CONTRIBUTION GEOGRAPHIQUE A L'ETUDE D'UN TRANSPORT URBAIN : LES CYCLO-POUSSES DES ANTANDROY A TOLIARA.

Dr KOTO Bernard

Maître de conférences

Mention Géographie

Université Tuléar

Tel : +261 33 74 025 89

Email : bernardkoto@yahoo.com

Contribution géographique à l'étude d'un transport urbain : les cyclo-pousses des Antandroy à Toliara.

RESUME

Introduits et mis en circulation dans la ville de Toliara, au début des années deux mille onze, les cyclo-pousses s'accroissent en nombre d'une façon exponentielle (5540 en 2017, mairies de Toliara I, Betsinjaka et Mitsinjo Betanimena). Après la rapide disparition des pousses–pousses, ils deviennent un moyen de transport urbain par excellence, très prisé et répondant aux besoins et à la faiblesse relative du pouvoir d'achat d'une grande majorité de la clientèle urbaine. Le phénomène est tel qu'on en voit partout, dans les différents quartiers, devant les bureaux, les différents stationnements et dans les autres micro-espaces extrêmement dynamiques et animés.

Au niveau de la méthodologie, nous avons adopté la Méthode de Recherche Accélérée Participative ou « Rapid *Participatory Rural Apparaisal* » tout en privilégiant des interviews, des entretiens (structurés ou semi-structurés,) des fiches préalablement établies. Nous avons travaillé sur 306 conducteurs de cyclo-pousses sur 5540 qui existent dans la ville de Toliara, soit un taux d'échantillonnage de 18%. Nous avons utilisé également des photographies ariennes pour mieux comprendre la dynamique spatio-temporelle de l'urbanisation de Toliara et quelques logiciels (Arcview 3,9 ; BD 500 et 100 FTM ; …)

En termes des résultats et d'analyse, on note qu'en dehors de leur dimension socio-culturelle, les cyclo-pousses qui sont omniprésents et dont les conducteurs sont en majorité constitués par des migrants Antandroy généralement dépourvus d'une certaine qualification professionnelle, représente une véritable source d'emploi et une activité économiquement rentable. A ce titre, le développement de l'activité, un des aspects du sous-développement urbain, s'inscrit dans une stratégie de survie et d'accumulation. Elle permet aux conducteurs et aux acteurs de la filière de répondre à leurs besoins financiers urgents, d'honorer leurs obligations quotidiennes, et de réaliser leurs cérémonies lignagères. L'attribution principale des revenus générés par les cyclo-pousses permet aux Antandroy conducteurs de reconstituer le beau cheptel bovin décimé par les sècheresses cycliques chroniques et affecté par la recrudescence de vols de bœufs qui font rage dans la région.

Pour conclure, les cyclo-pousses, qui créent une sorte d'embouteillage dû à leur surnombre et surtout à la méconnaissance d'un minimum de codes de la route, gênent considérablement la circulation urbaine au

point que leur gestion devient un enjeu important de l'espace urbain.

Mots clés : Ville de Toliara, cyclo-pousses, Antandroy, stratégie de survie, conducteurs, enjeux, gestion de l'espace urbain.

ABSTRACT

Introduced and put into circulation in the city of Toliaraat the beginning of the year 2011, the cycle rickshaws, also called trishaws, whose number grows exponentially (5540 in 2017 for Toliara I, Betsinjaka and Mitsinjo-Betanimena municipalities), and after the rapid disappearance of rickshaws, become a means of urban transportation by excellence, very popular and responding to the needs and relatively low purchasing power of a large majority of urban customers. The phenomenon is such that they are everywhere: at different parts of the city, near offices, at different parking areas and other extremely dynamic and lively micro-areas.

At the methodology level, we have adopted an accelerated participative research method, namely a "Participatory Rural Appraisal", while favouring interviews (structured or semi-structured, ...), using preliminarily established slips. Three hundreds and six, out of the Toliara city 5540 trishaw drivers, were investigated, giving a sampling ratio of 18%. To better understand the spatio-temporal dynamics of the Toliara urbanization, aerial photographs and some softwares (Arcview 3.9, BD 500 and 100 FTM; ...) had been used.

As a result, apart from their socio-cultural dimension, the trishaws, which are omnipresent and whose drivers are mostly Antandroy migrants, generally lacking professional qualification, are a real employment provider and an economically profitable activity.

In addition, the expansionof this activity, which is one aspect of urban underdevelopment, is part of a strategy of survival and wealth accumulation, allowing drivers and actors of the sector to meet their urgent pecuniary needs, honour their daily obligations, carry out their lineage ceremonies. The ultimate goal of the revenues it generates allows the Antandroy drivers to rebuild the beautiful cattle herd decimated by chronic and cyclical droughts, as well as by the upsurge of cattle thieveries, which are common the region.

To conclude, the trishaws, by creating traffic congestions, due to their number in excess and especially because of the lack of minimum knowledge of the road codes, hinder considerably the urban traffic to the point that their management becomes an important challenge of the urban space.

Keywords: Trishaw, Toliara City, Antandroy, drivers, , survival strategy, challenge, urban space management

Introduction.

La migration Antandroy dans la ville de Toliara et les dynamiques tant économiques, que spatiales et socio-culturelles qui en sont liées, ont déjà faitl'objet de nombreuses recherches, et le seront encore davantage dans les années à venir. De notre côté et à maintes reprises, nous avons étudié ce phénomène qui, au fil du temps, n'a cessé de prendre de l'ampleur depuis la destruction de cactus dans l'Androy vers les années vingt et l'accélération des sècheresses à partir des trente dernières années. En 1986, nous avons réalisé un mémoire de maitrise sur «l'approche géographique d'une activité urbaine : le transport de pousses–pousses à Toliara» dans lequel nous avons mené des interviews structurés et des enquêtes auprès de 245 tireurs, soit presque la totalité des tireurs de pousse-pousse, membres de l'association des tireurs de pousse-pousse dénommé « Manovasoa ». Il en résultait qu'en général, ces tireurs de pousse-pousse sont exclusivement constitués par des Antandroy, et par deux principaux groupes lignagers de Sihanema et de Marakalo en provenance des districts de Tsihombe et de Beloha. Notre projet de thèse (DEA), soutenu , en 1987, à l'Université d'Antananarivo sur « la dynamique du peuplement urbain de Toliara » a permis de décrire et de comprendre encore davantage la complexité du cheminement migratoire et du processus d'intégration des migrants antandroy dans la ville et surtout les aspects et caractéristiques de leur migration. Ce sont des thématiques, très évolutives et extrêmement dynamiques dans le temps et dans l'espace qui ont été reprises , étudiées et analysées davantage dans le cadre d'une thèse de géographie, soutenue en 1995 devant l'Université de Michel de Montagne, Bordeaux sur « la relation ville–campagne »: l'exemple de Toliara (Sud- Ouest de Madagascar).

