



SOMMAIRE

LISTE DES ABREVIATIONS.....	II
SYNTHESE	III
INTRODUCTION	1
CONSTATATIONS	2
I. Sur les marchés des travaux routiers.....	2
1.1. Recours fréquents à la procédure de gré à gré pour les travaux de réhabilitation et d'entretien routiers.....	2
1.2. Inexistence de procès-verbal de réception définitive dans les dossiers pour certains marchés déjà réceptionnés provisoirement en 2023.....	4
1.3. Failles dans l'exécution du marché pour la réhabilitation de la RN13	5
II. Sur le projet autoroute	9
2.1. Failles dans la procédure d'attribution du marché relatif à l'autoroute	10
2.2. Non indemnisation des Personnes Affectées par le Projet avant le commencement des travaux.....	11
2.3. Tarif des indemnisations des biens titrés revu à la baisse sans justificatif exact du prix fixé 12	
2.4. Non priorisation de l'attribution à un prestataire externe de la mission de contrôle et de surveillance de la tranche 1 des travaux liés à l'autoroute	13
2.5. Risque de retard de l'exécution des travaux pour la tranche 1 de 80 km du projet	14
III. Sur le Fonds Routier	16
3.1. Défaut de recouvrement des Redevances d'Entretien Routier au profit du Fonds Routier	16
3.2. Défaut de recouvrement des amendes liées aux surcharges routières	19
IV. Sur la gestion des véhicules au niveau central	20
4.1. Mauvaise gestion de l'entretien de véhicules.....	20
4.2. Mauvaise gestion du garage et du magasin d'entrepôt des pièces de rechange	21
4.3. Défaut de sécurisation des titres de propriété pour une partie importante des véhicules du Ministère.....	23
4.4. Défaut d'utilisation de livrets véhicules	24
4.5. Tenue irrégulière de la comptabilité matière des véhicules	25
4.6. Non accomplissement systématique de la visite technique pour les véhicules de plus de cinq ans auprès du Centre de Sécurité Routière	25
4.7. Non-localisation de deux véhicules lors de l'inventaire physique.....	26
CONCLUSION	27
ANNEXE	i
LISTE DES TABLEAUX.....	viii
LISTE DES PHOTOS.....	viii

LISTE DES ABREVIATIONS

ACRONYMES	DEVELOPPEMENT
AMI	Appel à Manifestation d'Intérêt
AOR	Appel d'Offres Restreint
CAE	Commission Administrative d'Evaluation
CAO	Commission d'Appel d'Offres
CIM	Centre Immatriculateur
CMP	Code des Marchés Publics
CNM	Commission Nationale des Marchés
COSO	Committee of Sponsoring Organizations of the Treadway Commission
FER	Fonds d'Entretien Routier
FR	Fonds Routier
LOLF	Loi Organique sur les Lois de Finances
MEF	Ministère de l'Economie et des Finances
MEH	Ministère de l'Energie et des Hydrocarbures
MTP	Ministère des Travaux Publics
PAP	Personnes Affectées par le Projet
PPM	Plan de Passation de Marchés
PPP	Partenariat-Public-Privé
PRMP	Personne Responsable des Marchés Publics
PV	Procès-Verbal
RER	Redevance d'Entretien Routier
OMH	Office Malgache des Hydrocarbures

SYNTHESE

Au terme de ses investigations, la Cour constate que la gestion des infrastructures routières et des moyens logistiques du Ministère des Travaux Publics demeure marquée par des faiblesses structurelles affectant la performance globale de l'action publique.

En matière de marchés de travaux routiers, le recours fréquents aux procédures dérogatoires, les insuffisances de planification, et les carences dans les mécanismes de réception des travaux exposent l'Administration à des risques élevés de connivence, de surcoûts et de dégradation prématurée des infrastructures. Ces pratiques compromettent l'effectivité de la concurrence et privent l'État des avantages économiques attendus d'une commande publique bien régulée.

De plus, quant à la réhabilitation de la RN13, l'Administration a manqué de diligence dans le suivi de l'avancement des travaux. L'envoi des mises en demeure et la résiliation du contrat ont été effectués tardivement. Cette situation soulève des interrogations quant au risque de paiement sans service fait.

S'agissant du projet autoroute d'Antananarivo à Toamasina, la Cour relève des irrégularités dans la procédure d'attribution des marchés, un déficit de transparence dans la sélection des opérateurs, des retards significatifs dans l'exécution des travaux et de graves manquements dans le processus d'indemnisation des personnes affectées par le projet. Ces insuffisances portent atteinte à la crédibilité de l'Administration vis-à-vis de ses partenaires et aux principes constitutionnels de protection du droit de propriété, fragilisent l'acceptabilité sociale du projet et exposent l'État à des contentieux.

Concernant le Fonds Routier, le défaut persistant de recouvrement des redevances d'entretien routier et des amendes liées aux surcharges, combiné à des pratiques de compensation contraires aux principes budgétaires, prive durablement le Fonds de ressources essentielles à l'entretien et à la maintenance du réseau routier national. Cette situation contribue à la dégradation accélérée des infrastructures et à l'inefficacité des investissements publics consentis.

Enfin, la gestion du parc automobile du Ministère se caractérise par l'absence de politique d'entretien formalisée, des défaillances dans la tenue de la comptabilité matière, une insécurité juridique sur les titres de propriété des véhicules. Ces lacunes traduisent une faiblesse du dispositif de contrôle interne et une gestion peu rigoureuse du patrimoine de l'État.

Face aux constats relatifs aux travaux routiers, la Cour recommande :

- *à l'Exécutif d'abroger le dernier tiret de l'alinéa premier de l'article 5 du décret n°2022-800 du 01 juin 2022 portant application des dispositions de l'article 39.II.2 de la loi n°2016-055 du 25 janvier 2017 portant code des marchés publics et définissant la notion d'urgence impérieuse, qui édicte que : « (...) toutes autres situations d'urgence consécutives à une décision formelle du Président de la République ou du Gouvernement à exécuter sans délai ».*
- *Au MTP de :*
 - *procéder à une planification rationnelle des travaux de réhabilitation et d'entretien routier afin d'éviter le recours excessif aux marchés de gré à gré ;*
 - *veiller au respect des dispositions relatives à la réception des travaux ;*
 - *effectuer des études préalables approfondies, qui tiennent compte notamment des aléas climatiques, avant le lancement des marchés de travaux routiers ;*
 - *prendre les diligences nécessaires pour assurer un suivi rigoureux de l'avancement des travaux.*

En ce qui concerne le projet autoroute, la Cour recommande :

- *au Gouvernement sous l'impulsion du MTP d'élaborer et d'adopter un texte réglementaire spécifique (décret ou arrêté) rendant obligatoire le recours à un prestataire externe de contrôle pour les projets d'infrastructures d'envergure en s'inspirant des normes et pratiques des bailleurs de fonds et des organisations internationales.*
- *au MTP de :*
 - *accélérer la validation des documents préalables nécessaires au lancement des processus d'indemnisation ;*
 - *clarifier et formaliser les responsabilités des différentes parties prenantes afin d'éviter les chevauchements et blocages décisionnels ;*
 - *mettre en place un comité de pilotage ou un point focal chargé du suivi du démarrage effectif du processus ;*
 - *définir et formaliser des critères clairs, objectifs et publics pour l'évaluation et l'indemnisation des biens, titrés ou non ;*
 - *documenter systématiquement les décisions prises et conserver les justificatifs correspondants ;*
 - *accélérer le processus de lancement du marché relatif à la mission de contrôle et surveillance des travaux sur l'autoroute ;*
 - *prendre les mesures nécessaires afin d'assurer l'achèvement de la tranche 1 de l'autoroute, en renforçant le suivi régulier et rigoureux de l'avancement des travaux.*

Sur les ressources du Fonds Routier, la Cour recommande :

- *au Gouvernement sous l'impulsion du MEF de respecter le principe d'universalité budgétaire notamment la non-compensation entre dettes et créances en matière de recouvrement des RER.*
- *au MTP, en collaboration avec le Ministère en charge des Transports, de veiller à la remise en marche des stations de pesage et à la collecte en totalité des amendes pour surcharge.*

En ce qui concerne la gestion du patrimoine du Ministère, la Cour recommande au MTP de :

- *mettre en place une politique d'entretien du parc véhicules ;*
- *procéder à la condamnation des véhicules et des matériels hors d'usage qui encombrent le garage ainsi que l'entrepôt et qui sont budgétivores ;*
- *mettre en place un système de comptabilisation des entrées et sorties du magasin ;*
- *procéder à la mutation des véhicules ;*
- *s'assurer que chaque véhicule dispose de livret d'entretien et de livret parcours dûment rempli ;*
- *veiller à la conformité de la tenue de la comptabilité matière aux dispositions réglementaires ;*
- *réaliser systématiquement la visite technique des véhicules de plus de cinq (05) ans.*

INTRODUCTION

❖ Contexte

La présente mission a été effectuée en vertu des articles 280 et 284 de la loi organique n°2004-036 du 1er octobre 2004 relative à l'organisation, aux attributions, au fonctionnement et à la procédure applicable devant la Cour Suprême et les trois Cours la composant qui disposent que: « *la Cour des Comptes procède à l'examen de la gestion des ordonnateurs du budget de l'Etat (...), à cet effet, elle apprécie 1-la régularité de la gestion, 2-le bon emploi des crédits ; 3-la performance des services publics* » et « *La Cour des Comptes assiste (...) le Gouvernement (...). Sur saisine de ces derniers, elle peut procéder à des enquêtes ou à des études portant sur des observations formulées dans les rapports de ladite juridiction établis dans le cadre du règlement du budget de l'Etat (...).* »

Suivant la lettre de saisine n°035-PM/25 en date du 27 octobre 2025 émanant du Premier Ministre et en vertu de la loi organique n°2004-036 du 1^{er} octobre 2004 relative à l'organisation, aux attributions, au fonctionnement et à la procédure applicable devant la Cour Suprême et les trois Cours la composant, la Cour a procédé à l'audit du Ministère des Travaux Publics.

Selon l'article 2 du décret n°2021-854 du 25 Août 2021 fixant les attributions du Ministre des Travaux Publics et l'organisation générale de son Ministère, le Ministre des Travaux Publics est chargé de **concevoir, mettre en œuvre et suivre la politique de l'État en matière de travaux publics.**

❖ Etendue d'audit

L'audit couvre les exercices allant de 2021 à 2025. Compte tenu du temps imparti à la mission et l'analyse des risques, le contrôle a porté sur les marchés des travaux routiers et la gestion du parc automobile.

❖ Objectif d'audit

L'objectif de l'audit consiste à vérifier la conformité et la bonne gestion des finances publiques et du patrimoine du Ministère.

❖ Méthodologie

L'audit a été réalisé conformément aux normes internationales des Institutions Supérieures de Contrôle des finances publiques (ISSAI), notamment les ISSAI 300 et 400 portant respectivement sur l'audit de performance et l'audit de conformité.

A cet effet, l'équipe a utilisé les différentes méthodes suivantes : les revues documentaires, les entretiens avec les responsables au niveau du Ministère et de ses organismes rattachés, la vérification sur site et l'analyse des données. A cet effet, les différentes méthodes ont conduit à l'identification des facteurs de succès et des éventuels obstacles, à l'appréciation des résultats et à la formulation des recommandations.

❖ Limites de l'audit

La contrainte temps a limité le périmètre d'audit.

CONSTATATIONS

Le présent rapport développe successivement les observations et recommandations de la Cour portant sur :

- les marchés des travaux routiers ;
- le projet autoroute ;
- le Fonds Routier ;
- la gestion des véhicules du Ministère au niveau central.

Ce rapport a fait l'objet d'une séance de restitution avec les différents responsables du Ministère conduit par le Ministre. Après la restitution, une réponse a été reçue de la part du MTP suivant la lettre n°014-26/MTP/SG en date du 27 janvier 2026.

I. Sur les marchés des travaux routiers

Les marchés de travaux routiers constituent un levier stratégique du développement économique et social, mobilisant des ressources financières importantes et impliquant des exigences élevées en matière de planification, de passation des marchés, d'exécution et de contrôle, ce qui justifie un examen approfondi de leur conformité, de leur efficacité et de leur transparence.

A cet effet, ci-après les constats relevés sur les marchés de travaux routiers passés au niveau du Ministère :

1.1. Recours fréquents à la procédure de gré à gré pour les travaux de réhabilitation et d'entretien routiers

Conformément à l'article 39-2 de la loi n°2016-055 du 25 janvier 2017 portant Code des Marchés Publics (CMP), « (...) *Il ne peut être passé de marchés de gré à gré que dans les cas suivants : (...) pour les marchés pour lesquels l'urgence impérieuse résultant de circonstances imprévisibles pour l'Autorité contractante et dont les conditions de passation de marchés ne sont pas compatibles avec les délais exigés par les procédures d'appel d'offres, et notamment lorsqu'il s'agit de faire exécuter des prestations en lieu et place d'un prestataire défaillant ou encore lorsqu'il est question de faire face à des situations d'urgence impérieuse relevant d'une catastrophe naturelle ou technologique (...)* »

Suivant le Plan de Passation de Marchés (PPM) de l'exercice 2023, les neuf (09) marchés de réhabilitation et d'entretien détaillés dans le tableau ci-après ont été passés suivant la procédure de gré à gré.

