

Une mutation du transport urbain s'amorce à Tananarive

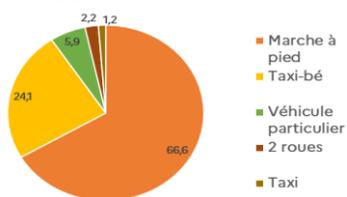
Les insuffisances d'infrastructures, le retard de planification, la perfectibilité de l'organisation et le dynamisme démographique se traduisent par des congestions récurrentes dans la capitale, seule ville du pays véritablement dotée de transports en commun. Différents projets (rocade, transport par câble, train urbain, aménagement urbain), qui mobilisent une offre et une expertise française, sont néanmoins en cours d'élaboration pour apporter une réponse à cette problématique.

1- A Tananarive, les infrastructures de transport peinent à absorber une demande de déplacement en forte croissance

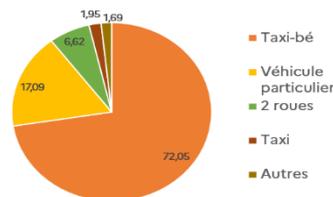
Soumise à une croissance démographique élevée (+4,9 %), Tananarive subit d'importantes congestions routières. L'aire urbaine de Tananarive, où est produite 40 % du PIB national, compte aujourd'hui plus de 3,5 M habitants contre 175 000 en 1950. Les forts enjeux de congestions routières actuels sont voués à s'intensifier dans les prochaines années sous l'effet de la croissance urbaine. La vitesse moyenne de déplacement journalier pourrait passer de 21 km/h en 2018 à 16km/h en 2033 selon l'étude de la Jica de 2019. En dehors de la capitale, la démographie rurale et les pratiques de déplacement ne font pas de la mobilité urbaine un enjeu majeur ; les déplacements se font principalement par les modes doux (marche à pied, vélo), les moyens artisanaux (cyclo-pousse et pousse-pousse) et les motos.

A Tananarive, la marche à pied, qui représente plus de 60 % des déplacements, est le mode de déplacement privilégié. Le transport collectif en minibus (taxi bé) représente près de 72 % des déplacements motorisés. Sur les 4,5 millions de déplacements journaliers dans la capitale, plus d'1 million se font en taxi-bé. Près de 2 700 taxi-bé circulent chaque jour dans le centre-ville de Tananarive.

Répartition modale des déplacements à Tananarive en 2019



Répartition modale des déplacements motorisés à Tananarive en 2019



Répartition modale des transports à Tananarive - Association des Professionnels de l'Urbain de Madagascar (APUM) - 2019

Au-delà de la croissance démographique, les problématiques de mobilité urbaine pâtissent du niveau de développement des infrastructures et du manque d'encadrement des taxi-bé. L'étroitesse et l'encombrement de la voirie ainsi que le mauvais état des trottoirs contribuent à ralentir les déplacements dans la capitale. De même, la gestion privée des taxi-bé, le stationnement sauvage des véhicules, la superposition des lignes en service due à un manque de coordination entre les opérateurs ainsi que les files d'attente débordant sur la chaussée aggravent la situation. Tananarive est une des villes les plus polluées d'Afrique notamment en raison de l'ancienneté du parc et des congestions routières.

2- Une planification et un encadrement de la mobilité perfectibles

Tananarive ne dispose pas de document actualisé de planification de la mobilité urbaine. Le plan de déplacements urbains (PDU) de 2004 de la capitale est la dernière tentative de planification de la mobilité à Madagascar. Faute d'investissements suffisants, ses recommandations n'ont pas pu être mises en œuvre.

L'enchevêtrement de certaines compétences, le manque de moyens financiers des autorités et l'ancienneté de la réglementation malgache complexifient l'organisation de la mobilité urbaine. La Commune urbaine d'Antananarivo (CUA) organise les transports urbains de Tananarive. L'Agence des transports terrestres (ATT), qui dépend du ministère des Transports du Tourisme et de la Météorologie, régule les transports suburbains de Madagascar. Ces deux acteurs éprouvent des difficultés budgétaires menaçant leur mission de réglementation. En outre, la délimitation entre urbain et suburbain étant vague, des discontinuités dans la tarification et l'octroi des licences de taxi-bé s'observent.