Les cyclo-pousses dont leur première mise en circulation remontent au début des années deux mille onze, sont à la fois un palliatif de l'insuffisance des moyens de transport urbain et une source de revenus. Par ailleurs, ils constituent un des facteurs de la cohésion sociale : « une chasse gardée », « un monopole exclusif » des Antandroy pour lesquelles ils élaborent des stratégies pour les préserver coûte que coûte tout en décourageant voire menaçant ceux qui tentent de s'y intéresser. Les revenus ainsi générés leur permettent de répondre aux exigences quotidiennes, d'honorer les obligations cérémonielles et surtout de reconstituer le cheptel bovin décimé par les sècheresses et affecté par la recrudescence du vol de bœufs.

Considéré comme un des moyens de transport urbain communautaire par excellence, mieux adaptés et répondant aux besoins de la clientèle urbaine, les cyclo-pousses sont omniprésents dans l'espace urbain et « révolutionnent » la circulation et le transport urbains. En l'espace de quelques années de mise en circulation notamment de 2011 à 2017, on dénombre 5540 cyclo-pousses recensés (maries de Toliara, Betsinjaka et de Mitsinjo-Betanimena, 2017) dans la ville de Toliara en dehors de ceux qui proviennent des communes périurbaines comme Betsinjaka et MitsinjoBetanimena qui, elles aussi, peuvent délivrer des vignettes de circulation de cyclo-pousses.

Dans la ville de Toliara, sources d'emplois et de revenus non négligeables pour des migrants majoritairement Antandroy, les cyclo-pousses développent et génèrent des activités économiques annexes qui leur sont affiliées. La chaîne de fabrication et de réparation des cyclo-pousses qui est pourvoyeuse d'emploi, mobilise un certain nombre de mains d'œuvres: des garagistes, des vendeurs de pièces détachés, des capitonneurs… On note également que les stationnements qui pullulent dans les différents quartiers urbains favorisent le développement des petites gargotes, des micro-commerces extrêmement dynamiques. Ce sont en fait des espaces sociaux et économiques permettant aux conducteurs de gagner de l'argent, d'échanger des nouvelles de leur région d'origine, de raffermir leur cohésion sociale, et d'identifier à travers un réseau social d'éventuelles embauches.

Ceci étant, une approche géographique des cyclo-pousses permet d'abord de mieux comprendre l'importance économique et socio-culturelle de ce moyen de transport urbain relativement nouveau, prisé et fortement apprécié par la grande majorité de la clientèle urbaine. Elle permet aussi de voir les problèmes de circulation urbaine et de gestion de l'espace urbain que cela entraine et devant laquelle la collectivité urbaine semble être dépassée. Par ailleurs, le développement de l'activité des cyclo-pousses qui est « une chasse gardée des migrants Antandroy » s'inscrit dans une stratégie de survie permettant aux conducteurs de faire face à la difficulté de la vie urbaine et d'honorer les obligations lignagères et - si l'opportunité se présente - de reconstituer leurs cheptels bovin, facteurs de la cohésion sociale des groupes antandroy.

I- Le cyclo-pousse : un moyen de transport urbain par excellence, en pleine expansion

I-1. Naissance et développement des cyclo-pousses à Toliara

Les cyclo-pousses dont l'appellation varie selon les pays ou les régions - le trishaw ,rickshaw (pour les occidents et l'Inde), le tricycle, le vélo-pousse ou le taxi-pousse, le véhicule à force humaine (pour les orients) - furent inventés vers 1870 en Asie. Méprisés, car considérés à la fois comme un des moyens de transport des colons et symbole de l'esclavage et du non respect des droits de l'homme, ils ont été vite abandonnés. « Ceux qui utilisaient les cyclo-pousses étaient la plupart du temps, des gens aisés et ceux qui les conduisaient des esclaves, pour ne pas dire des bêtes de somme », (SONG, 1987) u

Introduits par les chinois, ils ont été pour la première fois, mis en circulation à Madagascar vers la fin du XIXème siècle. La ville d'Antsirabe semblait être la première servie suivie par les villes de Majunga, Tamatave, de Fénérive Est, de Manakara. Il faut attendre 2011 pour que les cyclo-pousses desservent la ville de Toliara et ses espaces périurbains.

A Toliara, comparativement aux tireurs de pousse-pousse qui sont considérés comme des métiers avilissant et dégradants, les conducteurs des cyclo-pousses jouissent d'une certaine estime sociale et sont appréciés au point que certains groupes ethniques migrants en dehors des Antandroy commencent à s'y intéresser progressivement. Etre un « *saofera* », ou un conducteur de cyclo-pousses, contrairement aux tireurs de pousse-pousse, est une fierté et inspire confiance et respect. En plus que l'activité en elle-même soit noble et économiquement rentable, la conduite des cyclo-pousses qui est un travail facile, et honorable, donc moins avilissant et moins dégradant, exige certaines principes et règles. On peut l'exercer en tenues correctes sans qu'on soit gênés, et on est tellement à l'aise qu'on a le temps de discuter, de se parler pour échanger des nouvelles durant le transport.

I.2 : Toliara : un espace cyclable , bien adapté aux cyclo-pousses.

Le développement des cyclo-pousses à Toliara est favorisé d'une part, par la topographie de la ville, un espace facilement cyclable. D'autre part, il y a la mauvaise gestion de la circulation urbaine pour les transports motorisés qui est dû au non-respect des codes de la route et de la squattérisassions des trottoirs et de leurs abords immédiats, bloquant ainsi une grande partie des axes de circulation urbaine les plus fréquentés.