Tableau 1 : Marchés pour des travaux de réhabilitation et d'entretien passés suivant la procédure de gré à gré

Objet du Marché	Montant (en Ariary)
Travaux de réhabilitation de la RN58 reliant Ankadimbahoaka – Fasan'ny Karana – Station Jovenna Anosizato	2 031 156 012,00
Travaux de réhabilitation de la RN2	11 000 000 000,00
Travaux d'entretien renforcé de la route nationale n°04 5RNP4 entre PK23-000 (Alakamisy -Ambohidratrimo) et PK534+000 (Mahajanga)	7 505 703 073,83
Travaux de réhabilitation des rues dans la ville d'Antananarivo, repartis en 13 lots de montant	4 043 635 721,86
Travaux de réhabilitation rue de Tana reliant Ambohimahintsy – Rond point Ambohimangakely – Rond point rocade by pass d'une longueur de 8,4 km discontinue	680 000 000,00
Travaux de réhabilitation rue de Tana : derrière MTP – devant Tribunal	760 000 000,00

Objet du Marché	Montant (en Ariary)
Travaux de réhabilitation rue de Tana : GAMO vers Nanisana :	540 000 000,00
Travaux de réhabilitation rue de Tana : Route circulaire – Betongolo – Avaradoha	145 000 000, 00
Travaux de réhabilitation rue de Tana : Antaninandro – Andravoahangy Fivavahana	150 000 000,00

Sources : Dossiers de marchés

Pour les marchés examinés, le choix de la procédure de gré à gré a été fondé sur l'urgence impérieuse appuyée par une décision prise en Conseil des Ministres en se référant à l'article 5 du décret n°2022-800 du 01 juin 2022 portant application des dispositions de l'article 39.II.2 de la loi n°2016-055 du 25 janvier 2017 ci-dessus citée et définissant la notion d'urgence impérieuse.

Cependant, les travaux de réhabilitation et d'entretien des routes devraient faire l'objet d'une planification et d'une programmation rationnelle ainsi que d'une étude préalable. Le recours au marché de gré à gré basé sur l'urgence impérieuse n'est pas justifié.

Par ailleurs, la procédure de gré à gré devrait être l'ultime recours en termes de choix de procédure dans le cadre d'une passation de marché public du fait qu'elle présente des risques élevés de corruption propice à diminuer la qualité des prestations obtenues.

Dans ses réponses, le Ministère a précisé que « *Certainement, des travaux nécessitent une intervention d'urgence mais d'autres ont été pris pour des raisons purement politiques (...)* ».

De plus, toujours selon le Ministère, la réalité de l'Administration se heurte parfois à des décisions politiques et des instructions purement administratives qui ordonnent une intervention immédiate au détriment des règles.

Cette situation entraîne :

- un risque sur la qualité des travaux ;
- une suspicion de connivence entre l'Administration contractante et le prestataire, caractérisée par la consultation récurrente d'un même prestataire qui se retrouve attributaire du marché. A titre d'illustration, sur trois dossiers de marchés analysés, deux candidats ayant des liens de parenté proches entre eux, dont les sociétés ont le même siège social et dont le père, commun, détient des capitaux dans chaque société ont été introduits simultanément par la Commission d'Appel d'Offres (CAO) et la Personne Responsable des Marchés Publics (PRMP) dans la liste des candidats à consulter. Il s'agit de procédures d'AOR et de gré à gré.

La PRMP de l'époque étant décédée, à cet effet, la Cour n'a pas pu obtenir plus d'informations détaillées sur la motivation du choix des prestataires à consulter.

La Cour recommande :

- ***A l'Exécutif d'abroger le dernier tiret de l'alinéa premier de l'article 5 du décret n°2022-800 du 01 juin 2022 portant application des dispositions de l'article 39.II.2 de la loi n°2016-055 du 25 janvier 2017 portant code des marchés publics et définissant la notion d'urgence impérieuse, qui édicte que : « (...) toutes autres situations d'urgence consécutives à une décision formelle du Président de la République ou du Gouvernement à exécuter sans délai » ;***
- ***Au MTP de procéder à une planification rationnelle des travaux de réhabilitation et d'entretien routier afin d'éviter le recours fréquents aux marchés de gré à gré.***

1.2. Inexistence de procès-verbal de réception définitive dans les dossiers pour certains marchés déjà réceptionnés provisoirement en 2023

Selon l'article 13 de la loi n°2016-055 du 25 janvier 2017 susmentionnée : « *La réception est l'acte juridique par lequel l'autorité contractante constate l'exécution de la totalité des prestations conformément aux prescriptions du marché. A cet effet, elle déclare accepter avec ou sans réserve la prestation, objet du marché (...). Le titulaire du marché est libéré de ses engagements contractuels après réception définitive* ».

Par ailleurs, suivant l'article 42.1 du CCAG sur les travaux, « *Sous réserve de disposition contraire figurant au CCAP, la réception définitive sera prononcée un (1) an après la date du procès-verbal (PV) de réception provisoire. Au cours de cette période, l'Entrepreneur est tenu à l'obligation de garantie contractuelle spécifiée à l'Article 44 du CCAG. En outre, au plus tard dix (10) mois après la réception provisoire, le Maître d'Œuvre adressera à l'Entrepreneur les listes détaillées de malfaçons relevées, à l'exception de celles résultant de l'usure normale, d'un abus d'usage ou de dommages causés par des tiers.*

L'Entrepreneur disposera d'un délai de deux (2) mois pour y apporter remède dans les conditions du Marché. Il retournera au Maître d'Œuvre les listes de malfaçons complétées par le détail des travaux effectués. La commission de réception délivrera alors, après avoir vérifié que les travaux ont été correctement vérifiés et à l'issue de cette période de deux (2) mois, le procès-verbal de réception définitive des travaux ».

A ce jour, sur certains marchés réceptionnés provisoirement durant l'exercice 2023, aucun procès-verbal de réception définitive n'a été trouvé dans les dossiers des marchés. Ci-après la liste desdits marchés :

Tableau 2 : Liste des marchés déjà réceptionnés provisoirement en 2023 mais n'ayant pas fait l'objet de PV de réception définitive

REFERENCE DU MARCHE	MONTANT (Ariary)	DATE DE RECEPTION PROVISOIRE
Marché n°036/2023-MTP/PRMP/UGPM-TR du 24/05/2023 Travaux d'urgence de réparation des routes nationales suites aux dégâts cycloniques. Lot N°01 : RNP2 du PK 11+000 au PK 78 + 100 et du PK 218+000 au PK 250+000	19 936 635 850,96	20/10/2023
Marché de gré à gré n°102-2023/MTP/PRMP/UGPM/TR-GG du 22/09/2023 relatif aux travaux RN2 Réhabilitation de la RN2	10 909 224 052, 32	Non produit
Marché n°88-2023-MTP/PRMP/UGPM-TR du 02/08/2023 relatif aux travaux d'entretien axe 67ha dans la ville d'Antananarivo LOT 1 : route reliant rond-point Andranomanalina vers Jovena 67ha, Ambodin'Isotry vers BMH et Ambodin'Isotry vers Jovena 67 ha	2 341 049 860,11	Non produit
Marché n°093-2023/MTP/PRMP/UGPM-GG du 09/08/2023 relatif aux travaux de réhabilitation des rues dans la ville d'Antananarivo repartis en 13 lots. LOT 11 : Rondpoint raokady-Jovena double - Amoron'Ankona – Rond-point Ambohimananambola – lalamby by pass – Gastro Ambohijanaka	226 710 565,00	26/10/2023
Marché n°092-2023/MTP/PRMP/UGPM-GG du 09/08/2023 LOT 10 : Ankatso – Antanimora – Mausolée – Ampasapito	94 756 000,00	08/10/2023

REFERENCE DU MARCHE	MONTANT (Ariary)	DATE DE RECEPTION PROVISOIRE
Marché n°110-2023/MTP/PRMP/UGPM-GG du 11/09/2023 relatif aux travaux de réhabilitation rue de Tana reliant Ambohimahitsy – Rond-point Ambohimangakely – Rond-point Rocade by pass d’une longueur de 8,4 km	679 855 000,00	27/11/2023
Marché n°106-2023/MTP/PRMP/UGPM-GG du 14/06/2023 relatif aux travaux d’entretien renforcé de la route nationale n°4 (RNP 4) entre 23+000 (Alakamisy Ambohitratrimo) et PK 534+000 (Mahajanga)	7 503 465 418,35	22/12/2023
Marché gré à gré N°171-2023-MTP/PRMP/UGPM-TR du 08/08/23 relatif aux travaux d’entretien de la route nationale RNS 63 LOT 1 : PK0+000 au PK 2 +600 (croisement RNP 7 au PK 5 +000 Ankadimbahoaka)	2 944 277 950,85	Non produit

Sources : Dossiers de marchés

L’inexistence de procès-verbal de réception définitive peut ainsi être interprétée comme la non-accomplissement effective de la réception des travaux et des contrôles et suivis y afférents.

En réponse à la demande de renseignements, la PRMP a indiqué que : « *certaines marchés réceptionnés provisoirement durant l'année 2023 ont fait l'objet de réception définitive suite aux demandes émanant des entreprises. Pour le reste, étant donné que la passation n'a pas mentionné la liste des travaux non réceptionnés définitivement, par inadvertance, lesdites réceptions n'ont pas eu lieu* ».

Toutefois, la PRMP n’a pas produit lesdits documents.

Ce manque de rigueur risque de conduire au non-respect des dispositions contractuelles par le titulaire eu égard à la garantie des travaux jusqu'à leur réception définitive.

Le Ministère, dans sa réponse a pris bonne note des observations et des recommandations de la Cour.

La Cour recommande au MTP de veiller au respect des dispositions relatives à la réception des travaux

1.3. Failles dans l’exécution du marché pour la réhabilitation de la RN13

Le marché subséquent n°247-2023-MCC/MTP/PRMP/UGPM-TP en date du 29 novembre 2023, conclu dans le cadre du contrat-cadre n°001-2023-CC/MTP/PRMP/UGPM-TP relatif aux *travaux de réhabilitation de la route nationale RN13 (axe PK 0+000 Ikalamainty - PK 118+000 Betroka)*, a été attribué pour un montant de 101 995 290 900 Ariary.

Aux termes des articles 7.1 et 7.2 du contrat-cadre, la durée de validité de celui-ci est fixée à douze (12) mois à compter de sa notification. Il y est précisé que la durée d’exécution des marchés subséquents ne peut se prolonger au-delà de la date de validité du contrat-cadre qu’à la condition de ne pas porter atteinte au principe de la remise en concurrence périodique des opérateurs économiques. La durée d’exécution applicable est, par ailleurs, déterminée dans chaque marché subséquent.

Le contrat-cadre ayant été notifié au titulaire le **21 novembre 2023**, sa date limite de validité est fixée au **21 novembre 2024**.

Le délai d’exécution du marché subséquent étant de dix (10) mois à compter de la notification de l’ordre de service de démarrage des travaux, et l’ordre de service ayant été notifié le **14**

décembre 2023, la date prévisionnelle d'achèvement des travaux devait intervenir le **15 octobre 2024**.

Une décision portant n°493 du 20 novembre 2024 a été prise qui a pour objet la reconduction du contrat cadre pour une durée d'un an. En outre, la signature d'un avenant n°1 a eu lieu le 27 mars 2025 par la PRMP et le titulaire, et visé par le Contrôle financier, ayant pour objet de proroger le délai d'exécution de cinq (05) mois, fixant ainsi la date de fin des travaux au 14 août 2025.

1.3.1. Dysfonctionnements dans la planification initiale des travaux

L'article 9 du CMP dispose que « *La cellule de programmation (...) est notamment chargée de préparer les programmes consolidés d'investissement ; (...) de veiller (...) à la réalisation des études préalables ; d'endosser les plans simplifiés de passation de marchés de l'année concernée* » et, d'après l'article 23 du même Code, « *La Personne Responsable des Marchés Publics est tenue de déterminer aussi exactement que possible la nature et l'étendue des besoins à satisfaire avant tout appel à la concurrence, consultation ou négociation* ».

Cependant, la réalisation des travaux dans le cadre du Marché RN13 a connu cinq (05) arrêts de chantier, prescrits par l'Administration.

Les arrêts et reprises de chantier constatés se présentent comme suit :

Tableau 3 : Détails des arrêts et reprises de travaux

REFERENCES OS	DEBUT ARRETS	REPRISES	NB DE JOURS D ARRET	NB DE JOURS DE TRAVAIL A PARTIR DE L'OS PRECEDENT	CAUSE
02 / 03	16.12.2023	30.12.2023	14	2	Pluies et Ranotrambo
04 / 05	03.01.2024	30.01.2024	27	3	
06 / 07	02.02.2024	29.02.2024	27	2	
08 / 09	02.03.2024	28.03.2024	26	1	
10 / 11	02.04.2024	28.05.2024	56	3	
TOTAL			150	11	

Sources : Procès-verbaux de réunions, ordres de service.

De ce tableau, il ressort que si l'ordre de service n°01 est en date du 14 décembre 2023, une suspension des travaux a été décidé deux (02) jours après, soit le 16 décembre 2023 pour cause de pluies et de « Ranotrambo ».

De plus, pour chaque suspension, la durée effective de travail entre les reprises et les nouveaux arrêts n'excède pas trois (03) jours tandis que la durée moyenne d'un arrêt de chantier est d'environ 30 jours.

De ce fait, du 14 décembre 2023 au 28 mai 2024, l'entrepreneur n'a travaillé que pendant 11 jours et la durée cumulée des arrêts de chantier s'élève à 150 jours.

Compte tenu d'un délai contractuel de 10 mois (300 jours) et d'un total de 11 jours effectivement travaillés, il restait 289 jours à compter du 28 mai 2024 pour l'exécution des travaux, ce qui reporte théoriquement la fin du chantier au **14 mars 2025**.

Cette situation interroge sur la prise en compte en amont des contraintes climatiques, alors même que les travaux ont été lancés en pleine saison des pluies.

Elle est d'autant plus questionnable que la zone concernée, située dans le sud du pays, est sujette au Ranotrambo lors des périodes de pluies. Par ailleurs, les arrêts de chantier se sont poursuivis jusqu'à la fin du mois de mai 2024 alors que les pluies deviennent moins denses à compter du mois d'avril.

Dans ce contexte, des dysfonctionnements dans la planification initiale des travaux et dans l'appréciation des risques liés aux conditions climatiques apparaissent manifestes.

