
CONCLUSION DE LA PREMIERE PARTIE	32
Deuxième partie : L'ORGANISATION ET LE FONCTIONNEMENT DE LA GARE ROUTIERE ABOUTISSANT A LA DEGRADATION DE LA SOCIETE ET DE L'ENVIRONNEMENT	33
Chapitre III : Du désordre marqué par l'incompétence des responsables de la gare routière.....	34
3.1. La gestion de la gare routière discutées entre deux entités différentes.....	34
3.1.1. <i>Des coopératives et les autorités en conflit dans l'harmonisation de la gare routière</i>	34
3.1.2. <i>Une contribution assez floue des groupes dans la gestion de la gare routière d'Ambodivona</i> ...	36
3.2. La guerre d'espace dans l'attribution de la gare routière	36
3.2.1. <i>Une inégale répartition des aires de stationnements pour les usagers de la gare</i>	36
3.2.2. <i>Une diminution progressive de voies de communication pour les autres utilisateurs de la gare</i>	38
3.2.3. <i>La gare routière : motrice de commerce informel à l'intérieur et le long du site</i>	41
Chapitre IV : Aménagement ou dégradation de la gare routière d'Ambodivona ?.....	43
4.1. La dégradation et les risques sur l'environnement humain liés aux désordres	44
4.1.1. <i>Le manque d'entretien et d'assainissement entraînant la dégradation des gares routières</i>	44
4.1.2. <i>Les effets sur la santé provoquée par l'emplacement de la gare</i>	48
4.2. De plus en plus d'atout pour la population environnante	50
4.2.1 <i>Générateur de travaux et sources de revenus pour la population</i>	51
4.2.2. <i>Des aménagements engagés par les coopératives améliorant l'environnement au sein de la gare</i>	52
4.2.3 <i>Les solutions de préventions par les autorités</i>	57
CONCLUSION DE LA DEUXIEME PARTIE	59
CONCLUSION GENERALE	60
BIBLIOGRAPHIE	I
ANNEXES	V