- **Etalement de l'espace urbain.**

L'espace urbain qui s'étale sur 28, 2km2 (PUD-CUT, 2008) est constituée d'une topographie relativement plate caractérisée par une plaine alluviale de type argilo-limoneuse; ce qui correspond à la circulation des moyens cyclables. Les espaces périurbains qui sont facilement desservies par des cyclo-pousses ont de très basse altitude, avoisinant celle du littoral et de la mer par endroits. Ils se situent dans la plaine deltaïque des anciens lits du fleuve fiherenana.

Par ailleurs, la présence d'un espace cyclable à Toliara favorise le transport des cyclo-pousses qui sont des engins à propulsion humaine, très légers, à trois roues et à deux places ayant l'allure d'un carrosse royal et doté d'un cadre ayant presque la même forme que celle d'une bicyclette.

- **Une problématique de gestion de la circulation urbaine.**

L'insuffisance des panneaux de signalisation, la relative dégradation des routes et ruelles dues à l'insuffisance des entretiens, le rétrécissement des voies de circulation lié au squattérisassions des trottoirs et de leurs abords immédiats sont autant de facteurs qui pénalisent la circulation urbaine et favorisent en même temps le transport par cyclo-pousses.

L'insuffisance de panneaux de signalisation

Ces panneaux de signalisation routière qui sont placés sur le coté des routes ont pour fonction de donner des informations relatives sur l'usage de la route en informant et en guidant les utilisateurs de route tels que les piétons et surtout les chauffeurs. Ils montrent les conduites à tenir, les directions et les prescriptions particulières à suivre ainsi que les risques en cas de transgression des règles. L'objectif est alors de rendre fluide la circulation urbaine et de la sécuriser autant que possible. Toutefois, on note qu'à Toliara, la plupart des rues et ruelles, même celles qui sont les plus fréquentées notamment devant les écoles et les marchés, sont dépourvues de passages de piétons, et encore moins de panneaux d'indication par rapport aux limitations de vitesse. Cela expose les utilisateurs aux risques d'incident ou d'accident. La présence de quelques panneaux d'indication comme ceux qui se trouvent à côté du BFV/SG et du commissariat de police centrale fait partie de quelques exceptions. Certes, des efforts louables sont consentis pour améliorer la circulation urbaine en réhabilitant des voies de circulation ; des routes et des ruelles mais

les résultats ne répondent pas encore aux attentes de la clientèle urbaine.

Par ailleurs, la grande majorité de conducteurs de cyclo-pousses qui est dépourvue de qualification professionnelle ne connaît même pas les codes de la route au point qu'ils roulent même dans tous les sens et se garent n'importe où et n'importe quand sans se soucier de ce qui peut arriver aux autres utilisateurs de la route. Il n'est pas étonnant de voir des conducteurs de cyclo-pousses ignorant carrément les codes de la route et les quelques panneaux de signalisation, transgresser le sens interdit (ou sens unique), traverser un rond-point en coupant carrément la trajectoire dès qu'un client les appelle encours de route.

La dégradation des voies de circulation urbaine

Fautes d'entretiens conséquents et de travaux d'assainissement, les routes et ruelles se dégradent énormément et comportent d'innombrables nids de poules voire des trous où stagnent des flaques d'eaux usées rendant difficile la circulation urbaine. Le rétrécissement des voies publiques ne facilite pas la circulation pendant les heures de pointe surtout quand des véhicules font des zigzags pour éviter les trous béants en cours de route. La faiblesse de la vitesse des cyclo-pousses et le non respect des codes de la route qui sont une source d'encombrement, compliquent davantage le transport urbain. Les récents travaux de réhabilitation et d'assainissement urbain entrepris par l'entreprise COLAS permettent d'améliorer les voies publiques et facilitent l'évacuation des eaux usées. Dans le cas contraire, les eaux de pluies continuent à stagner et rendent inaccessibles les rues inondées comme les rues de Sanfily-SINPA-Ankilifaly et JIRAMA, CEG-CENTRE, Collège Luthérien, Jardin de la mer et les rues de Tanambao-Morafeno. On ne parle plus des quartiers bas comme Anketa-bas, Mahavatse, Tsimenatse et Antaravay où toutes les rues sont vite inondées aux moindres précipitations. Par ailleurs, les ordures qui s'entassent et débordent le long des voies publiques réduisent les espaces destinés non seulement aux piétons mais aussi aux véhicules motorisés ainsi qu'aux cyclo-pousses.

I-3. Aspects et caractères techniques des cyclo-pousses

La forme, « les dimensions et les spécificités techniques des cyclo-pousses à Toliara ressemblent à ceux de rickshaw en Inde ».Ces cyclo-pousses sont produits par des ateliers à Toliara qui respectent les normes techniques requises de manière à les rendre beaucoup plus maniables, souples et faciles à conduire pour éviter

autant que possible, d'éventuels accidents de circulation. La chaîne de production des cyclo-pousses qui nécessite une main d'œuvre relativement importante mobilise un certain nombre d'acteurs travaillant dans des domaines variés mais complémentaires :

- des magasins chinois et indiens assurent le monopole de la vente de cyclo-pousses dont le prix qui a fait l'objet de négociations varie entre 650.000 A et 750.000 A
- des ateliers pour l'assemblage. Un atelier arrive à fabriquer 2 à 3 cyclo-pousses par jour.
- des quincailleries pour la vente des pièces détachées qui sont relativement chers où les prix du cadre (et d'autres pièces détachés y sont associés) d'un cyclo-pousse oscille entre 350.000 Ar à 600.000 Ar
- des capitonneurs pour le capitonnage