Les causes évoquées par la PRMP justifiant l'avenant sont :

« Les pluies empêchant les travaux de dégagement des emprises, de terrassement et de chaussée;

Les difficultés d'acheminement des matériaux dues à l'inaccessibilité et à l'inondation des carrières ;

L'impossibilité d'acheminer les engins depuis le port de Fort-Dauphin, en raison de la fragilité de certains radiers et ponts ainsi que des phénomènes de Ranotrambo ».

De ce fait, le retard dans l'exécution du marché se répercute sur la jouissance des infrastructures par les usagers.

1.3.2. Absence de diligence de l'administration face aux manquements manifestes du prestataire

L'article 11 du Code des Marchés Publics dispose que « La Personne Responsable des Marchés Publics est l'autorité habilitée par l'autorité contractante à conduire la procédure de la passation du marché et suivre son exécution (...) Elle est notamment chargée de (...) suivre l'exécution des marchés (...) ».

Le tableau ci-après fait ressortir les différentes dates relatives à l'exécution des travaux de réhabilitation de la RN13 :

Tableau 4 : Dates relatives à l'exécution des travaux de réhabilitation de la RN13

DATE	DESIGNATION	OBSERVATIONS
14 Décembre 2023	Ordre de Service de commencer les travaux	RAS*
16 Déc 2023 à 28 Mai 2024	Arrêts des travaux	cf observation 1.3.1
28 Mai 2024	Nouvel Ordre de Service de reprise des travaux	RAS*
14 Août 2025	Fin des travaux selon Avenant n°1	Délai d'exécution des travaux après nouvel OS : 1 an 2 mois et demi
13 Mai 2025	Nomination des agents de l'Administration chargés de la supervision des travaux ¹	Presque un an après le nouvel OS et 2 mois et demi avant fin des travaux
30 Mai 2025	Première intervention de l'Administration : Ordre de Service pour l'acheminement des matériels sur le chantier et démarrage des travaux	Un an après le nouvel OS et 2 mois et demi avant fin des travaux
20 Novembre 2025	Notification résiliation du marché	3 mois après fin prévisionnel des travaux

Sources : Documents de marché

* Rien à Signaler

A partir de ce tableau, il apparaît que la supervision et le contrôle de l'exécution des travaux interviennent assez tardivement. En effet, si le nouvel ordre de reprise de service date du 28 Mai 2024, ce n'est que le 13 Mai 2025 que les agents responsables du marché chargés de la

¹ Décision n°113-MTP/PRMP/2025 du 13 Mai 2025

supervision, du contrôle, et de l'exécution des différentes tâches sont désignés, soit presque un an après le nouvel OS et 2 mois et demi avant la fin des travaux.

Or, la descente sur terrain intervenu au cours de la semaine du 26 janvier 2026 a montré que presque aucun travaux n'a été réalisé comme le montre les photos ci-dessous :

Photos 1- 2 - 3 - 4 : état de la RN13



Source : Cour des Comptes

Une demande de renseignements auprès de la PRMP a permis de collecter des documents sur la réalisation des travaux. A cet effet, selon la note de présentation en date du 11 novembre 2025 :

- l'avancement global du chantier est estimé à 3% ;
- le dépassement du délai contractuel est de 90 jours ;
- la prestation en cours d'exécution constitue l'installation de chantier, la couche de roulement en matériaux sélectionnés.

D'autres documents collectés à partir de cette demande de renseignements sont relatifs à des lettres de mise en demeure, de PV de constatation de carence et d'OS. Il est toutefois à faire

remarquer que toutes ces interventions n'ont commencé qu'à partir du 30 Mai 2025 soit un an après le nouvel OS et 2 mois et demi avant fin des travaux :

- lettre de mise en demeure n° 001-MTP/SG/DGTP/DINFRA.2025 du 12 juin 2025 pour l'acheminement des matériels sur chantier et démarrer les travaux ;
- PV de constatation de carence en acheminement sur le chantier des engins et en démarrage effectif des travaux du 13 juin 2025 ;
- lettre de mise en demeure n° 002-MTP/SG/DGTP/DINFRA.2025 du 3 novembre 2025 pour l'exécution de l'installation complète, la fourniture des assurances et cautions actualisé, le démarrage des travaux de dégagement des emprises, de drainage des ouvrages hydrauliques.

Finalement, le contrat a été résilié le 20 novembre 2025 suivant décision n°327-MTP/PRMP.2025 soit environ 3 mois après la date prévu d'achèvement des travaux.

Face à ces constats, la Cour estime que l'Administration a failli à ses responsabilités de suivi des travaux préconisés par les textes, au regard de l'envergure des travaux et du délai d'exécution.

De plus, la décision de résiliation aurait dû intervenir avant la date prévisionnelle d'achèvement des travaux en vertu de l'article 46.1 du CCAG qui stipule que « *il peut être mis fin à l'exécution des travaux faisant l'objet du Marché, avant l'achèvement de ceux-ci par une décision de résiliation du Marché qui en fixe la date d'effet (...)* ».

Cette situation est d'autant plus préoccupante que la mission de contrôle des travaux était assurée par des agents internes du MTP, ce qui peut laisser supposer une défaillance du dispositif de contrôle, voire une connivence entre l'Administration et le prestataire. Cet état de choses est de nature à susciter des interrogations quant à l'éventualité d'une tentative de paiement en l'absence de service fait.

Ces dysfonctionnements ont entraîné des conséquences préjudiciables, notamment :

- pour les usagers, la non-jouissance des travaux de réhabilitation de la RN13 ;
- pour l'Administration, une perte financière caractérisée par :
 - l'engagement de crédits devenus sans objet ;
 - le renchérissement inévitable d'un nouveau marché en raison de l'inflation ;
- une perturbation significative de la planification et de la programmation des travaux routiers.

La Cour recommande au MTP de :

- ***effectuer des études préalables approfondies, qui tiennent compte notamment des aléas climatiques, avant le lancement des marchés de travaux routiers ;***
- ***prendre les diligences nécessaires pour assurer un suivi rigoureux de l'avancement des travaux afin d'éviter la reproduction de telle situation.***

II. Sur le projet autoroute

Le projet d'autoroute à Madagascar concerne principalement la construction de la première autoroute du pays, reliant la capitale Antananarivo à Toamasina d'un montant estimatif total de 923 369 565,22 USD soit 3 863 027 380 445 Ariary². La réalisation du projet se fera en trois tranches notamment :

- la tranche 1 relative aux travaux de construction d'une longueur de 80 km ;

² 1 USD = 4 183,61 Ariary

- la tranche 2 pour les travaux de construction d'une longueur de 85 km ;
- la tranche 3 relative aux travaux de construction d'une longueur de 85 km.

Ce projet permet de remédier à l'insuffisance d'axe routier mais également à la congestion du trafic sur la RN2.

Plusieurs constats ont été observés sur le processus de réalisation de ce projet :

2.1. Faibles dans la procédure d'attribution du marché relatif à l'autoroute

Un Avis d'Appel à Manifestation d'Intérêt (AMI) portant n°001-2021/MATP a été lancé en février 2021. Cet AMI a pour objet la sélection des entreprises/groupements d'entreprises qui vont accompagner le Gouvernement de Madagascar pour le financement, la conception, la construction, l'exploitation et la maintenance de l'autoroute Antananarivo-Toamasina en Partenariat-Public-Privé (PPP). L'issue de l'AMI aboutira à la signature d'un contrat Design Build Finance Operate Maintain ou Construction Exploitation Transfert.

L'unité de PPP au sein du MTP a été impliquée dans la procédure de lancement. La remise des plis a eu lieu le 24 Mars 2021 et la validation de la liste restreinte le 28 juin 2022³.

Toutefois, un changement de perspective dans la conduite de la procédure a été observé, passant d'un PPP à une pure et simple construction de routes.

2.1.1. Non transparence de la procédure de sélection des candidats dans l'AOR

Aux termes de l'article 5, al 1^{er} de la loi 2016-055 du 25 janvier 2017 portant Code des Marchés Publics : « *Quel que soit leur montant, les marchés publics respectent les principes de liberté d'accès à la commande publique, d'égalité de traitement des candidats et de transparence des procédures (...)* ».

Il est constaté une suite incohérente de décisions validant la liste restreinte des candidats relative aux « travaux de construction de l'autoroute reliant Antananarivo-Toamasina ».

- en premier lieu, en date du 16 mai 2022⁴, la liste des candidats consultés comprend : l'entreprise CCEED (SH Madagascar), l'entreprise SINOHYDRO, et l'entreprise SAMCRETE ;
- au 28 juin 2022, les membres de la CAO ont validé une autre liste restreinte des candidats à consulter, composée des entreprises CRBC, MNS CRSSG et SAMCRETE ;
- au 30 août 2022, une modification de la liste des candidats à consulter a eu lieu où CRBC et MNS CRSSG ont été remplacées par l'entreprise CCEED (SH Madagascar) et l'entreprise SINOHYDRO. Seule, l'entreprise SAMCRETE a été retenue ;
- au 06 septembre 2022 une décision⁵ confirmant les trois sociétés retenues le 30 août 2022 a été prise, arrêtant ainsi la liste restreinte des candidats à consulter, composée des entreprises CCEED (SH Madagascar), SINOHYDRO et SAMCRETE. La première liste a été maintenue.

Questionné sur ce sujet, l'actuelle PRMP affirme que « *son prédécesseur, lequel est déjà décédé, était la seule au courant du motif aboutissant à l'existence de ces deux décisions. A noter que la nomination de la nouvelle PRMP a eu lieu le 28 juin 2024* ».

³ Conformément aux termes de la fiche de présentation du projet de dossier d'Appel d'Offre Restreint

⁴ Conformément à la décision n° 207C MTP/PRMP.2022

⁵ Conformément à la décision n° 377 MTP/PRMP

2.1.2. Défaut de déclaration infructueuse de la procédure d'AOR

Suivant l'article 56 du CMP : « *Sur décision formelle de la Personne Responsable des Marchés Publics, et après avis conforme de la Commission d'appel d'offres, toutes procédures de passation de marchés peuvent être déclarées infructueuses dans l'une des conditions ci-après : (...) c) lorsque, dans le cadre d'un appel d'offres restreint, une seule offre a été remise* ».

Une lettre d'invitation a été envoyée à l'endroit de chacun de ces entrepreneurs le 22 septembre 2022. Cependant, à la date du 23 septembre 2022, soit le lendemain même, China State Construction Overseas Development (ex-CCED) et SINOHYDRO Corporation Limited ont envoyé des lettres de désistement. Le marché a été attribué à l'entreprise SAMCRETE conformément à la décision n°521-TP/PRMP.2022 du 26 octobre 2022.

De ce fait, seule SAMCRETE a remis une offre, et le marché lui a été systématiquement attribué. Vu l'envergure du projet autoroute, la Cour estime qu'il aurait été mieux de déclarer la procédure infructueuse et de relancer à nouveau le marché afin de rendre la concurrence effective.

Cette situation entraîne :

- une mise en concurrence non effective ;
- le choix par défaut de l'entrepreneur SAMCRETE dont l'offre financière et l'offre technique pourraient ne pas être l'offre économiquement la plus avantageuse ;
- un risque de gaspillage des fonds publics ;
- la perte de confiance des partenaires (attributaires potentiels des futurs marchés de travaux).

2.2. Non indemnisation des Personnes Affectées par le Projet avant le commencement des travaux

L'article 34 de la Constitution garantit le droit à la propriété individuelle en ces termes : « *L'Etat garantit le droit à la propriété individuelle. Nul ne peut en être privé sauf par voie d'expropriation pour cause d'utilité publique et moyennant juste et préalable indemnité (...)* ».

Le décret n°2022-1445 du 12 octobre 2022 a déclaré d'utilité publique les travaux de construction de l'autoroute reliant Antananarivo à Toamasina dans les régions Analamanga, Alaotra Mangoro et Atsinanana et portant acquisition par voie amiable ou par expropriation pour cause d'utilité publique des parcelles de terrains et/ou immeuble touchés par ces travaux.

Ainsi, plusieurs arrêtés⁶ ont été pris pour déclarer l'expropriation pour cause d'utilité publique et constituant acte de cessibilité des propriétés et immeubles touchés par les travaux de construction de l'autoroute reliant Antananarivo à Toamasina.

Le processus d'indemnisation des Personnes Affectées par le Projet (PAPs) est effectué en plusieurs étapes dont la première concerne le PK00 d'Ambatolampy Tsimahafotsy jusqu'au PK3,5 dans la Commune rurale Anosiarivo où 195 personnes ont été recensées pour les biens titrés et 257 personnes pour les biens non titrés. La 2^e étape de l'indemnisation concerne le PK3,5 au PK8.

À ce jour, aucune PAPs n'a encore reçu d'indemnisation, alors même que les travaux de construction ont effectivement démarré et que les huit premiers kilomètres ont déjà été inaugurés au mois d'août 2025. En plus des dispositions prévues par les textes, le rapport

⁶ Arrêté n°34664-2022 du 28 décembre 2022, arrêté n°28670/2024-MDAT du 15 octobre 2024, arrêté n°21057/2025-MDAT concernant la phase de raccordement du PK3,5 au PK8

d'étude d'impact environnemental et social du projet recommandait expressément de « recenser et indemniser les pertes **avant** le démarrage des travaux ». ⁷

Pour le PK00 au PK3,5, la situation est actuellement à la phase de préparation de la notification des montants à verser aux bénéficiaires et pour le PK3,5 au PK8, elle est à la phase de préparation de l'état et plan parcellaires.

Cette non-indemnisation est due principalement au retard de l'exécution et à la lourdeur du processus à effectuer. En effet, la consultation publique au niveau de Commune rurale d'Ambatolampy Tsimahafotsy (départ du PK00) n'a été effectuée qu'au mois de septembre 2024 et le montant exact des indemnités n'a été validé qu'au mois de juillet 2025 par le Conseil des Ministres ⁸.

Cette situation peut entraîner plusieurs conséquences, notamment des conflits entre les populations et les autorités, des difficultés économiques pour les ménages déplacés ou privés d'accès à leurs terres, ainsi qu'un risque pour la réputation de l'Administration entraînant une méfiance envers celle-ci.

