



HAL
open science

La rocade et la ville : contournement et détournement d'usages à Antananarivo (Madagascar)

Catherine Fournet-Guérin

► **To cite this version:**

Catherine Fournet-Guérin. La rocade et la ville : contournement et détournement d'usages à Antananarivo (Madagascar). Métropolitiques, 2014. hal-01367837

HAL Id: hal-01367837

<https://hal.science/hal-01367837>

Submitted on 16 Sep 2016

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

La rocade et la ville : contournement et détournement d'usages à Antananarivo (Madagascar)

Par Catherine Fournet-Guérin

Dans un contexte de concurrence internationale, les grands projets se multiplient, y compris dans les villes du Sud. La nouvelle voie rapide d'Antananarivo, à Madagascar, s'inscrit dans cette optique de modernité et d'accession aux standards internationaux. Bien plus qu'un axe routier, cette rocade devient un espace récréatif, et par conséquent source de conflits.

Dans les grandes villes des pays en développement, nombreux sont les projets de construction de voies rapides qui visent une fluidification de la circulation et une amélioration des infrastructures routières urbaines, souvent défailtantes. Ces projets s'inscrivent également dans une optique de prestige, la voie rapide étant synonyme de modernité et d'accession à des standards internationaux (Berry-Chikhaoui *et al.* 2007 ; Cerro Santamaria 2013 ; Deboulet 2010).

Début 2007 est inauguré le *by-pass*, un axe routier permettant de contourner l'agglomération d'Antananarivo, la capitale de Madagascar. Au-delà de sa seule fonction routière, le *by-pass* fait l'objet d'un détournement d'usage et d'une appropriation par les citoyens. Très rapidement, il est intégré dans les (rares) espaces de loisirs de la capitale, ce qui crée de vives tensions.

Le *by-pass*, un aménagement routier nécessaire et prestigieux

Le contournement routier d'Antananarivo est un projet ancien, mis en oeuvre dans les années 2000, dans le cadre d'une politique nationale de construction de routes avec financements internationaux (coopération japonaise). Pour l'agglomération de deux millions d'habitants, c'est une impérieuse nécessité tant la circulation est congestionnée et le réseau routier, qui date pour l'essentiel de l'époque coloniale, hypotrophié. Il s'agit de désengorger le centre-ville pour y fluidifier la circulation, tout autant que pour faciliter celle des marchandises à différentes échelles, urbaine, régionale et nationale.

Long de 17,7 kilomètres, le *by-pass* relie des communes périphériques d'Antananarivo. Il a été construit sur le territoire de communes rurales et non sur celui de la capitale même, ce qui a considérablement facilité le chantier : pas de résidents à indemniser après expropriation, si ce n'est les propriétaires fonciers, pas de maisons à raser. Le paysage est champêtre (rizières, maisons paysannes sans électricité, fours à briques), si bien qu'il est difficile de se croire à quelques kilomètres d'une grande métropole. Pour l'heure, la route n'a guère attiré de nouvelles implantations à proximité, si ce n'est un modeste complexe hôtelier. En revanche, les petites annonces de terrain à bâtir foisonnent, signe d'une spéculation dans ces espaces périphériques convoités.

Au-delà de son but fonctionnel, ce nouvel axe routier incarne également une volonté de prestige de la part de l'État, maître d'ouvrage. En effet, il débouche à proximité du palais présidentiel et, à ce titre, est susceptible d'être emprunté par des visiteurs étrangers. En termes d'image, pour Madagascar, le *by-pass* est incontestablement valorisant. Par sa dénomination même, anglophone, il est promesse de modernité.

Pourtant, les résultats sont loin d'être à la hauteur des ambitions. En effet, le trafic observé reste bien modeste¹. Par ailleurs, le *by-pass* est le seul des nouveaux axes de la ville à ne pas être à quatre voies, mais seulement à deux, à ne pas bénéficier d'une séparation de la chaussée au milieu par un muret, et l'un des rares à ne pas être éclairé. Si le trafic se développait, il serait nettement sous-dimensionné.

D'ores et déjà, il est impossible d'y pratiquer un dépassement, ce qui freine la vitesse de circulation, d'ailleurs limitée à 50 km/h. On est donc très loin d'un axe autoroutier rapide. C'est peut-être ce qui a favorisé le détournement de son usage routier au profit d'une appropriation

1 . Quelques dizaines de véhicules par heure en journée, tout au plus, en 2009.

récréative par les citoyens.