Tableau n°1. Aspects et caractères techniques d'un cyclo-pousse

Encombrement	Largeur totale : 0,91m Longueur : 2,1m Hauteur : 1,7m
Autres dimensions	Largeur caisson : 0,85m Distance entraxe des roues avant et arrière : 1,45m
Matériaux	Structure : métallique (acier profil, tube galvanisé, tube serrurier, TPN…) Pose pieds : bois de chape Abri : bâche
Spécifiques techniques	Charge admissible sur essieu : 180 Kg Système d'entrainement : chaîne Développement : 42 – 32 Roue libre : 30 – 28 dents en acier Chaîne : type 415 Réglage de la vitesse : robot de vitesse et dérailleur Les jantes de la roue arrière sont renforcées par un fer plat.
Système de freinage	Frein de parcage : par friction sur la roue motrice, commandé par un levier fixe sur le cadre Frein de service : Frein à mâchoire, commandé par une manette fixé sur le guidon Par friction sur la roue motrice arrière, commandé par un levier fixé sur le cadre.
Suspension	4 ressorts hélicoïdaux
Rayon	Fer Tor Φ 6/Nombre : 20/roue
Pièce de rechange	Disponible localement

En raison de maniabilité et de son extrême légèreté, le cyclo-pousse se pilote facilement. Le conducteur s'installe à l'avant sur une bicyclette et pilote l'engin avec le guidon et les freins. Il fournit également l'énergie motrice en agissant sur les pédales ; une chaîne doit assurer la transmission entre le pédalier et l'axe des roues arrière sur le même principe que pour un vélo.

Les cyclo-pousses : un moyen de transport communautaire

Les cyclo-pousses demeurent sans aucun doute le moyen de transport, le plus prisé par une clientèle urbaine dont la majorité a un pouvoir d'achat relativement limité. Ils peuvent relier les différents quartiers urbains et quelques villages des communes périurbaines comme Betsinjaka, Mitsinjo-Betanimena. On en a toujours besoin pour aller au travail, aller à l'école, faire des courses, se promener, rendre visite à des membres de la famille ou à ses amis…. Les frais des cyclo-pousses sont moins chers par rapport aux autres moyens de transport urbains comme les taxis ou les motos taxi. Ils sont relativement confortables, rapides et à prix bon marché par rapport aux pousse-pousses traditionnels.

Tableau n 2: **Des cyclo-pousses dans la ville de Toliara**

Communes / Effectif	Commune urbaine de Toliara	Commune rurale de Mitsinjo	Commune rurale de Betsinjaky	Cyclo-pousse clandestin[1]
Effectif	**2695**	**900**	**1655**	**295[2]**
Total	**5540**			

Source : Mairies de Toliara ville, de Mitsinjo – Betanimena et de Betsinjaka

Le cyclo-pousse est reconnu pour transporter des personnes, mais il peut également transporter des marchandises, des biens économiques, bien mobiliers et il peut également livrer des commissions en toute sécurité. Ses clientssont variés et nombreux et concernent une gamme de catégories socio-professionnelles. Des bureaucrates, des fonctionnaires comme des simples citadins, des jeunes , des moins jeunes, des femmes et des hommes , des malgaches , des touristes s'en servent habituellement pour leur déplacements, leurs courses tant dans la journée que durant la nuit.

Les cyclo-pousses transportent également des matériaux de construction, des produits de marchandises, des cageots de boissons de la brasserie STAR, spécialement pour les bars et les épi-bars de la ville. Ils sont utilisés par certains vendeurs ou marchands pour chercher ou livrer leurs produits en toute sécurité et rapidité. Ils offrent une qualité de service permettant à ceux qui les utilisent d'être ponctuels et de respecter à temps réel la livraison des marchandises aux clients.

Les cyclo-pousses sont plus appropriés pour transporter des marchandises. Ils transportent des viandes de l'abattoir de Miary se situant à une dizaine de kilomètres versles différents marchés urbains où s'approvisionnent de grands consommateurs. Des fruits et légumes, en provenance de Fianarantsoa débarquant des camions de livraison, finissent par être transportés par des cyclo-pousses vers les différents points de vente comme Sanfily, Bazar Be, SCAMA… . Ils sont toujours présents dans les travaux de déménagements en transportant des lourdes charges.

Courses et gestion des stationnements des cyclo-pousses

A Toliara et dans les communes périurbaines, on note une certaine répartition des zones de desserte. Les bus qui sont peu nombreux desservent les périurbains comme Befanamany, Miary, Belalanda et Ankilibe . Les taxis-villes, très peu nombreux, desservent les quartiers urbains avec les communes périurbaines. Mais en raison de la cherté de leurs courses, ils n'intéressent que certains clients ayant un niveau de vie relativement élevé. Ce qui n'est pas le cas pour les cyclo-pousses dont les courses sont à prix très bon marché et relativement moins chers qui sont ainsi très prisés par une grande partie de la population urbaine.

La course des cyclo-pousses en ville qui varie en fonction des distances et des charges se négocie facilement entre 500 à 1 000 A sans ou avec une charge qui ne dépasse pas de 50kg. Elle peut varier entre

1000 à 1500 A pour les espaces périurbains qui se situent entre 5 ou 6 km du centre ville de Toliara comme à Mitsinjo, et Befanamy.