En réponse au rapport provisoire, le MTP a bien évoqué que l'indemnisation juste et préalable est un droit fondamental mais compte tenu des décisions politiques à l'époque, la procédure d'expropriation a été effectuée en parallèle avec l'exécution des travaux. En outre, des procédures d'expropriation connaissent des retards à cause du non-paiement des indemnités au niveau du trésor public.

A ce propos, la Cour tient à signaler que ce cas de retard de paiement des indemnités concerne uniquement le PK0 au PK 3,5.

Ainsi, la Cour maintient ses observations car elle estime que la référence à des décisions politiques ne saurait, en l'absence de base légale expresse, justifier une remise en cause d'un principe destiné précisément à prévenir les abus et les situations de fait accompli.

La Cour recommande au MTP de :

- ***accélérer la validation des documents préalables nécessaires au lancement du processus d'indemnisation ;***
- ***clarifier et formaliser les responsabilités des différentes parties prenantes afin d'éviter les chevauchements et blocages décisionnels ;***
- ***mettre en place un comité de pilotage ou un point focal chargé du suivi du démarrage effectif du processus.***

2.3. Tarif des indemnisations des biens titrés revu à la baisse sans justificatif exact du prix fixé

Selon l'article 34 de la Constitution cité ci-dessus, une expropriation pour cause d'utilité publique doit préalablement être compensée par **une indemnité juste**.

Pour le cas de l'indemnisation des biens titrés touchés par la construction de l'autoroute du PK00 d'Ambatolampy Tsimahafotsy jusqu'au PK3,5 km à la Commune rurale Anosiarivo, le prix du mètre carré initialement prévu était de 45 000 Ariary (suivant PV de la Commission Administrative d'Evaluation ou CAE), fixant le montant total à indemniser à 5 481 045 000 Ariary.

⁷ Etude d'Impact Environnemental, décembre 2022 dans la partie « Mesures de règlement des questions foncières »

⁸ Note du Conseil en date du 31 juillet 2025

Au vu de ce montant, de nombreuses négociations (à la baisse) ont été effectuées, conduites par l'équipe de la Présidence en collaboration avec le Ministère. De ce fait, le prix final fixé est de 5 000 Ariary le mètre carré (une baisse d'environ 88%), réduisant ainsi le montant total à verser pour les biens titrés à 526 465 000 Ariary.

Le PV de la CAE a été modifié pour retranscrire ce tarif sans qu'une justification de cette baisse n'ait fait l'objet d'aucun document écrit.

Ce prix pour les biens titrés est même inférieur au prix prévu pour certains terrains non titrés ayant des plantations. Ainsi, comme compensation, il a été décidé de verser 25 000 Ariary par m² pour les terrains avec brèdes, 20 250 Ariary par pied pour les bananiers, 8 450 Ariary par m² pour les choux, 5 900 Ariary pour les courgettes et 5 400 Ariary pour les haricots⁹.

Malgré ce déséquilibre, le Conseil des Ministres en date du 31 juillet 2025 a bien validé les tarifs proposés.

Cette situation constitue une atteinte à l'équité entre les PAPs et à la transparence du processus d'indemnisation qui pourrait générer une hausse des réclamations et entraîner une perte de confiance envers l'Administration.

La Cour recommande au MTP de :

- ***définir et formaliser des critères clairs, objectifs et publics pour l'évaluation et l'indemnisation des biens, titrés ou non ;***
- ***documenter systématiquement les décisions prises et conserver les justificatifs correspondants.***

2.4. Non priorisation de l'attribution à un prestataire externe de la mission de contrôle et de surveillance de la tranche 1 des travaux liés à l'autoroute

Le principe 10 du COSO¹⁰ exige la séparation des responsabilités clés notamment l'autorisation, l'exécution, l'enregistrement et le contrôle. De plus, pour une bonne gestion des travaux routiers, il convient d'attribuer le contrôle technique à un prestataire externe pour garantir l'indépendance et l'impartialité du jugement, assurer la prévention des risques (solidité, sécurité des usagers) grâce à une expertise neutre, et s'assurer de la conformité aux réglementations sans conflit d'intérêts, protégeant ainsi le maître d'ouvrage.

Par ailleurs, les bonnes pratiques en matière de travaux routiers financés par des bailleurs de fonds préconisent l'existence d'un prestataire externe chargé du contrôle des travaux réalisés. Ledit prestataire est généralement chargé du contrôle et surveillance et de l'assistance aux réceptions provisoires et définitives.

A ce jour, aucun prestataire n'effectue le contrôle des travaux. Ce dernier est réalisé par une équipe interne du Ministère suivant des décisions annuelles¹¹ de nomination depuis l'année 2022 avec la précision que ces nominations interviennent en attendant l'acquisition d'un cabinet d'études et de contrôle chargé de réaliser la fonction.

L'activité pour attribuer la mission de contrôle et surveillance de la tranche 1 (80 km) de l'autoroute à un prestataire externe n'a été prévue qu'en 2025¹² pour un montant de

⁹ PV CAE en date du 17 octobre 2024

¹⁰ Committee of Sponsoring Organizations of the Treadway Commission

¹¹ Décision n°578-MTP/PRMP.2022 du 02 décembre 2022, décision n°209-MTP/PRMP.2023 du 04 juillet 2023, décision n°133-MTP/PRMP.2024 du 03 juin 2024, décision n°02-MTP/2024 du 21 novembre 2024, décision n°043-MTP/PRMP-2025 du 11 février 2025, décision n°087-MTP/PRMP-2025 du 01 avril 2025.

¹² Plan de passation de marchés 2025 du Ministère des Travaux Publics.

23 375 000 000 Ariary. Ainsi, un appel à manifestation d'intérêt (AMI) a été effectué au mois de mars 2025 et deux prestataires y ont répondu.

Interrogée sur les raisons du lancement du marché uniquement en 2025, la PRMP a indiqué que les motifs du non-lancement du marché de contrôle et de surveillance au cours des années antérieures ne sont connus que de l'ancienne PRMP qui est décédée.

Par ailleurs, le marché n'a pas été attribué et la procédure a été déclarée infructueuse¹³ pour motif que seul deux plis ont été reçus et qu'il a fallu trois candidats au lieu de deux pour répondre à l'AMI, ce qui n'est pas conforme à l'article 20 du décret n°2019-1310 du 03 juillet 2019 fixant les conditions de mise en œuvre des procédures applicables en passation de marchés publics selon lequel la procédure peut être poursuivie quel que soit le nombre de candidats ayant répondu.

Cela étant, le CMP n'exige pas le recours à un prestataire externe pour la mission de contrôle¹⁴.

Or, les conséquences peuvent être multiples entre autres un affaiblissement du principe de séparation entre la maîtrise d'ouvrage et le contrôle mais également un risque de mise en cause de la responsabilité de l'Administration en cas de défaillance majeure des travaux.

La Cour recommande :

- ***au Gouvernement sous l'impulsion du MTP d'élaborer et d'adopter un texte réglementaire spécifique (décret ou arrêté) rendant obligatoire le recours à un prestataire externe de contrôle pour les projets d'infrastructures d'envergure en s'inspirant des normes et pratiques des bailleurs de fonds et des organisations internationales ;***
- ***au MTP d'accélérer le processus de lancement du marché relatif à la mission de contrôle et surveillance des travaux sur l'autoroute.***

2.5. Risque de retard de l'exécution des travaux pour la tranche 1 de 80 km du projet

Le contrat fixe le délai d'exécution des travaux. Ci-après le récapitulatif de l'évolution du délai d'exécution du contrat :

Tableau 5 : Récapitulatif de l'évolution du délai d'exécution du contrat

Acte qui prévoit le délai d'exécution des travaux	Date	Délai et objet	Causes
Marché initial n°172-2022/MTP/PRMP/UGPM-TR	31/10/2022	12 mois à partir de la notification de l'ordre de service de commencement des travaux	RAS*
OS N°001/MTPPRMP.2022	02/12/2022	Recevoir l'ordre de service prescrivant le commencement des travaux	RAS*
Avenant n° 1 du marché n°172-2022/MTP/PRMP/UGPM-TR	13/07/2023	18 mois à partir de la notification de l'ordre de service de commencement des travaux	Retard sur la libération d'emprise
OS n° 004-MTP/PRMP.2023	21/12/2023	Arrêt des travaux pendant 44 jours à partir de la notification de l'ordre de service n° 004-MTP/PRMP.2023	Situation climatique : pluie, risque d'inondation, risque d'éboulement

¹³ Suivant entretien avec un membre de l'UGPM et de la réponse à la Demande de renseignements.

¹⁴ Article 14 du CMP

Acte qui prévoit le délai d'exécution des travaux	Date	Délai et objet	Causes
OS n° 005- /MTP/PRMP.2024	02/02/2024	Reprise des travaux à partir de la notification de l'OS y afférent	
Avenant n° 2 du marché n°172- 2022/MTP/PRMP/UGPM- TR	01/08/2024	33 mois à partir de la notification de l'ordre de service de commencement des travaux	Retard de l'effectivité de la libération d'emprise, de l'octroi du permis environnemental. En effet, le dépôt du rapport d'EIES auprès de l'ONE a eu lieu le 09/11/2022. L'évaluation technique du rapport EIS sur site par CTE/ONE le 30 mai au 14 juin 2023. Et l'octroi du permis environnemental avec cahier de charges par l'ONE date du 06 septembre 2023
OS N°9	03/01/2025	Arrêt des travaux à partir de la notification de l'ordre de service y afférent	Procédures de validation du tracé et augmentation du niveau de l'eau au niveau du PK0R Ambodifasina
OS n°10	28/04/2025	Reprise des travaux à partir de la notification de l'OS y afférent	

Sources : Dossiers de marchés

** Rien à Signaler*

Au vu du tableau, la tranche 1 devrait être achevée en février 2026, sachant que la notification de l'ordre de service prescrivant le commencement des travaux¹⁵ date du 22 décembre 2022.

Cependant, jusqu'à ce jour, l'avancement de la construction se présente comme suit :

Tableau 6 : Avancement des travaux en pourcentage

DESIGNATION DES TRAVAUX	Pourcentage achevé (%)
Décapage et dégagement	80,06%
Déblais et Remblai	59,53%
Sol Cimenté Stabilisé	26,97%
Base Grossier	13,94%
Béton bitumineux	12,78%
Dalots	57,81%
Buses	24,76%

Sources : Progress with culverts émanant du MTP

De plus, la couche d'asphalte s'étend jusqu'au PK 10, la couche de base jusqu'au PK 24+447, la couche de sol cimenté jusqu'au PK 28, la couche de plateforme (terrassément) jusqu'au PK 70.

Ce retard de réalisation entraîne :

- un risque d'accroissement du coût du projet en tenant compte de l'inflation ;
- un ajournement à moyen ou à long terme de la réception des travaux.

¹⁵ OS N°001/MTPPRMP.2022

La Cour recommande au MTP de prendre les mesures nécessaires afin d'assurer l'achèvement de la tranche 1 de l'autoroute, en renforçant le suivi régulier et rigoureux de l'avancement des travaux.

III. Sur le Fonds Routier

Le Fonds d'Entretien Routier (FER), érigé en Fonds Routier (FR) en 2019, a été créé en 1997 dans l'esprit de la sécurisation des entretiens routiers. Les missions de l'organisme ont évolué. En effet, auparavant, le FER intervenait principalement dans la gestion des fonds destinés à l'entretien des routes, désormais, le FR concourt à l'ensemble des activités liées aux cycles d'investissement et de maintenance routiers.

Suivant les documents collectés, ci-après les constats observés :

3.1. Déficit de recouvrement des Redevances d'Entretien Routier au profit du Fonds Routier

Pour assurer ses fonctions, le Fonds routier dispose de ressources qui lui sont allouées. La Redevance d'Entretien Routier (RER) figure parmi les ressources du fonds en vertu de l'article 35 du décret n°2023-396 portant refonte des statuts du Fonds Routier et fixant son organisation, son fonctionnement et son attribution.

Aux termes de l'article 43 du décret susmentionné, « la redevance pour l'entretien routier, prélevée sur les prix de vente à la pompe des carburants et lubrifiants sous la forme de taux spécifique par litre, est précomptée à la sortie des dépôts de stockage par les compagnies de distribution de carburant. Le versement des redevances dues est effectué directement par les redevables dans le compte de dépôt du Fonds Routier au trésor, accompagné du déclaratif des quantités de sortie de dépôt par type de produits visé par l'Office Malgache des Hydrocarbures ou OMH (...) ».

Ceci étant dit, le contribuable tenu de supporter le RER est le consommateur final lors de l'achat de carburants, tandis que les compagnies pétrolières en sont les redevables.

Les montants des prélèvements de la Redevance pour l'Entretien Routier (RER) sur les carburants s'élèvent à 288 Ariary/litre pour l'essence Sans Plomb 95 et à 134 Ariary/litre pour le Gasoil¹⁶.

Depuis 2012, le versement du RER par les redevables au profit du FER/FR n'est plus effectif ni régulier, malgré son acquittement régulier par le contribuable. Par conséquent, des arriérés de RER sont constatés jusqu'à ce jour dont la situation se présente comme suit :

Tableau 7 : Détails des sommes dues par les compagnies pétrolières à la suite des protocoles arrêtés au 10 novembre 2025

(en Ariary)

ANNEE DECLARATION	GALANA	JOVENA	TOTAL	VIVO	Total général
2015		10 172 335 397,00			10 172 335 397,00
2020	0,00	5 831 559 289,00			5 831 559 289,00
2021		28 319 359 002,00	0,00	0,00	28 319 359 002,00
2022	16 862 615 946,24	47 066 244 888,00	0,00	2 410 100 616,05	66 338 961 450,29
2023	31 511 320 510,00	45 487 243 968,00	98 311 918,00	36 627 078 705,20	113 723 955 101,20
2024	30 314 141 872,00	50 874 860 178,00	28 507 802 240,00	35 250 861 150,00	144 947 665 440,00
2025	24 702 905 004,00	38 331 142 514,00	20 507 000 279,00	29 995 887 442,00	113 536 935 239,00
Total général	103 390 983 332,24	226 082 745 236,00	49 113 114 437,00	104 283 927 913,25	482 870 770 918,49

¹⁶ Décision n°004-MAHTP/Mi/19 du 27 juin 2019 abrogeant les dispositions de la décision n°07 du 19 juin 2008 et fixant à nouveau le montant de la Redevance pour l'Entretien Routier

Source : Fonds routier

Il ressort de ce tableau que les compagnies pétrolières sont redevables à l'Etat d'une dette totale de 482 870 770 918,49 Ariary.