De l'axe routier à l'espace récréatif

Très rapidement après son ouverture, le *by-pass* fait l'objet d'une appropriation inhabituelle par les Tananariviens : il est intégré aux espaces de loisirs des citoyens, le week-end et les jours fériés. La ville manque, en effet, cruellement d'espaces récréatifs. Les Tananariviens se plaignent de la densité urbaine, de la pollution atmosphérique, de la faiblesse de la végétation en ville, de la difficulté de trouver un espace pour se détendre (Fournet-Guérin 2007). Or ils développent un très fort attachement aux espaces ruraux, avec une idéalisation de la campagne, perçue comme un espace rêvé, paisible et harmonieux, le vrai lieu de la détente, avec son paysage immuable et rassurant (colline, village au sommet, rizières en contrebas). C'est précisément le cadre qu'offre le *by-pass*. En outre, les abords immédiats de la route présentent de vastes espaces plans, aisément accessibles et aérés.

Ces deux caractéristiques conjuguées ont conduit à une rapide appropriation par les citoyens : dès les premiers week-ends suivant l'ouverture de l'axe routier, des centaines de marchands informels s'y sont regroupés. On installe le samedi après-midi, le dimanche les activités battent leur plein, et on démonte le tout en fin d'après-midi. Une nouvelle sociabilité, qui connaît un succès spectaculaire, s'est ainsi mise en place : des milliers de Tananariviens convergent chaque dimanche vers le *by-pass*, qu'ils atteignent en minibus collectif, à vélo, à scooter, voire à pied pour ceux qui résident à quelques kilomètres dans les quartiers de l'est de la ville.

De nombreuses activités à coût modique sont proposées aux badauds : tours de poney, jeux forains tels la « grande roue », manèges, baby-foot, billard... S'y ajoutent d'innombrables buvettes. On y pique-nique également, ou bien on y achète des plats de riz, des sandwiches... Il s'agit d'une restauration de type familial, sans aucun apprêt ni artifice. On se restaure debout ou assis sur des tabourets branlants en bois. Le modèle urbain de la gargote², extrêmement populaire, a ainsi été transporté sur les bords du *by-pass*. Cette fréquentation se répète non seulement tous les dimanches, mais plus encore à l'occasion de tout jour férié.

Bien que ces installations, démontables, soient temporaires et que leur implantation spatiale soit également limitée (les 17 kilomètres du *by-pass* ne sont pas occupés en continu par les activités ludiques, celles-ci se concentrant aux seuls abords des ronds-points sur quelques centaines de mètres), la conséquence de la présence de ces installations du week-end est l'empiètement sur la chaussée car aucun espace n'a été conçu pour le stationnement : on se gare sur le bas-côté, à cheval sur la chaussée. La circulation en est donc fortement ralentie.

Les réactions négatives des élites : ville vitrine contre ville vécue

Ces pratiques récréatives suscitent des réactions fort négatives de la part d'une partie de la population urbaine, en l'occurrence les élites motorisées, la presse se faisant également l'écho de leur mécontentement. En effet, ceux qui disposent d'un véhicule personnel décrient avec vigueur cet usage inattendu du nouvel axe de contournement de la capitale.

Ces Tananariviens aisés ont accueilli avec soulagement l'ouverture progressive des nouveaux axes routiers dans les années 2000 : circuler en ville constitue, en effet, une épreuve quotidienne en raison des encombrements considérables. Ce que ces élites attendent du *by-pass*, c'est un confort de circulation rare à Antananarivo (rappelons qu'il n'existe aucune autoroute dans le pays ni de réelle voie rapide) et une fluidité du trafic. Or l'appropriation citoyenne de l'espace routier le week-end contrarie frontalement ces aspirations : on est bien en présence de deux usages antagonistes d'une infrastructure.