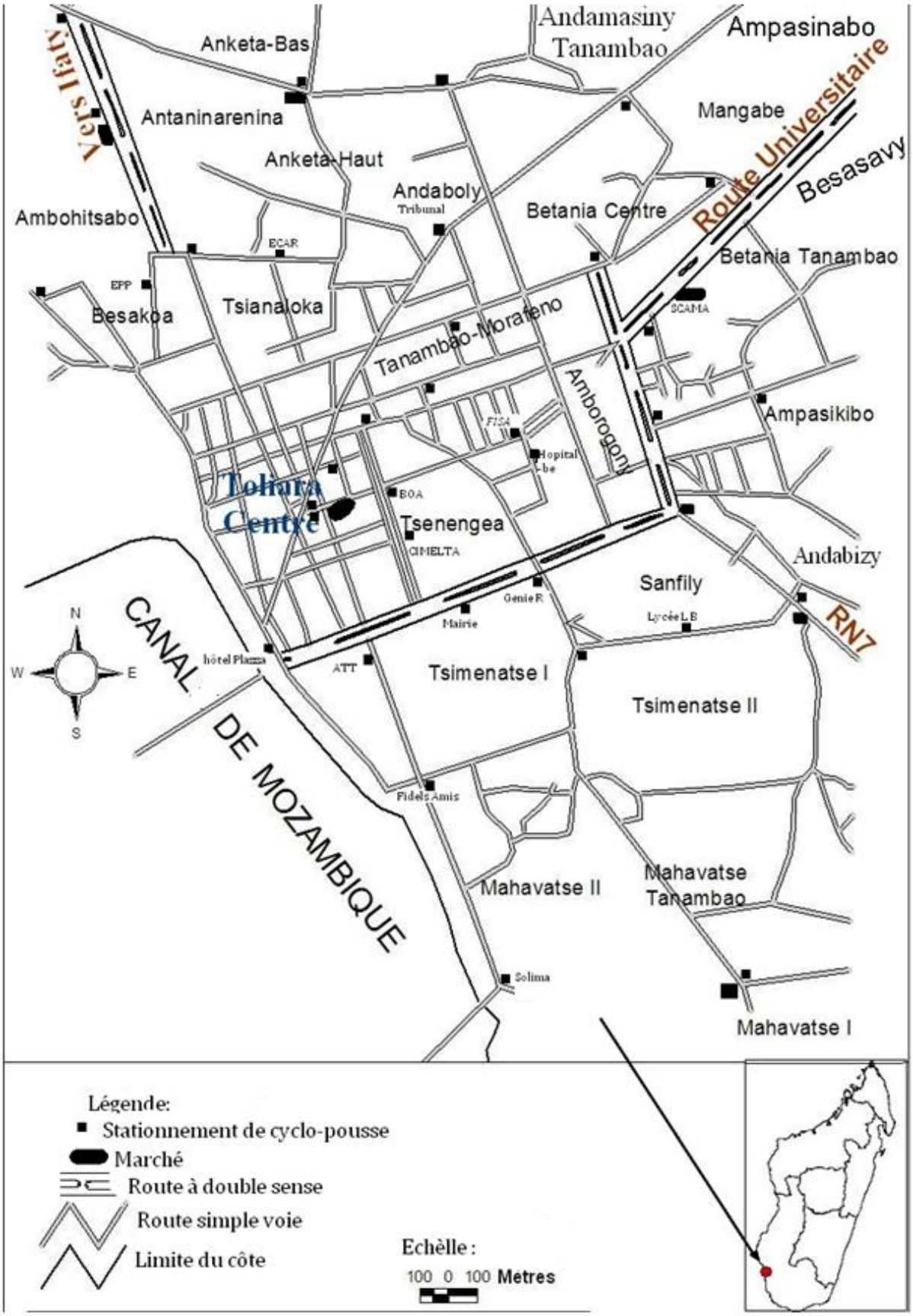
Durant la nuit, la course qui est toujours l'objet de négociation est majorée en fonction des distances et de l'état de la sécurité des lieux de destination. Elle peut être doublée voire même plus si la sécurité de l'endroitoù ses clients sontdéposés n'est pas assurée.

Le frais de transport dépend aussi de la nature des clients – étrangers ou malgaches – ou des conventions qui lient les conducteurs et les clients. C'est ainsi que certains conducteurs sont abonnés entre 60 000A et 70 000 A par mois pour conduire les enfants à l'école et les ramènent à la maison, et c'est pareil pour certaines dames, certains fonctionnaires qui font les allers et retours journaliers entre leurs lieux de travail et leurs habitations.

A Toliara, l'arrêté municipal du 17 Janvier 2012 fixe 74 stationnements de cyclo-pousses officiels dans la grande ville de Toliara qui sont inégalement répartis dans l'espace urbain. Toutefois, une forte concentration des cyclo-pousses s'observent près des marchés, des banques; des stationnements, des églises, des établissements scolaires qui sont généralement pourvoyeurs de clients. La nuit, ces stationnements tendent à se concentrer près des lieux et centres d'animation comme les discothèques, les boites de nuit.. Ils sont relativement moins importants dans des quartiers périurbains.

Ces stationnements qui méritent d'être gérés sont généralement une source d'embouteillage, d'incidents de circulation. L'anarchie de la circulation est telle que certains conducteurs ne respectent ni les stationnements qui leur sont attribués ni le droit de passage. Ils stationnent n'importe quoi là où ils veulent sans aucun respect des codes de la route et encore moins des panneaux de signalisation. Ils s'agglutinent au bord des rues lorsqu'ils sont à l'arrêt, faute de trottoirs dans la plupart des rues urbaines. Par ailleurs, certains cyclo-pousses n'ont pas de stationnement fixe ni d'endroit stable. Les conducteurs qui, après avoir ramené un client, stationnent n'importe où. Ils se rangent presque dans les milieux où il y a un peu plus de monde, des croisements et des intersections, des endroits que les gens aiment fréquenter. En principe, on leur dit de retourner dans leur stationnement respectif après avoir déposé les clients dans leur destination.

Carte n° 01: Les stationnements de



cyclo-pousses à Toliara

Source : Commune urbaine de Toliara, réactualisée par l'auteur, 2017

Les entretiens du cyclo-pousse

Comme tous les autres moyens de transport urbain, les cyclo-pousses ont besoin d'être entretenus en permanence pour mieux sécuriser les clients. L'entretien commence par le lavage, un travail simple et facile pour lequel on n'a pas forcément besoin de stations de lavage (comme les voitures, les taxis…). Pour cela, quelques morceaux de savons, ou quelques poudres de klin, quelques bouts de papiers abrasifs, des bouteilles d'eau où l'on met un petit trou sur le bouchon suffisent. Avec une bouteille d'eau d'un litre – gestion de l'eau oblige- on peut facilement nettoyer un pousse-pousse. Le lavage, qui n'est pas une obligation, commence par les roues et parfois, le conducteur brosse le tapis et la bâche du cyclo-pousse pour pouvoir enlever les tâches noires dessus. Mais, on remarque que les cyclo-pousses propres attirent plus de clients que ceux qui ne le sont pas.