Plusieurs faits expliquent ce retard de recouvrement dont :

- L'existence de dettes croisées entre l'Etat et les compagnies pétrolières. En effet, d'une part, l'Etat supporte directement les dépenses en carburants de la JIRAMA auprès des compagnies pétrolières qui, non payées à ce jour, deviennent des dettes de l'Etat envers ces dernières. D'autre part, en sus des RER, les compagnies ont également d'autres dettes envers l'Etat dont ci-après les détails :

Tableau 8 : Situation des dettes et créances réciproques entre l'Etat et les compagnies pétrolières arrêtée au 30 septembre 2025

(en Ariary)

	JOVENNA		VIVO ENERGY		TOTAL		GALANA		RECAPITULATION	
	Montant dû par l'Etat	Montant dû par la compagnie	Montant dû par l'Etat	Montant dû par la compagnie	Montant dû par l'Etat	Montant dû par la compagnie	Montant dû par l'Etat	Montant dû par la compagnie	Montant dû par l'Etat	Montant dû par la compagnie
1- Reliquat du solde du lissage à payer au 30 sept 2025	-	40 927 306 047,70	-	24 698 242 610,70	-	19 616 399 169,64	-	26 900 099 781,70		112 142 047 609,74
2- Ecart PGN générés par l'écart de taux entre les arrêtés MEF vs MEH	-	17 864 187 748,09	-	2 021 807 610,89	-	1 435 017 441,73	-	3 911 402 485,64		25 232 415 286,35
3-Redevance OMH	-	18 007 687 847,76	-	4 542 206 548,92	-	1 839 545 084,66	-	6 452 661 386,26		30 842 100 867,60
4- Redevance due au Fonds Routiers	-	226 082 745236,00	-	104 283 927913,25	-	49 113 114 437,00	-	106 515 553698,23		485 995 341 284,48
5-Redevance environnement	-	673 696 948,00	-	883 693 615,53	-	178 250 493,00	-	694 142 577,00		2 429 783 633,53
6- Redevance de développement du Secteur	-	15 679 398 890,00	-	10 114 999 020,21	-	7 309 637 724,90	-	9 747 232 970,00		42 851 268 605,11
7- Impayés des Droits et Taxes à l'importation	-	349 599 008 347,00	-	-	-	-	-	-	-	349 599 008 347,00
8-impayés des réquisitions pour la JIRAMA	19 036 834 998,61	-	23 305 057 838,00	-	22 390 885 318,00	-	53 938 953 803,59	-	118 671 731 958,20	
9-Impayés des contrats commerciaux garantis avec la JIRAMA	519 181 948672,35	-	-	-	-	-	29 922 153 474,31	-	549 104 102 146,66	
10-Impayés des contrats commerciaux non garantis avec la JIRAMA	23 064 420 477,96	-	-	-	-	-	132 793 371733,28	-	155 857 792 211,24	
11- Impayés des contrats commerciaux sur le TAC	83 539 549 158,25	-	-	-	-	-	-	-	83 539 549 158,25	
12-Remboursement des TVA sur les ventes exonérés	-	-	-	-	13 160 652 815,00	-	-	-	13 160 652 815,00	
13-Solde du fonds de péréquation au 30 Sept 2025	4 642 000 000,00	-	2 834 807 257,36	-	1 937 185 934,00	-	1 920 351 679,35	-	11 334 344 870,71	
Total	649 464 753 307,17	668 834 031 064,55	26 139 865 095,36	146 544 877 319,50	37 488 724 067,00	79 491 964 350,93	218 574 830 690,53	154 221 092 898,83	931 668 173 160,06	1 049 091 965 633,81

Sources : Les 4 compagnies pétrolières

Il ressort du tableau que les sommes dues par les compagnies pétrolières sont globalement supérieures aux sommes dues par l'Etat.

Ainsi, des protocoles d'accord, impliquant le FR, l'OMH, le MTP, le Ministère de l'Energie et des Hydrocarbures (MEH), le Ministère de l'Economie et des Finances (MEF) et les compagnies pétrolières ont été conclus pour apurer les dettes et créances réciproques, y compris les RER. A la suite des protocoles, l'apurement des dettes croisées se font par la méthode « cash-cash » où l'Etat et chaque compagnie s'engagent à payer une certaine somme ;

- Les conditions de paiement convenues dans les protocoles qui sont l'application de la vérité des prix à la pompe des carburants et l'exécution des engagements relatifs aux réquisitions de la JIRAMA¹⁷. Au vu de la situation actuelle, les paiements de ces taxes et redevances restent incertains.

En dépit des protocoles d'accord conclus, les arriérés persistent.

A noter que ce mécanisme de compensation entre les dettes et créances de l'Etat est une pratique interdite par la Loi Organique sur les Lois de Finances (LOLF).

Ce défaut de recouvrement du RER entraine une diminution importante des ressources du FR, par conséquent, les travaux d'entretien, d'investissement et de maintenance du patrimoine routier se trouvent limités malgré l'état des routes à Madagascar.

Par ailleurs, conformément à l'Avis n°01/26-ADM/APP/AVIS/FER du 21 janvier 2026 sur le Projet de Loi portant création du Fonds d'Entretien Routier, la Cour a émis les avis suivants :

- il n'y a pas lieu de créer une nouvelle catégorie d'Etablissement Public et d'inscrire le Fonds Routier dans la catégorie des « Fonds nationaux » ;
- il convient de maintenir la dénomination « Fonds Routier » ;
- l'élaboration du Projet de loi relatif au Fonds Routiers n'est plus nécessaire ;
- toute éventuelle modification du décret n°2023-396 portant refonte des statuts du Fonds Routier et fixant son organisation, son fonctionnement et son attribution doit, notamment, se conformer à l'article 2 du décret n°2005-003 du 04 janvier 2005 portant règlement général sur la comptabilité de l'exécution budgétaire des organismes publics et à l'article 27 de la loi n°2018-037 du 08 février 2019 fixant les principes régissant les Etablissements Publics ainsi que les règles de création de catégories d'Etablissement Public.

La Cour recommande au Gouvernement sous l'impulsion du MEF de respecter le principe d'universalité budgétaire notamment la non-compensation entre dettes et créances en matière de recouvrement des RER.

3.2. Défaut de recouvrement des amendes liées aux surcharges routières

L'arrêté n°27252/2019 du 03 décembre 2019 relatif aux nouvelles modalités et sanctions du contrôle des charges routières sanctionne les surcharges routières par une amende de 100 000,00 Ariary à 200 000,00 Ariary par tonne en cas d'infractions constatées sur les routes lors des contrôles. Selon l'article 19 dudit arrêté, le versement par les contrevenants a été limité à 20% des amendes constatées. Lors du constat de surcharge, les amendes doivent être versées directement sur le compte mobile money du Fonds routier pour que le véhicule puisse être

¹⁷ Protocole d'accord en 2024

libéré. Aussi, de 2019 à 2023, si le montant des amendes identifié est 60 565 019 000,00 Ariary, le montant recouvré est 10 126 934 800,00¹⁸ Ariary, soit 16,7%.

Depuis 2023, aucune perception de ces amendes n'a été réalisée alors que les surcharges sont une des causes de dégradation des routes avant les délais normaux d'utilisation.

La non-perception de ces amendes est due entre autres à des stations de pesage hors de service faute de budget d'exploitation, aux pannes non réparées des équipements de pesage et à l'absence de financement pour l'entretien, la calibration ou le remplacement du matériel¹⁹.

Le contrôle des charges contribue à la sauvegarde du patrimoine routier en limitant les surcharges et le cas échéant à collecter des fonds pour la réparation des routes. En conséquence, les amendes devraient être collectées à 100% des infractions constatées et non à 20% tel que prévu par l'arrêté.

La Cour recommande au MTP, en collaboration avec le Ministère en charge des Transports, de veiller à la remise en marche des stations de pesage et à la collecte en totalité des amendes pour surcharge.

IV. Sur la gestion des véhicules au niveau central

La gestion du parc de véhicules d'un Ministère constitue un facteur essentiel de performance administrative, en ce qu'elle conditionne la continuité des services publics, la maîtrise des coûts, la transparence dans l'utilisation des ressources publiques et la préservation du patrimoine de l'Etat. Le MTP possède un parc automobile assez conséquent du fait qu'il a été doté de véhicules par les projets financés par les bailleurs de fonds.

De ce fait, ci-après les constats relevés dans la gestion des véhicules du Ministère au niveau central :

4.1. Mauvaise gestion de l'entretien de véhicules

Le parc roulant, en tant que composante du patrimoine public et support essentiel de la continuité du service public, doit faire l'objet d'une politique formalisée d'entretien et de maintenance afin de garantir la durabilité des véhicules, la maîtrise des coûts et la disponibilité permanente des moyens logistiques.

Selon l'article 3 de l'arrêté n°33485/2022 du 12 décembre 2022 fixant les modalités de condamnation pour vente des véhicules administratifs hors d'usage : « *Sont condamnables les véhicules administratifs : inscrits dans le compte matières du SOA ou recensés ; immatriculés définitivement ; âgés d'au moins 10 ans et en épave ou sur cale depuis 04 ans ; disposant d'une carte grise ou à défaut d'une attestation d'appartenance délivrée par le Centre Immatriculateur* ».

Sur un effectif total de 186 véhicules²⁰, près de la moitié (88 unités) est actuellement inexploitable. Ce taux d'indisponibilité de 47 % se décompose en 43 véhicules réparables, mais immobilisés, et 45 véhicules définitivement hors d'usage. Par ailleurs, la procédure de condamnation des véhicules étant subordonnée à l'expertise du service des garages administratifs, le Ministère ne dispose toutefois pas de liste des véhicules à condamner établie à l'issue de ces expertises.

¹⁸ Situation fournie par l'Autorité routière

¹⁹ Note explicative n°867/AR/DG/2025

²⁰ Recensement en 2025

En outre, il n'existe aucun système de recensement ou de signalement formel des pannes. Au retour de mission, les chauffeurs se contentent de déclarations verbales, sans qu'aucun registre ou document de suivi ne vienne consigner l'état du véhicule.

Pour les véhicules devant faire l'objet d'entretien, le recensement de l'état de dégradation n'est réalisé qu'au moment de l'établissement de la demande de constatation technique, une fois que la panne est déjà avérée et souvent aggravée. Cette gestion « à vue » interdit toute maintenance préventive et rend le suivi des réparations totalement opaque.

Cette situation s'explique par une stratégie de maintenance qui n'est plus dictée par des normes techniques ou de sécurité, mais subit une planification de circonstances, strictement assujettie aux aléas de la disponibilité de crédits.

La rubrique 6213, dédiée à l'entretien de véhicules du Ministère central, affiche une dotation de 50 000 000,00 Ariary. De ce fait, le MTP a recours aux crédits de la rubrique 23175 « Entretien et réparations », violant ainsi le principe de fongibilité asymétrique en utilisant les crédits dédiés à l'investissement pour les dépenses de fonctionnement.

En réponse, le MTP a précisé que conformément à la Circulaire 01-2025/MEF/SG/DGBF/DB du 06 janvier 2025 sur l'exécution budgétaire : 1.2.13 p.40 « les dépenses engagées sous le compte 2317 sont assimilés aux dépenses de fonctionnement ». Le Ministère a également indiqué que « Faute de disponibilité de véhicules pouvant-être affectés exclusivement à tel ou tel projet, les crédits du sous-compte-23175 « entretiens et réparations » sont affectés pour la plupart aux réparations des véhicules pouvant effectuer des missions dans le cadre du projet. (...) ».

Par défaut de stratégie globale, la pratique actuelle consiste à privilégier quasi exclusivement l'entretien et la réparation des véhicules les plus récents.

Une telle situation de délabrement alarmante du parc condamne de fait le reste de la flotte, aggrave le coût futur pour l'Etat tant pour le renouvellement que pour les réparations et compromet directement la capacité d'intervention des services techniques.

Ainsi, la Cour recommande au MTP de mettre en place une politique d'entretien du parc véhicules.

4.2. *Mauvaise gestion du garage et du magasin d'entrepôt des pièces de rechange*

L'article 4 de l'arrêté n°17773 du 05 juillet 2018 portant application du décret n°93-894 du 26 novembre 1993 réglementant l'utilisation des véhicules administratifs édicte que « *Les véhicules de service sont obligatoirement parqués au garage de l'Institution ou du Ministère employeur ou de ses Services* ». Ainsi, le garage devrait être suffisamment spacieux pour permettre de garer tous les véhicules de service.

La gestion d'un parc automobile administratif suppose que le garage et le magasin d'entreposage des pièces de rechange sont organisés de manière à garantir : la bonne conservation des véhicules et des pièces, la sécurité et la fluidité des opérations d'entretien, la traçabilité des stocks et des mouvements de pièces, une utilisation efficiente de l'espace disponible.

Le garage du Ministère est encombré par de nombreuses épaves et des pièces hors d'usage, notamment des pneus usés, qui occupent une partie de l'espace disponible. Cet encombrement réduit fortement la capacité d'accueil des véhicules encore en état de fonctionnement et gêne les opérations d'entretien et de réparation.