La Banque mondiale a mandaté les bureaux d'étude suisse Transitec, canadien CPCS et malgache Evolutis pour la production d'une étude prospective sur les mobilités dans la capitale. Le rapport, attendu pour fin 2021, inclura un schéma directeur des transports urbains à Tananarive qui proposera une articulation des différents modes de déplacement envisageables pour la mise en place d'un réseau de transport cohérent. La ville de Tananarive a adhéré au dispositif *Mobilise Your City* en 2018 qui permet d'envisager des financements de l'EU, de l'AFD et de la GIZ pour mener des planifications de la mobilité.

3- Des projets ambitieux porteurs d'une diversification de l'offre de transport urbain

Un projet de système de transport par câble électrique à Tananarive est en cours de développement par Poma et Colas. Il permet de répondre de façon simultanée aux enjeux de la topographie accidentée de la ville et à la saturation du réseau routier. Situé sur des axes stratégiques de la capitale, le trajet envisagé s'étend sur 12 kilomètres et devrait s'articuler sur deux lignes pouvant transporter près de 80 000 passagers par jour. Il permettra d'effectuer en 30 min un trajet représentant 1h30 à 2h en véhicule personnel ou en taxi.

Les travaux de construction d'un réseau de train urbain ont débuté dans la capitale. Ce projet tire parti de voies et de gares existantes, actuellement désaffectées. Le réseau fera circuler dix trains composés de 27 voitures au total qui pourront transporter une moyenne de 12 M de passagers par an.

Inaugurée en juillet 2021, la rocade nord-est de Tananarive a vocation à déporter les flux routiers du centre vers la périphérie de l'agglomération. Démarré en 2018, ce projet de 62,8 M€ a été cofinancé par l'AFD (24 M€), la BEI (28 M€) et l'UE (4,8 M€). Il consiste en une 2x2 voies de 7,2 km et équipée notamment d'une voie verte, d'arrêts de bus et d'infrastructures de franchissement. En complément, en partenariat avec la Codatu, un projet pilote de « ligne rocade directe » proposera une ligne de taxi-bé moderne et pratiquée par un unique opérateur sur cette nouvelle rocade.

Un projet pilote Bus Class inauguré récemment pose les premières pierres de l'amélioration du service des taxi-bé. Le parc des taxi-bé se compose de vieux fourgons d'occasion, transformés artisanalement, au confort et à la sécurité précaires. Dans ce contexte, le Bus Class propose trois lignes de bus modernes, équipés et marquant peu d'arrêts. Elles desservent les principales gares routières. Le ticket coûte en moyenne 0,33 EUR contre 0,11 EUR pour les taxi-bé actuels.

Un projet initié en 2011 et soutenu par l'AFD (33 MEUR) et l'UE (3 MEUR) vise notamment à améliorer la mobilité piétonne des Tananariviens et la circulation sur certains axes routiers de l'aire urbaine. Baptisée *Lalankely*, (« ruelles » en malgache), l'initiative a déjà permis la rénovation de plus de 80 km d'escaliers, de ruelles et de voies carrossables dans 110 quartiers.

3- Une montée en gamme des transports urbains favorable à des opportunités françaises

Colas est positionné sur de nombreux projets, notamment projet *Lalankely* (AFD) et le transport par câble (TPC). **Sogea-Satom** a assuré la construction de la rocade nord-est.

Arterail assure le consulting et la fourniture du matériel roulant du projet de train urbain. **Poma** assure l'ingénierie et la réalisation du TPC, tandis que **Transdev** serait préfiguré pour son exploitation.

Biotope Madagascar réalise les études socio-environnementales du TPC et **Ingerop**, les études techniques. Le groupe d'ingénierie **Setec** et **Louis Berger France** ont réalisé les études sur la rocade de Tananarive.