II. Origine sociogéographique des conducteurs de cyclo-pousses et importance [illegible]

raketa

II.1. Les origines sociogéographiques des conducteurs de cyclo-pousses

En se basant sur l'échantillonnage, 18% (306 sur 5540 conducteurs recensés) de l'ensemble des conducteurs, l'Androy (84%) dans lesquels Tsihombe, Beloha et Ambovombe sont les principaux foyers de départ, demeure sans aucun doute la principale région d'origine des conducteurs des cyclo-pousses. Les apports des autres districts de la Région du Sud- Ouest tels Ampanihy, Betioky, Toliara II, et de celles d'Amoron'iMania , de Vatovavy-Fitovinany, du Sud- Est (Ambositra, Mananjary, Vangaindrano ; Farafangana ; Midongy) sont relativement moins importants.

L'Androy, principale région d'origine de la quasi-totalité des conducteurs de cyclo-pousses offre des conditions climatiques et écologiques difficiles qui sont accentuées par les sècheresses chroniques et structurelles, compromettant sérieusement le système de production traditionnel basé sur l'élevage extensif. L'exode rural vers Toliara qui s'est enclenché depuis la destruction de cactus, *raket*a (opuntia sp.à)et intensifié depuis le début des années quatre-vingt, s'inscrit dans une stratégie de survie permettant aux migrants de faire face à la relative crise du monde rural dont ils sont victimes. La conduite

des cyclo-pousses, une activité économiquement rentable s'inscrit dans une stratégie de survie permettant aux conducteurs de faire face à leurs besoins quotidiens et d'honorer les obligations de cérémonies lignagères.

Tableau : Les origines socio-géographiques des conducteurs de cyclo-pousse

Districts	Effectifs (%)
Tsihombe	105 (34,31%)
Beloha	87 (28,43%)
Ambovombe	65 (21,24%)
Betioky	20 (06,53%)
Ampanihy	07 (02,28%)
Autres districts	22 (07,19%)
Total	306 (100%)

Source : Recherche personnelle, 2017

Comme les tireurs de pousse-pousse traditionnel, les conducteurs des cyclo-pousses sont constitués dans une large proportion, par des Antandroy (83,98%). Ils sont suivis de très loin par des Mahafale (08, 82%) en provenance des districts de Betioky et d'Ampanihy et d'autres groupes ethniques (07,19%) qui sont constitués par des Betsileo, des Antesake, des Tanala, des Antembahoaka

Tableau : Les groupes ethniques des conducteurs de pousse-pousse

Groupes ethniques	Effectifs (%)
Antandroy	257 (83,98%)
Mahafale	27 (08,82%)
Autres groupes ethniques	22 (07,19%)
Total	306 (100%)

Source : Recherche personnelle, 2017

II.2.Le cyclo-pousse : une activité fédératrice

Le transport de cyclo-pousses qui est une activité économique génératrice de revenus tant pour les conducteurs que pour les propriétaires des cyclo-pousses, développe des activités connexes qui elles aussi, sont importantes. La chaîne de production et de commercialisation des cyclo-pousses, ainsi que le service après-vente, mobilisent une main d'œuvre relativement importante travaillant comme garagistes, réparateurs, soudeurs, capitonneurs, brocanteurs, vendeurs de pièces détachées. Il en résulte un pullulement de petits points de vente de

pièces, de petits ateliers, de fortune de réparation en plein air qui se situent dans les différents quartiers urbains, le long des axes de circulation, les petits coins…

II.3. La dimension sécuritaire des cyclo-pousses

Dans la ville de Toliara, le développement des cyclo-pousses contribue énormément à sécuriser la ville de Toliara. Ceci vient du fait que – comme les tireurs de pousses-pousses traditionnels- une grande proportion de leurs conducteurs sont de redoutables gardiens de boutiques, de propriétés ou domaines publiques ou privés appartenant à des nationaux ou des étrangers. Avec leur cohésion sociale, ces Antandroy qui sont réputés être forts, courageux, solidaires et baroudeurs ont fait peur dans la ville et y inspirent du respect et de la confiance.

La nuit, il suffit de rencontrer des conducteurs de cyclo-pousses qui travaillent ou de se mettre près du stationnement des cyclo-pousses pour se rassurer, et avoir une certaine confiance face aux éventuelles attaques des malfaiteurs qui rodent en permanence. Ces Antandroy sont réputés à tort ou à raison, par leur comportement guerrier, leur habilité, leur goût du risque parfois périlleux. Ce sont des groupes ethniques qui sont habitués à des conditions naturelles, physiques particulièrement difficiles et contraignantes qui forgent leur vision, leur façon de vivre, leur pensée, et leur personnalité

On a peur de mal agir devant les gardiens tandroy qui sont considérés comme intraitables et brutaux dans leur acte et manient avec beaucoup d'aisance leurs armes de sagaie, de la hache, ou de grand couteau, ou de fronde, ou de grand bâton dans le malle-arrière de leur cyclo-pousse.

Les cambrioleurs évitent généralement les quartiers où habitent les tireurs ou les conducteurs de cyclo-pousse. Devant les conducteurs de cyclo-pousses, les actes de vol diminuent considérablement.

Ces conducteurs de cyclo-pousses, pour le besoin de leur activité, se déplacent en permanence, le jour comme la nuit dans la ville de Toliara. Ils n'ont pas de domicile fixe et on les voit partout, même dans les quartiers les plus reculés de la banlieue. Ils sont omniprésents. Par conséquent, ils deviennent automatiquement des balises de sécurité de la ville.

II.4. Les modes d'exploitations des cyclo-pousses et revenus des conducteurs

Une étude succincte auprès des 306 sur 5540 conducteurs (soit 18% de de

l'ensemble des cyclo-pousses qui circulent dans la ville de Toliara) révèle la complexité des modes d'exploitation des cyclo-pousses. La grande majorité des conducteurs sont des locataires de leurs cyclo-pousses, les conducteurs propriétaires et les conducteurs propriétaires et loueurs représentent respectivement 191, 67 et 48 sur l'ensemble des conducteurs

Tableau : Mode d'exploitation des cyclo-pousses

	Commune de Toliara	Commune rurale de Mitsinjo Betanimena	Commune de Betsinjaka	Cyclo-pousses illicites	Total
Conducteurs locataires	95	30	58	08	191
Conducteurs propriétaires	25	15	19	08	67
Conducteurs propriétaires et loueurs	30	05	13	0	48
Total	150	50	90	16	306

B- Les modes d'exploitation et les revenus des conducteurs

Ces modes d'exploitation ont une influence sur les revenus journaliers et mensuels des conducteurs.