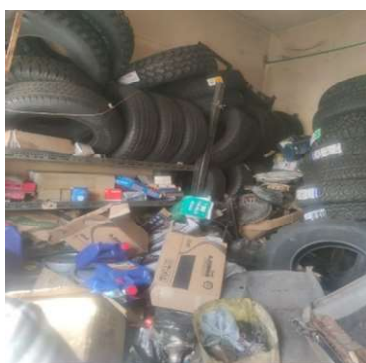
Photos 5 - 6 - 7 - 8 : Encombrement du garage du Ministère



Source : Cour des comptes

Parallèlement, le magasin d'entreposage des pièces de rechange (environ 2,5 m x 6 m) est trop étroit par rapport aux besoins réels du parc de véhicules. Il ne dispose pas d'un plan d'arrangement permettant de classer les pièces de manière logique (par type, références, véhicules concernés...).

Photos 9 - 10 - 11 : Encombrement du magasin d'entreposage



Source : Cour des Comptes

De plus, aucun système comptable n'est en place pour suivre les stocks : il n'y a ni fiches de stock individualisées, ni registre, ni journal retraçant les entrées et les sorties des pièces. Les mouvements de pièces ne sont pas formalisés.

Plusieurs causes expliquent cette situation : l'absence de politiques et de procédures formalisées pour la gestion du garage et du magasin, le manque de planification des opérations de

condamnation et de sortie de véhicules hors d'usage et l'insuffisance de l'espace dédiée à l'entreposage des pièces.

L'exiguïté des locaux expose le Ministère a un risque de vol ou de perte des pièces de rechange. De plus, la présence prolongée des véhicules hors d'usage génère une insuffisance de suivi des voitures de service.

Dans sa réponse, le MTP affirme que les pièces remplacées sont encore détenues dans le garage sur recommandation des autres organes de contrôle pour vérifications. En outre, les entrées et sorties du magasin sont comptabilisés et toute sortie de pièce est subordonnée à l'établissement d'un chèque matière émanant signé par le demandeur et contresigné par le chef de dépôt.

Toutefois, aucun document comptable relatif à la gestion de l'entrepôt n'a été communiqué à la Cour lors de son passage. Ainsi elle maintient ses observations.

La Cour recommande au MTP de :

- ***procéder à la condamnation des véhicules et des matériels hors d'usage qui encombrant le garage ainsi que l'entrepôt et qui sont budgétivores ;***
- ***mettre en place un système de comptabilisation des entrées et sorties du magasin.***

4.3. Défaut de sécurisation des titres de propriété pour une partie importante des véhicules du Ministère

Aux termes du Titre 8-B du circulaire n°001/2019-MEF/SG/DGFAG/DPE/SSCVA du 19 Mars 2019 portant Contrôle des véhicules administratifs en circulation : « (...) les documents suivants doivent accompagner chaque véhicule administratif en circulation (...) : a. Permis de conduire ; b. Autorisation de Conduite de Véhicule Administratif ; c. Carte grise de la voiture ; d. Ordre de Sortie de Véhicule Administratif ; e. Livret "parcours effectués" (uniquement pour les voitures de services »).

Conformément au point 6.4.2.1 Régularisation des papiers des véhicules administratifs du Circulaire d'Exécution Budgétaire 2025 : *Les véhicules administratifs transférés doivent faire l'objet d'une procédure réglementaire de mutation. Il en est de même pour les véhicules provenant de dons ou utilisés dans le cadre des différents Projets d'Appui et cédés au Ministère de tutelle.*

Les véhicules ne disposant pas de carte grise originale sont au nombre de 73, et aucune déclaration de perte n'a été engagée à ce jour pour régulariser ces situations.

Une simple attestation d'appartenance, utilisée à la place de la carte grise, permet la circulation de 17 véhicules, ce qui ne constitue pas un titre définitif et sécurisé.

Des cartes roses qui ne sont plus valides sont utilisées par autres 17 autres véhicules, alors même que ces documents auraient dû être remplacés dans le cadre des procédures normales de régularisation.

Enfin, 39 véhicules, acquis dans le cadre des projets, ne sont pas encore mutés au nom du MTP, malgré leur affectation et leur utilisation effective par le personnel de ce dernier²¹.

L'absence de cartes grises originales, l'usage prolongé d'attestation d'appartenance ou de cartes périmées et le défaut de mutation au nom du Ministère révèlent une faiblesse certaine dans la gestion administrative et juridique du parc automobile.

Dans sa réponse, le MTP a indiqué que « Même pour les véhicules administratifs, les mutations au niveau du CIM se font à titre onéreux moyennant le paiement de droits de mutation. Faute

²¹ Cf annexe

de disponibilité de crédits, nous sommes obligés de procéder à la régularisation des procédures en question de manière graduelle et en fonction des moyens à notre disposition. »

Les conséquences résident notamment dans une faible prise en compte des risques importants de contestation de propriété, de la difficulté de retracer l'historique et la valeur des véhicules, ainsi que de la possibilité de disparition ou d'appropriation privée sans qu'il soit aisé d'engager des recours. De plus, la transparence et la fiabilité de la comptabilité matière du Ministère sont fragilisées.

La Cour recommande au MTP de procéder à la mutation des véhicules.

4.4. Défaut d'utilisation de livrets véhicules

Aux termes du Titre 5 de la circulaire susmentionnée : *« Tout véhicule de service doit être muni d'un livret de bord et d'un livret d'entretien et de réparations. Le livret de bord ou livret "parcours effectués" doit accompagner chaque véhicule de service en déplacement. Par contre, le livret d'entretien et de réparation doit être gardé par le dépositaire comptable responsable dudit véhicule. A chaque déplacement des véhicules de service, doivent être inscrits dans le livret « parcours effectués », (i) la date d'entrée et de sortie, (ii) les motifs de déplacements, les localités visitées, les noms et qualités des fonctionnaires transportés (iii) et les distances effectuées ».*

Parmi les 141 véhicules en circulation, 35 ne disposent ni de livret d'entretien ni de livret de bord ou de parcours²². Ce qui signifie qu'aucune trace formelle et structurée des interventions réalisées, des dates d'entretien ou des opérations techniques effectuées n'est pas conservée pour ces véhicules. Par ailleurs, le livret de bord ou de parcours est indispensable pour consigner les déplacements, les missions, les itinéraires et les kilométrages parcourus.

D'après le MTP, *« le défaut de tenue de livrets s'explique par l'insuffisance de crédits à la rubrique 6112, imprimés, cachets et documents administratifs ».*

En outre, les livrets de parcours qui existent ne sont pas tenus régulièrement par les chauffeurs : ils sont remplis de manière estimative à la fin de l'année par les responsables au niveau du garage, puis conservés au service logistique plutôt qu'avec les documents du véhicule.

Ce défaut de tenue et d'utilisation des livrets a pour conséquence de rendre très difficile le suivi des déplacements, des missions et de l'entretien des véhicules.

L'absence de livret d'entretien empêche de s'assurer que les opérations de maintenance soient réalisées au bon moment, selon les recommandations des constructeurs et complique l'analyse des pannes récurrentes.

L'absence ou la tenue irrégulière des livrets de parcours ne permet pas de rapprocher de manière fiable les kilométrages parcourus avec la consommation de carburant, ni de contrôler l'adéquation entre les déplacements déclarés et les missions réellement effectuées. Le fait que les livrets sont remplis à posteriori, de façon estimative, et centralisés au service logistique ne permet pas au Ministère de gérer rationnellement les véhicules et de détecter les éventuels parcours non autorisés entraînant des surconsommations de carburants.

La Cour recommande au MTP de s'assurer que chaque véhicule dispose de livret d'entretien et de livret parcours dûment rempli.

²² Cf annexe

4.5. Tenue irrégulière de la comptabilité matière des véhicules

Aux termes de l'article 3 du décret n°93-894 du 26 novembre 1993 susmentionné : « *Les véhicules administratifs sont classés en trois catégories distinctes : les véhicules de représentation, les véhicules de fonction et les véhicules de service* ».

Suivant le Circulaire d'Exécution Budgétaire 2025 :

- 6.1.12 : « *Les dépositaires comptables en matières sont tenus d'établir une fiche de détenteur effectif (en trois exemplaires) pour les matériels et mobiliers mis à la disposition d'un utilisateur (...)* » ;
- 6.4.4.1 : « *Tous les véhicules administratifs, quel que soit leur état, font obligatoirement l'objet d'un recensement annuel* » et « *Tout détenteur et utilisateur de véhicules administratifs établit annuellement un organigramme des véhicules, relatant la catégorie de tout véhicule en sa possession (...)* ».

Des défaillances importantes dans la tenue de la comptabilité matière et dans la traçabilité administrative du parc de véhicules du Ministère ont été relevées :

- les véhicules ne sont pas enregistrés dans les livres journal et grand livre, alors que ces enregistrements devraient retracer l'ensemble des biens inscrits au patrimoine de l'entité ;
- 9 véhicules attribués ne sont pas accompagnés de fiches de détenteurs ;
- 4 fiches de détenteurs ont été établies le 02 décembre 2025, date de demande des documents par les auditeurs de la Cour, ce qui révèle une régularisation tardive et motivée par la seule perspective du contrôle ;
- 3 autres fiches de détenteurs sont dépourvues de date et de signature de l'attributaire, remettant ainsi en cause leur valeur probante.

Ces éléments traduisent une faiblesse structurelle du dispositif de contrôle interne en matière de gestion patrimoniale. L'absence d'enregistrement systématique dans les livres journal et grand livre, combinée à l'incomplétude ou à l'absence de fiches de détenteurs, empêche d'identifier clairement les responsables effectifs des véhicules et rend difficile la mise en cause des utilisateurs en cas de perte, de dégradation ou d'usage abusif.

Les régularisations effectuées en urgence montrent que les procédures ne sont pas appliquées de manière continue.

L'ensemble de ces faiblesses, non seulement, augmente les risques de disparition ou de détournement de véhicules, de contestation de responsabilité en cas de dommage, mais traduit également une lacune dans la sincérité et l'exhaustivité de la gestion du patrimoine roulant.

La Cour recommande au MTP de veiller à la conformité de la tenue de la comptabilité matière aux dispositions réglementaires.

4.6. Non accomplissement systématique de la visite technique pour les véhicules de plus de cinq ans auprès du Centre de Sécurité Routière

Conformément au point 6.4.4.2 du Circulaire d'Exécution Budgétaire 2025 : « *tous les véhicules administratifs de plus de cinq (05) ans sont soumis à l'obligation d'une visite technique auprès du Centre de Sécurité Routière. Cette visite technique est gratuite* ».

Le service logistique ne met pas en place un dispositif systématique de réalisation des visites techniques pour les véhicules du Ministère. Il n'existe pas de calendrier structuré ni de procédure interne garantissant que tous les véhicules passent régulièrement la visite technique obligatoire auprès du Centre de Sécurité Routière.

Certaines visites techniques sont effectuées à l'initiative des chauffeurs eux-mêmes, sur demande ou avec l'appui de la direction à laquelle le véhicule est rattaché²³, ce qui conduit à une situation hétérogène et dépendante de la vigilance de chaque service plutôt que d'une organisation centrale structurée.

A une certaine période, le Ministère avait pris l'initiative de faire venir le personnel du Centre de Sécurité Routière au garage du MTP afin d'effectuer les visites techniques de l'ensemble de ses véhicules. L'initiative n'a pas été reconduite et n'a pas donné lieu à la mise en place d'un mécanisme permanent ou d'une planification annuelle.

L'absence de visite technique systématique accroît les risques de circulation de véhicules présentant des défauts techniques, expose les agents et les usagers aux dangers de la route et le Ministère aux risques de paiement des dommages en cas d'accident causé par ses véhicules.

La Cour recommande au MTP de réaliser systématiquement la visite technique des véhicules de plus de cinq (05) ans.

4.7. Non-localisation de deux véhicules lors de l'inventaire physique

Les biens mobiliers de l'Etat doivent être effectivement existants, identifiables et physiquement constatables lors des opérations d'inventaire.

Deux véhicules n'ont pas été recensés lors de l'inventaire physique du parc automobile du Ministère.

En conséquence, l'impossibilité de constater l'existence physique des actifs empêche la validation de l'inventaire et ne permet pas d'exclure le vol partiel de pièces (moteurs, pneus) ou des dommages structurels cachés.

En réponse, le MTP affirme que : « Le manque de techniciens de surface à la disposition de notre département combiné avec la multitude de tâches qui leur sont confiées ont conduit malgré notre volonté, à la priorisation de certaines activités au détriment d'autres tâches non moins prioritaires. Toutefois, tel qu'attesté par les photos suivantes, la zone a été défrichée et les véhicules en question sont actuellement visibles sur leur lieu d'entreposage. Par ailleurs, les véhicules en état de panne lors des vérifications physiques effectuées ont déjà été rapatriés au niveau du garage du Ministère ».

Photo 12 : photo des véhicules produite par le Ministère dans sa réponse



Source : Ministère des travaux publics

La Cour conclut, à partir de cette réponse une négligence dans la sauvegarde du patrimoine du Ministère. En effet, cette situation traduit l'absence de recensement physique des véhicules et l'existence de risque de vol de pièces.

²³ Suivant entretien avec le Chef de service de la logistique

CONCLUSION

Les constats relevés traduisent des défaillances structurelles au niveau du MTP. Le recours récurrent aux procédures dérogatoires, les déficits de la planification des travaux routiers, ainsi que le manque de diligence de l'administration face aux manquements manifestes du prestataire constituent des obstacles à la gestion efficiente et efficace des patrimoines routiers, étant donné l'état des routes à Madagascar.

En ce qui concerne le projet autoroute Antananarivo-Toamasina, des irrégularités sont relevées tant au niveau de la procédure d'attribution du marché que de l'exécution des travaux, notamment en raison de l'absence d'indemnisation préalable des personnes affectées par le projet avant le démarrage des travaux. Par ailleurs, le suivi de l'exécution s'est avéré fragilisé par le défaut de mise en place d'une mission de contrôle externe. De surcroît, un risque de non-réalisation dans le délai contractuel de la tranche 1 de 80 km du projet est à craindre.