2 On désigne par ce terme les restaurants bon marché.

Les Tananariviens aisés et motorisés ne tarissent alors pas dans leur dénonciation virulente de ces pratiques : ils décrient pêle-mêle un désordre inadmissible, incriminant les pouvoirs publics qui ne font pas respecter l'usage routier du *by-pass*, la concentration de la foule qui constitue un danger et une entrave à la circulation, et déplorent l'hygiène publique. Comme tous les espaces publics à Antananarivo, les abords du *by-pass* ne sont pas équipés en toilettes publiques, ni en bacs à ordures, ni en points d'eau. Pas un instant ces Tananariviens n'envisagent l'aspect récréatif et bénéfique pour

les habitants de ces nouvelles pratiques, qui sont toujours désignées en termes péjoratifs. Ils se réclament notamment d'une légitimité de la route : une route est faite pour qu'on y circule, pas pour qu'on y mange et qu'on la transforme en champ de foire.

Or les municipalités concernées semblent avoir pris acte de la situation et ne souhaitent pas faire évacuer ces installations, pourvu qu'elles demeurent temporaires et disparaissent le dimanche soir. En 2011, un conflit a bien opposé les pouvoirs publics (municipalités et État) et les commerçants, mais la menace d'expulsion a fait long feu. L'occupation informelle est ainsi tolérée par l'ensemble des autorités compétentes, qui peuvent, de surcroît, se livrer à des rivalités pour le contrôle de l'espace.

Le *by-pass*, miroir des clivages sociaux urbains

On peut finalement lire ce conflit d'usage selon une grille sociale : les catégories aisées, motorisées de la capitale ne prêtent pas attention aux difficultés quotidiennes de la vie citadine et méprisent ces loisirs populaires. Au-delà, ce conflit peut également renvoyer au clivage fondamental qui structure la société tananarivienne : celui qui oppose les « hautes castes », qui se prévalent de manières aristocratiques, de discrétion, de bonne tenue, et les « basses castes », d'ascendance servile, qui composent la majorité de la population de la capitale. Les loisirs et les espaces appropriés par les catégories stigmatisées de la population sont toujours dévalorisés et dédaignés par les élites. C'est ainsi que des pratiques pourtant éminemment citadines, tels le pique-nique ou la fête foraine dominicale, sont discréditées. La « bonne » société tananarivienne met à distance tout ce qui est produit par les catégories socialement dévalorisées pour mieux s'en démarquer et lui dénier tout caractère citadin.

À l'échelle internationale, cet exemple montre les limites d'un aménagement de prestige mal conçu, ou en tout cas non pensé pour les besoins du plus grand nombre. Une vision techniciste de la ville heurte les désirs des citoyens ordinaires, comme c'est le cas dans de nombreuses métropoles, en particulier du Sud.

Bibliographie

- Berry-Chikhaoui, I., Deboulet, A. et Roulleau-Berger, L. (dir.). 2007. *Villes internationales : entre tensions et réactions des habitants*, Paris : L'Harmattan.
- Cerro Santamaria, G. del (dir.). 2013. *Urban Megaprojects: A Worldwide View*, Bingley : Emerald.
- Deboulet, A. 2010. « Embodiment of mega and elite projects: a new realm of conflicts and claims in three Middle-Eastern cities », *Built Environment*, numéro spécial intitulé « Arab mega-projects » sous la direction de P. A. Barthel, vol. 36, n° 9, p. 18-33.
- Fournet-Guérin, C. 2007. *Vivre à Tananarive, géographie du changement dans la capitale malgache*, Paris : Karthala.

Pour citer cet article :

Catherine Fournet-Guérin, « La rocade et la ville : contournement et détournement d'usages à Antananarivo (Madagascar) », *Métropolitiques*, 8 octobre 2014. URL : www.metropolitiques.eu/Larocade-

[et-la-ville.html](#).

En savoir plus

Ce texte constitue la version remaniée et actualisée d'un article paru dans la revue scientifique *Tsingy. Revue du CRESOI (Centre de recherches sur les sociétés de l'océan Indien, à La Réunion), et de l'APHGM (Association des professeurs d'histoire et de géographie de Madagascar)* intitulé « Un by-pass bien fréquenté : un nouvel axe routier de Tananarive investi par de nouvelles pratiques citadines », n° 10, 2009, p. 92-106.



Photos : 2007, clichés de l'auteur.

La mise en place des activités foraines à proximité d'un rond-point, le samedi matin. La modestie de l'aménagement routier est visible, toute comme celle de la qualité des installations.