- **Les conducteurs locataires**

Ces conducteurs locataires qui sont formés par des jeunes migrants Antandroy nouvellement installés à Toliara sont majoritaires dans la ville. La majorité de ces nouveaux migrants n'ont pas la qualité professionnelle requise pour exercer la conduite de cyclo-pousses. Certains d'entre eux ont du mal à connaitre certains noms de quartiers urbains, les ruelles qui les lient, et encore moins les codes de la route qui régissent la circulation urbaine.

A Toliara et dans ses espaces périurbains, le prix de la course qui a toujours fait objet de négociation entre les clients et les conducteurs dépend du poids de la charge et de la distance des parcours. Elle varie entre 500 et 1500 A dans les espaces urbains et peut dépasser facilement entre 2000 à 2500 A pour ceux qui veulent être

déposés dans les espaces périurbains de Befanamy, Miary, Betsinjaka situés à une bonne dizaine de kilomètres du centre ville.

La location journalière des cyclo-pousses se négocie à partir de 5000A mais le revenu journalier d'un conducteur qui, lui aussi dépend de la fréquence des courses et de la distance à parcourir est estimé au minimum à 30.000 A voire plus. Une situation qui a permis aux conducteurs locataires d'investir facilement pour s'approprier et acheter leurs propres cyclo-pousses après quelques années voire quelques mois de location.

Par ailleurs, l'accroissement excessif du nombre de cyclo-pousses et l'âpreté des concurrences qui en découlent font baisser le revenu journalier des conducteurs. La recherche des clients qui deviennent de plus en plus exigeants en termes d'hygiène et de qualité de service devient un enjeu majeur. Il se trouve que, face à la baisse relative des gains journaliers, les conducteurs locataires se trouvent dans l'impossibilité d'honorer leurs versements journaliers auprès de leurs patrons, propriétaires de cyclo-pousses. Ce qui provoque parfois des mécontentements et des désaccords entre les parties contractantes et la rupture des contrats qui les lient.

- **Les conducteurs propriétaires**

Ces conducteurs propriétaires sont tous des Antandroy qui, en plus de la conduite des cyclo-pousses, sont des gardiens payés plus de 70.000.A par mois. Ce sont d'ailleurs les salaires du gardiennage qui leur permettent, au fil du temps, d'acheter leurs propres cyclo-pousses qu'ils conduisent eux-mêmes ou les louent aux membres de leur famille.

Dans la plupart des cas, ce sont les conducteurs propriétaires ou les propriétaires loueurs qui se chargent de régulariser auprès de la mairie et du commissariat de police si les cyclo-pousses sont mis en fourrière suite à une contravention. Ces cyclo-pousses qui ont eu des pénalités doivent payer une amende au prorata de la nature de la contravention commise avant de reprendre leur fonction. Dans la ville de Toliara, une défaillance ou une absence de feux de signalisation sera sanctionnée d'une amende de 8 000 A. L'absence de catadiopre, de klaxon, le dépassement des charges maximales pour le transport de marchandises et le surnombre des passagers transportés sont punis d'une amende de 5000 A.

- **Les conducteurs propriétaires et loueurs**

Il a été signalé précédemment que la location journalière d'un cyclo-pousse à Toliara se négocie entre 5000 à 6500 A. Or, une poignée de propriétaires peut en avoir plus d'une dizaine, une vingtaine voire même plus. Cela fait de la location des cyclo-pousses une activité économique extrêmement rentable.

Par ailleurs, le frais et coûts des travaux d'entretien occasionnels dépendent des clauses du contrat. Il se peut que certains conducteurs de cyclo-pousse s'en chargent à eux seuls et engagent toutes les dépenses y afférentes sans être défalqués du frais de la location, ce qui réduit énormément leur revenu journalier. D'autres adoptent la démarche contraire qui engage le propriétaire des cyclo-pousses dans toutes les dépenses et les frais d'entretiens par exemple dans l'achat de chambre à air en cas d'éclatement des pneus, en cas de lissage, des soudures… L'idéal est que les dépenses occasionnelles pour les travaux d'entretien soient supportées ensemble par les deux parties contractantes.

Les revenus journaliers des conducteurs de cyclo-pousse dépendent de leurs chances et de la qualité de leurs cyclo-pousses. Il arrive parfois que les cyclo-pousses tombent en panne faute d'entretien ou de l'imprudence (des pneus crevés ou des jantes voilées ou des cadres dessoudés…). Dans ces cas, la réparation se fait en plusieurs heures et parfois en une demi-journée. La baisse du temps de travail conduit inévitablement à la baisse des gains journaliers.

- **Gestion de revenu et principaux postes de dépenses.**

Le revenu des conducteurs des cyclo-pousses dépend des modes d'exploitation de leurs cyclo-pousses (conducteurs locataires, conducteurs propriétaires, conducteurs propriétaires et loueurs) et d'autres activités économiques annexes qu'ils exercent : gardiennage, vente de viandes de chèvres, vente de brochettes de chèvres grillées (k*enoke*), de patates douces, de plats de riz et autres.

Dans la ville de Toliara, on note qu' « un conducteur de cyclo-pousses Antandroy sur deux » (KOTO B , 2017) exerce un travail de gardiennage qui lui permet de toucher en moyenne 70.000 A par mois. Ceux qui travaillent auprès des grandes sociétés de commerce et de distribution, des établissements privés, des bureaux des ONG sont plus avantagés et mieux payés. Ils reçoivent des salaires mensuels qui peuvent être le double, voire même plus de ce qu'on touche normalement.

Généralement, les conducteurs propriétaires et loueurs gagnent plus que

les autres. Ils conduisent leurs propres cyclo-pousses et font louer certains pour lequel la location journalière se négocie entre 5000 à 6000 A. Les conducteurs locataires qui sont constitués par des jeunes migrants nouvellement installées en ville sont numériquement majoritaires. Ils sont condamnés à honorer leur contrat de location journalier ; ils sont obligés de travailler plus pour rattraper et préserver leur revenu journalier à 15000 A.