L'insuffisance de recouvrement des ressources du Fonds routier, en particulier des redevances d'entretien routier et des amendes liées aux surcharges, constitue un facteur déterminant de la dégradation des routes. La compensation des dettes et créances entre l'État et les compagnies pétrolières compromet le versement effectif des redevances d'entretien routier, tandis que l'inopérabilité des stations de pesage fait obstacle au recouvrement des amendes pour surcharge auprès des contrevenants.

Les carences relevées dans la gestion du parc automobile, caractérisées par l'absence d'une politique d'entretien formalisée, des défaillances du contrôle interne, une mauvaise gestion du parc et des entreposages, des insuffisances dans la tenue de la comptabilité matière et des documents des véhicules, ainsi que le défaut de visites techniques des véhicules du Ministère central, témoignent des faiblesses dans l'administration du patrimoine public et exposent l'Etat à des risques financiers et juridiques.

Les infrastructures routières constituent l'artère de l'économie nationale. Une gestion rigoureuse du patrimoine routier, depuis le financement de sa construction et de son entretien jusqu'aux modalités d'exécution des travaux, ainsi qu'une administration saine des biens relevant du Ministère, constituent un levier essentiel du développement économique.

Par ailleurs, la Cour tient à rappeler qu'elle effectuera un suivi des recommandations formulées.

Enfin, certains aspects connexes n'ont pu être examinés dans le cadre du présent audit en raison de la portée et des limites mentionnés initialement. Ils méritent cependant d'être analysés lors de missions ultérieures afin d'assurer une couverture d'audit complète et d'appréhender l'ensemble des risques.

ANNEXE

Annexe 1 : Situation des véhicules

Liste de véhicules non encore mutés au nom de MTP									
Ministère des Travaux Publics Central									
#	Direction	Marques	GENRE	RM	IM	ETAT	Provenance	Situation de la mutation	
1	ANALAMANGA	TOYOTA	PICK UP	17 304 WWT		TRES BON	RN7 Projet CERC 2024 Financé par la BM pour les travaux d'urgence 2023 entre Antananarivo et Majunga	Début de mutation en attente d'immatriculation	
2	CABINET	TOYOTA	PICK UP	14 488 WWT	9601 TCB	MARCHE	RN7 Projet CERC financé par BM du PK102 Ampitatitika à PK732 Manombo	Mutation en cours	
3	CABINET	TOYOTA	PICK UP	15 386 WWT	9604 TCB	TRES BON	RN7 Projet CERC financé par BM du PK102 Ampitatitika à PK732 Manombo	Mutation en cours	
4	CABINET	TOYOTA	PICK UP	17 305 WWT	5831 TCA	TRES BON	RN4 Projet CERC 2024 Financé par la BM pour les travaux d'urgence 2023 entre Antananarivo et Majunga	Mutation en cours (Attente Carte de Résident du donateur)	
5	CABINET	TOYOTA	PICK UP	46 214 WWT		TRES BON	RN34 Projet CERC financé par BM Remise en état après passage de cyclone sur l'axe PK0 Antsirabe à PK331 Malambandy	Début de mutation en attente d'immatriculation	
6	CABINET	TOYOTA	STATION WAGON	14 492 WWT	9602 TCB	TRES BON	RN7 Projet CERC financé par BM du PK102 Ampitatitika à PK732 Manombo	Mutation en cours	
7	CABINET	TOYOTA	STATION WAGON	15 385 WWT	95 98 TCB	TRES BON	RN7 Projet CERC financé par BM du PK102 Ampitatitika à PK732 Manombo	Mutation en cours	
8	CABINET	TOYOTA	STATION WAGON	13 63 WWT	2198 TCA	TRES BON	RN512 & RNT24 projet CERC financé par la BM RN512 PK0-00 Iroandro à PK 102-00 Manakara RNT24 PK0-00 Andranomborondolo à PK 212-00 Vohilava	Mutation en cours	
9	CABINET	TOYOTA	STATION WAGON	46 237 WWT		TRES BON	RN2 PORT/TOAMASINA. Projet voie rapide reliant RN2 au port Tsamasona (Mise à disposition par le bureau d'études)	Début de mutation en attente acte de donation	
10	CCP	TOYOTA	PICK UP	32 254 WWT		TRES BON	RN512 & RNT24 projet CERC financé par la BM RN512 PK0-00 Iroandro à PK 102-00 Manakara RNT24 PK0-00 Andranomborondolo à PK 212-00 Vohilava	Début de mutation en attente acte de donation	
11	CCP	TOYOTA	STATION WAGON	46 186 WWT		TRES BON	RN512 & RNT24 projet CERC financé par la BM RN512 PK0-00 Iroandro à PK 102-00 Manakara RNT24 PK0-00 Andranomborondolo à PK 212-00 Vohilava	Début de mutation en attente acte de donation	
12	DAU	TOYOTA	PICK UP	16 946 WWT	5832 TCA	TRES BON	RN4 Projet CERC 2024 Financé par la BM pour les travaux d'urgence 2023 entre Antananarivo et Majunga	Mutation en cours (Attente Carte de Résident du donateur)	
13	DAU	TOYOTA	PICK UP	17 325 WWT	5831 TCA	TRES BON	RN4 Projet CERC 2024 Financé par la BM pour les travaux d'urgence 2023 entre Antananarivo et Majunga	Mutation en cours (Attente Carte de Résident du donateur)	
14	DAU	TOYOTA	PICK UP	23 462 WWT	5810 TCA	TRES BON	RN4 Projet CERC 2024 Financé par la BM pour les travaux d'urgence 2023 entre Antananarivo et Majunga	Mutation en cours (Attente Carte de Résident du donateur)	
15	DEEE	TOYOTA	PICK UP	46 238 WWT		TRES BON	RN512 & RNT24 projet CERC financé par la BM RN512 PK0-00 Iroandro à PK 102-00 Manakara RNT24 PK0-00 Andranomborondolo à PK 212-00 Vohilava	Début de mutation en attente acte de donation	
16	DEN	TOYOTA	STATION WAGON	15 377 WWT	9606 TCB	TRES BON	RN7 Projet CERC financé par BM du PK102 Ampitatitika à PK732 Manombo	Mutation en cours	
17	DER	NISSAN	STATION WAGON		4654 TCA	BON ETAT	Donation du JICA	Mutation en cours	
18	DER	TOYOTA	STATION WAGON	15 376 WWT	9605 TCB	TRES BON	RN7 Projet CERC financé par BM du PK102 Ampitatitika à PK732 Manombo	Mutation en cours	
19	DGTP	TOYOTA	PICK UP	15 946 WWT		TRES BON	RN2 Projet PACT PK148+700 Sortie Manjakandriana à PK78 Andriro	Début de mutation en attente acte de donation	
20	DGTP	TOYOTA	PICK UP	48 173 WWT	9607 TCB	TRES BON	RN7 Projet CERC financé par BM du PK102 Ampitatitika à PK732 Manombo	Mutation en cours	
21	DGTP	TOYOTA	STATION WAGON	14 483 WWT		TRES BON	RN2 Projet PACT PK148+700 Sortie Manjakandriana à PK78 Andriro	Début de mutation en attente acte de donation	
22	DGTP	TOYOTA	STATION WAGON	14 496 WWT	95 99 6TCB	TRES BON	RN7 Projet CERC financé par BM du PK102 Ampitatitika à PK732 Manombo	Mutation en cours	
23	DGTP	TOYOTA	STATION WAGON	19 686 WWT		TRES BON	RN2 Projet PACT PK148+700 Sortie Manjakandriana à PK78 Andriro	Début de mutation en attente acte de donation	
24	DINFRA (DS)	TOYOTA	PICK UP	15 960 WWT		TRES BON	RN2 Projet PACT PK148+700 Sortie Manjakandriana à PK78 Andriro	Début de mutation en attente acte de donation	
25	DINFRA (DS)	TOYOTA	PICK UP	17 047 WWT	3926 TBU	EN ETAT DE MARCHE	RN44 LOT 02 Projet PACT Financé par la BM P650 Ambaobany à PK133 Vohilava (Réhabilitation routière)	Début de mutation en attente acte de donation	
26	DINFRA (DS)	TOYOTA	STATION WAGON	46 189 WWT		TRES BON	RN6 Projet CERC Travaux de remise en état des infrastructures après passage des cyclones sur la RN6 (PK0 Ambondromamy jusqu'à PK669 Ambanja)	Début de mutation en attente d'immatriculation	
27	DINFRA (DS)	TOYOTA	STATION WAGON	46 190 WWT		TRES BON	RN6 Projet CERC Travaux de remise en état des infrastructures après passage des cyclones sur la RN6 (PK0 Ambondromamy jusqu'à PK669 Ambanja)	Début de mutation en attente d'immatriculation	
28	DICOM	TOYOTA	STATION WAGON	17 059 WWT		TRES BON	RN44 LOT 02 Projet PACT Financé par la BM P650 Ambaobany à PK133 Vohilava (Réhabilitation routière)	Début de mutation en attente d'immatriculation	
29	DRI	TOYOTA	STATION WAGON	60 023 WWT	3924 TBU	TRES BON	RN44 LOT 02 Projet PACT Financé par la BM P650 Ambaobany à PK133 Vohilava (Réhabilitation routière)	Début de mutation en attente acte de donation	
30	DRTF	ATSUBANANA	PICK UP	52 048 WWT		TRES BON	RN2 PORT/TOAMASINA. Projet voie rapide reliant RN2 au port Tsamasona (Mise à disposition par le bureau d'études)	Début de mutation en attente acte de donation	
31	GARAGE MTP	TOYOTA	PICK UP	17 045 WWT	3935 TBU	REPARABLE	RN44 LOT 02 Projet PACT Financé par la BM P650 Ambaobany à PK133 Vohilava (Réhabilitation routière)	Début de mutation en attente acte de donation	
32	GARAGE MTP	TOYOTA	PICK UP	46 240 WWT		REPARABLE	RN512 & RNT24 projet CERC financé par la BM RN512 PK0-00 Iroandro à PK 102-00 Manakara RNT24 PK0-00 Andranomborondolo à PK 212-00 Vohilava	Début de mutation en attente acte de donation	
33	MDC BNP 4 & BNP6	TOYOTA	PICK UP	46 211 WWT		TRES BON	RN6 Projet CERC Travaux de remise en état des infrastructures après passage des cyclones sur la RN6 (PK0 Ambondromamy jusqu'à PK669 Ambanja)	Début de mutation en attente d'immatriculation	
34	MISSION MTP	TOYOTA	PICK UP	17 046 WWT	3932 TBU	REPARABLE	RN44 LOT 02 Projet PACT Financé par la BM P650 Ambaobany à PK133 Vohilava (Réhabilitation routière)	Début de mutation en attente acte de donation	
35	MISSION MTP	TOYOTA	PICK UP	20 258 WWT		BON ETAT	RN44 LOT 02 Projet PACT Financé par la BM P650 Ambaobany à PK133 Vohilava (Réhabilitation routière)	Début de mutation en attente d'immatriculation	
36	MISSION MTP	TOYOTA	PICK UP	88 68 WWT		TRES BON	RN44 LOT 02 Projet PACT Financé par la BM P650 Ambaobany à PK133 Vohilava (Réhabilitation routière)	Début de mutation en attente acte de donation	
37	MISSION MTP	TOYOTA	STATION WAGON	46 213 WWT		REPARABLE	RN34 Projet CERC financé par BM Remise en état après passage de cyclone sur l'axe PK0 Antsirabe à PK331 Malambandy	Début de mutation en attente d'immatriculation	
38	PRAMP F.R	TOYOTA	PICK UP	46 239 WWT		TRES BON	RN512 & RNT24 projet CERC financé par la BM RN512 PK0-00 Iroandro à PK 102-00 Manakara RNT24 PK0-00 Andranomborondolo à PK 212-00 Vohilava	Début de mutation en attente acte de donation	
39	SOFIA	TOYOTA	PICK UP	14 497 WWT		EN ETAT DE MARCHE	RN7 Projet CERC financé par BM du PK102 Ampitatitika à PK732 Manombo	Mutation en cours	

Antananarivo le 16 DEC 2025
Le Chef du Service de la Logistique et du Patrimoine
Ministère des Travaux Publics

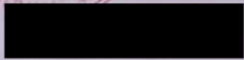
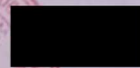
Liste de véhicules sans carte grise mais ont des attestations d'appartenance
Ministère des Travaux Publics Central

#	Direction	Marques	GENRE	IM TEMPORAIRE	IM PERMANENT	Etat
1	ALAO TRA MANGORO	TOYOTA	PICK UP	29114 WWT	1240 TCA	BON ETAT
2	ANOSY	TOYOTA	PICK UP	29116 WWT	1231 TCA	EN ETAT DE MARCHE
3	BTDLC	TOYOTA	STATION WAGON	15 363 WWT	3206 TCA	BON ETAT
4	CABINET	TOYOTA	PICK UP	14 499 WWT	3205 TCA	TRES BON
5	CABINET	TOYOTA	PICK UP	15 368 WWT	3204 TCA	TRES BON
6	CABINET	TOYOTA	STATION WAGON	15 384 WWT	3200 TCA	TRES BON
7	CABINET	TOYOTA	STATION WAGON	33 63 WWT	3198 TCA	TRES BON
8	CABINET	TOYOTA	STATION WAGON		7009 TBN	TRES BON
9	DAF	TOYOTA	PICK UP		7008 TBN	BON ETAT
10	DER	NISSAN	STATION WAGON		4654 TCA	BON ETAT
11	DIANA	TOYOTA	PICK UP	13181 WWT	3202 TCA	EN ETAT DE MARCHE
12	DINFRA (DI)	TOYOTA	PICK UP		7005 TBN	TRES BON
13	DINFRA (DI)	TOYOTA	PICK UP		7006 TBN	TRES BON
14	DINFRA (DI)	TOYOTA	PICK UP		7010 TBN	TRES BON
15	DINFRA (DI)	TOYOTA	STATION WAGON	15 382 WWT	3207 TCA	TRES BON
16	PRMP	TOYOTA	PICK UP	14 500 WWT	3203 TCA	TRES BON
17	SG	NISSAN	PICK UP	12 521 WWT	3795 TBL	EN ETAT DE MARCHE