Par ailleurs, les principaux postes de dépenses des conducteurs se présentent de la façon suivante :

Tableau 4 : Les principaux postes de dépenses

Natures	Pourcentage(%)
Cheptels et cérémonies lignagères	45%
Alimentation et PPN	20%
Soins et éducations	10%
Autres dépenses	25%
Total	100%

Source : Recherche personnelle, 2017

Toujours en se basant sur l'échantillonnage, la volonté de reconstituer leur cheptel (bovin, et caprin.) volé et décimé par les sècheresses périodiques, constitue le principal poste de dépenses des conducteurs de cyclo-pousses. A Toliara, ils commencent à progressivement acheter quelques têtes de chèvres qu'ils élèvent. Nous avons recensé « 384 chèvres » (KOTO, B) pour l'ensemble des conducteurs de cyclo-pousses. Chaque matinée, on tue quelques têtes de chèvres pour la petite boucherie et la petite gargote, qui est fortement appréciée par la clientèle Antandroy. Mais un nombre important du cheptel caprin va être gardé et élevé dans la ville de manière à pouvoir le faire reproduire facilement, il se nourrit de quelques pâturages urbains et périurbains. Ces chèvres vont être vendues et l'argent ainsi récupéré sert à reconstituer un cheptel bovin une fois que la situation sécuritaire qui est fortement conditionnée par la recrudescence de vol de bœuf se rétablisse.

Les conducteurs de cyclo-pousses se sacrifient beaucoup pour leurs besoins quotidiens et limitent au maximum leurs dépenses alimentaires, sanitaires et éducatives. Par contre, ils commencent à s'investir dans l'achat des logements et des terrains, une démarche tout a fait nouvelle pour un groupe de migrants Antandroy qui est attaché à ses valeurs traditionnelles et à ses origines.

Conclusion

Le développement des cyclo-pousses dans la ville, un moyen de transport urbain par excellence répondant aux besoins et à la faiblesse du pouvoir d'achat de la clientèle

qui devient de plus en plus exigeante et nombreuse, s'inscrit dans une stratégie de survie. Les conducteurs de cyclo-pousses sont constitués dans leur quasi-totalité par des migrants Antandroy qui sont victimes de la recrudescence de vols de bœuf, des sècheresses cycliques et conjoncturelles, de la chute de la production agro-pastorale, voire de la relative crise du monde rural dans leurs régions d'origine.

La conduite des cyclo-pousses, une activité économique extrêmement rentable génère des revenus qui permettent aux conducteurs Antandroy de reconstituer - si la situation sécuritaire soit assurée et se rétablisse - un beau cheptel bovin. L'acquisition de ce cheptel bovin est, par ailleurs, le but ultime de leur activité économique, la « raison d'être de leur migration », et « le détruire de façon ostentatoire lors des grandes cérémonies lignagères donne les clés du prestige et du pouvoir » (Fauroux E, 2009). La prolifération des cyclo-pousses génère des problèmes de circulation urbaine due aux embouteillages et au non-respect et méconnaissance des codes de la route pour une grande majorité des conducteurs qui est dépourvu de qualification professionnelle requis. Le transport par cyclo-pousses mérite ainsi d'être géré comme il se doit, une mission clairement définie dans le plan d'urbanisme directeur (PUD) que la collectivité urbaine de Toliara ne devrait, en aucun cas, se dérober.

Bibliographie.

ANONYME, (2007) , Madagascar Action Plan 1 (MAP), a Bold and Exciting Plan for Rapid Development, Madagascar Naturellement, 112p

ANONYME, 2015, Plan National de Développement (PND), 105 p

AGESA, R. U., and KIM .S. 2001, "Rural to Urban Migration as a Household Decision: Evidence from Kenya," Review of Development Economics 5(1): 60–75.

FAUROUX E ; KOTO. B.1993, Les migrations mahafale dans le processus de ruralisation de la ville de Toliara ; in cahiers de Sciences Humaines n2-3, pp 547-564.

HOERNER JM.1987. Contribution géographique à l'etude du sous – developpement regionaldu Sud- Ouest malgache ; thèse d'EtatLettres Paris VIII Vincennes,3 vol ; mult.

NZUZ, 1989, Urbanisation et aménagement en Afrique noire. SEDES - CDU, Paris, 237 p

KOTO. B. 1986.Approche géographique d'une activité urbaine: le transport par pousse-pousse à Toliara », mémoire de maîtrise ; département de géographie, CUR Toliara, 189 p.

KOTO.B. 1987. Dynamique du peuplement urbain de Toliara, mémoire de DEA, département de géographie, Université d'Antananarivo, 53 p.

KOTO B. 1991 « Vers une mahafalisation de la ville de Tuléar » In ESOAVELOMANDROSO Manassé, Cohésion sociale, modernité et pression démographique, Aombe n°3 ; ERA/MRSTD, Antananarivo , Paris, pp. 161-165.

KOTO B., 1995 ; Relations villes – campagnes : L'exemple de Toliara (Sud-Ouest de Madagascar), thèse de doctorat, Université de Michel de Montagne, Bordeaux III ; 338p.

RABEARIMANANA L. 1982. Migrations Tandroy et évolution de l'habitat autochtone dans le nord-ouest de Madagascar, in Histoire et organisation de l'espace à Madagascar, cahier du CRA n°7

SALOMON J.N.1987 : « Tuléar, un exemple de croissance et structure en milieu tropical » in Revue de géographie. Madagascar n°30, pp. 33-62

SOIFFAOUIDINE S. 1994 Les transports urbains de Tuléar, mémoire de maîtrise, département de Géographie, Université de Tuléar, 175 p.

Webographie :

http://www.asie-infirmation.com/guide/chine.le-pousse-pousse-et-sonhistoire_2045htlm , consulté le 19 novembre 2017 à 09 h25mn

http://reverbers.blogbspot.com/2007/08pousse-pousse/htlm, consulté le 22 novembre 2017 à 15h