Antananarivo le,

16 DEC 2025

Le Chef du Service de la Logistique et du Patrimoine
Ministère des Travaux Publics



Liste de véhicules sans Livrets
Ministère des Travaux Publics Central

#	Direction	Marques	GENRE	IM TEMPORAIRE	IM PERMANENT	Etat
1	ALAO TRA MANGORO	TOYOTA	PICK UP	29114 WWT	1240 TCA	BON ETAT
2	ANALAMANGA	TOYOTA	PICK UP	17 304 WWT		TRES BON
3	ANOSY	TOYOTA	PICK UP	29116 WWT	1231 TCA	EN ETAT DE MARCHE
4	CABINET	TOYOTA	STATION WAGON	10 058 WWT		TRES BON
5	CABINET	TOYOTA	STATION WAGON	15 385 WWT	95 98 TCB	TRES BON
6	CABINET	TOYOTA	STATION WAGON	32 044 WWT		TRES BON
7	CCP	TOYOTA	PICK UP	32 054 WWT		TRES BON
8	DAU	NISSAN	PICK UP		9469 TAH	EN ETAT DE MARCHE
9	DAU	PEUGEOT	BERLINE		8182 TAA	EN ETAT DE MARCHE
10	DAU	TOYOTA	PICK UP	17 325 WWT	5811 TCA	TRES BON
11	DAU	TOYOTA	STATION WAGON	23 462 WWT	5810 TCA	TRES BON
12	DER	TOYOTA	STATION WAGON		7986 TAA	REPARABLE
13	DGTP	TOYOTA	PICK UP	15 946 WWT		TRES BON
14	DGTP	TOYOTA	PICK UP	48 171 WWT	9607 TCB	TRES BON
15	DGTP	TOYOTA	PICK UP		8421 TAG	EN ETAT DE MARCHE
16	DGTP	TOYOTA	STATION WAGON	14 496 WWT	95 99 6TCB	TRES BON
17	DGTP	TOYOTA	STATION WAGON	19 686 WWT		TRES BON
18	DGTP	TOYOTA	STATION WAGON		7175 TBP	TRES BON
19	DINFRA (DI)	NISSAN	STATION WAGON		6806 TS	REPARABLE
20	DINFRA (DI)	TOYOTA	PICK UP	15 960 WWT		TRES BON
21	DINFRA (DI)	TOYOTA	PICK UP	17 047 WWT	3926 TBU	EN ETAT DE MARCHE
22	DINFRA (DI)	TOYOTA	PICK UP		7844 TAG	REPARABLE
23	DINFRA (DI)	TOYOTA	STATION WAGON	46 189 WWT		TRES BON
24	DINFRA (DI)	TOYOTA	STATION WAGON	46 190 WWT		TRES BON
25	DRTP ATSIANANA	TOYOTA	PICK UP	02 048 WWA		TRES BON
26	GARAGE MTP	TOYOTA	PICK UP	46 240 WWT		REPARABLE
27	ININFRA	FORD	PICK UP		1699 TAF	EN ETAT DE MARCHE
28	MISSION MTP	TOYOTA	PICK UP	16 640 WWT	8349 TBV	REPARABLE
29	MISSION MTP	TOYOTA	PICK UP	19 038 WWT	7879 TBV	EN ETAT DE MARCHE
30	MISSION MTP	TOYOTA	PICK UP	29 246 WWT	5503 TCC	EN COURS DE REMISE EN ETAT
31	MISSION MTP	TOYOTA	PICK UP	52 07 WWT	1251 TBS	TRES BON
32	MISSION MTP	TOYOTA	PICK UP	52 09 WWT	1250 TBS	EN COURS DE REMISE EN ETAT
33	MISSION MTP	TOYOTA	STATION WAGON	29 117 WWT	1230 TCA	TRES BON
34	MISSION MTP	TOYOTA	STATION WAGON	46 213 WWT		REPARABLE
35	SOFIA	TOYOTA	PICK UP	14 497 WWT		EN ETAT DE MARCHE

Antananarivo le

16 DEC 2025

Le Chef du Service de la Logistique et du Patrimoine
Ministère des Travaux Publics



Liste de véhicules sans carte grise originale
Ministère des Travaux Publics Central

Direction	Marques	GENRE	IM PERMANENT	Etat	Provenance
CABINET	TOYOTA	PICK UP	9858 TAK	BON ETAT	MTP
CABINET	TOYOTA	STATION WAGON	0458 TBA	EN ETAT DE MARCHE	MTP
DAU	CITROEN	BERLINE	9835 TAC	REPARABLE	Donation de PST
DAU	FORD	PICK UP	8314 TAF	EN ETAT DE MARCHE	Mise à disposition par l'Autorité Routière
DAU	LAND ROVER	STATION WAGON	2553 TAB	EN ETAT DE MARCHE	MTP
DAU	MITSUBISHI	STATION WAGON	2201 TN	EN ETAT DE MARCHE	MTP
DAU	NISSAN	PICK UP	9469 TAH	EN ETAT DE MARCHE	Mise à disposition par l'Autorité Routière
DAU	PEUGEOT	BERLINE	8182 TAA	EN ETAT DE MARCHE	Donation de OTU
DAU	TOYOTA	STATION WAGON	4577 TAD	REPARABLE	MTP
DEN	CITROEN	BERLINE	9672 TAC	REPARABLE	Donation de PST
DEN	FORD	BREAK	5627 TAG	REPARABLE	MTP
DEN	FORD	BREAK	5632 TAG	REPARABLE	Mise à disposition par l'Autorité Routière
DEN	PEUGEOT	FOURGON	3483 TAJ	REPARABLE	Donation de PST
DER	FORD	BREAK	5570 TAG	BON ETAT	MTP
DER	MITSUBISHI	STATION WAGON	2975 TBF	REPARABLE	Mise à disposition par l'Autorité Routière
DER	MITSUBISHI	STATION WAGON	3042 TN	EN ETAT DE MARCHE	MTP
DER	TOYOTA	STATION WAGON	7985 TAA	EN ETAT DE MARCHE	MTP
DER	TOYOTA	STATION WAGON	7986 TAA	REPARABLE	MTP
DGTP	FORD	PICK UP	8312 TAF	REPARABLE	MTP
DGTP	NISSAN	PICK UP	5565 TAG	REPARABLE	MTP
DGTP	TOYOTA	PICK UP	8421 TAG	EN ETAT DE MARCHE	Mise à disposition par l'Autorité Routière
DINFRA (DI)	FORD	PICK UP	7262 TBG	BON ETAT	Mise à disposition par l'Autorité Routière
DINFRA (DI)	NISSAN	STATION WAGON	6806 TS	REPARABLE	MTP
DINFRA (DI)	PEUGEOT	BREAK	3447 TS	EN ETAT DE MARCHE	MTP
DINFRA (DI)	RENAULT	FOURGON	2091 TN	EN ETAT DE MARCHE	MTP
DINFRA (DI)	TOYOTA	PICK UP	7844 TAG	REPARABLE	Mise à disposition par l'Autorité Routière
DINFRA (DI)	TOYOTA	STATION WAGON	7442 TAL	BON ETAT	Mise à disposition par l'Autorité Routière
DIRCOM	RENAULT	FOURGON	3618 TL	REPARABLE	MTP
DPSE	NISSAN	PICK UP	9876 TAE	BON ETAT	Donation de COLAS
DPSE	RENAULT	BERLINE	1401 TN	REPARABLE	MTP
DPSE	VOLKSWAGEN	FOURGON	1848 TAB	REPARABLE	MTP
DRH	NISSAN	PICK UP	9872 TAE	REPARABLE	MTP
DRH	TOYOTA	PICK UP	1018 TAL	REPARABLE	Mise à disposition par l'Autorité Routière
DSI	FORD	BREAK	5631 TAG	REPARABLE	MTP
GARAGE MTP	SSANG YONG	STATION WAGON	8260 TAC	REPARABLE	MTP
GARAGE MTP	TOYOTA	PICK UP	4224 TAG	REPARABLE	Mise à disposition par l'Autorité Routière
GARAGE MTP	TOYOTA	PICK UP	8426 TAG	REPARABLE	Mise à disposition par l'Autorité Routière
GARAGE MTP	TOYOTA	STATION WAGON	3156 TN	REPARABLE	MTP
GARAGE MTP	TOYOTA	STATION WAGON	6951 TAG	REPARABLE	Donation de PST
ININFRA	FORD	PICK UP	1699 TAF	EN ETAT DE MARCHE	MTP
ININFRA	TOYOTA	PICK UP	1008 TAL	EN ETAT DE MARCHE	MTP
PRMP	TOYOTA	STATION WAGON	8668 TAK	EN ETAT DE MARCHE	Mise à disposition par l'Autorité Routière
DRH	Toyota hilux		8315 TP	A CONDAMNER	MTP
DEEE	CITROEN SAXO		9671 TAC	A CONDAMNER	PST
DEEE	CITROEN XSARA		9836 TAC	A CONDAMNER	PST
DGTP	NISSAN pick-up		8254 TS	A CONDAMNER	MTP



Direction	Marques	GENRE	IM PERMANENT	Etat	Provenance
DGTP	Renault Express		8707 TM	A CONDAMNER	MTP
DINFRA (DI)	Ford Ranger		1785 TAF	A CONDAMNER	MTP
DINFRA (DI)	Mitsubishi Pajero			A CONDAMNER	MTP
DINFRA (DI)	Nissan HB		5299 TAF	A CONDAMNER	SOGEA
DINFRA (DI)	MITSUBISHI		1346 TL	A CONDAMNER	MTP
DINFRA (DI)	Ford Ranger		1714 TAF	A CONDAMNER	MTP
DINFRA (DI)	NISSAN		2764 TP	A CONDAMNER	MTP
DINFRA (DI)	Ford Ranger		1697 TAF	A CONDAMNER	MTP
DINFRA (DI)	TOYOTA HILUX		8311 TP	A CONDAMNER	MTP
DINFRA (DI)	Ford Focus		5574 TAG	A CONDAMNER	VP
DINFRA (DI)	Peugeot Partner		6376 TAG	A CONDAMNER	MTP
DINFRA (DI)	Ford focus		5571 TAG	A CONDAMNER	MTP
DER	Toyota Vigo		0598 TAL	A CONDAMNER	MTP
DAU	Mitsubishi		1636 TN	A CONDAMNER	MTP
DEN	Toyota Land Couleur		3925 TS	A CONDAMNER	MTP
DEN	TOYOTA		5255 TP	A CONDAMNER	OTU
DAF GARAGE	Peugeot Partner		6371 TAG	A CONDAMNER	MTP
DAF GARAGE	Renault 4L		4853 TL	A CONDAMNER	MTP
GARAGE	Renault 12 Toros		1395 TN	A CONDAMNER	MTP
GARAGE	Ford focus		5576 TAG	A CONDAMNER	MTP
GARAGE	Nissan Patrol		5606 TAD	A CONDAMNER	MTP
GARAGE	Mitsubishi		1698 TN	A CONDAMNER	MTP
GARAGE	Ford Ranger		1715 TAF	A CONDAMNER	MTP
GARAGE	NISSAN		1065 TAF	A CONDAMNER	MTP
GARAGE	Ford Everest		3107 TAM	A CONDAMNER	OTU
DAF	Peugeot Partner		6372 TAG	A CONDAMNER	MTP
DINFRA (DI)	TOYOTA COROLLA		1343 TP	A CONDAMNER	MTP

Antananarivo le 16 DEC 2025

Le Chef du Service de la Logistique et du Patrimoine
Ministère des Travaux Publics



Liste de véhicules sans carte grise mais ont des cartes roses non valides
Ministère des Travaux Publics Central

#	Direction	Marques	GENRE	IM TEMPORAIRE	SITUATION DE LA MUTATION
1	ANALAMANGA	TOYOTA	PICK UP	17 304 WWT	Début de mutation en attente d'immatriculation
2	CABINET	TOYOTA	PICK UP	46 214 WWT	Début de mutation en attente d'immatriculation
3	CABINET	TOYOTA	STATION WAGON	10 058 WWT	Véhicule mis à disposition par PTDR
4	CABINET	TOYOTA	STATION WAGON	32 044 WWT	Véhicule mis à disposition par PACFC
5	CCP	TOYOTA	PICK UP	32 054 WWT	Début de mutation en attente fin de projet
6	DGTP	TOYOTA	PICK UP	15 946 WWT	Début de mutation en attente acte de donation
7	DGTP	TOYOTA	STATION WAGON	14 483 WWT	Début de mutation en attente acte de donation
8	DGTP	TOYOTA	STATION WAGON	19 686 WWT	Début de mutation en attente acte de donation
9	DINFRA (DI)	TOYOTA	PICK UP	15 960 WWT	Début de mutation en attente acte de donation
10	DINFRA (DI)	TOYOTA	STATION WAGON	46 189 WWT	Début de mutation en attente d'immatriculation
11	DINFRA (DI)	TOYOTA	STATION WAGON	46 190 WWT	Début de mutation en attente d'immatriculation
12	DIRCOM	TOYOTA	STATION WAGON	17 059 WWT	Début de mutation en attente d'immatriculation
13	DRTP ATSINANANA	TOYOTA	PICK UP	02 048 WWA	Début de mutation en attente fin de projet
14	MDC RNP 4 & RNP6	TOYOTA	PICK UP	46 211 WWT	Début de mutation en attente d'immatriculation
15	MISSION MTP	TOYOTA	PICK UP	20 258 WWT	Début de mutation en attente d'immatriculation
16	MISSION MTP	TOYOTA	PICK UP	98 68 WWT	Début de mutation en attente acte de donation
17	MISSION MTP	TOYOTA	STATION WAGON	46 213 WWT	Début de mutation en attente d'immatriculation

Antananarivo le

16 DEC 2025

Le Chef du Service de la Logistique et du Patrimoine
Ministère des Travaux Publics



LISTE DES VEHICULES ATTRIBUES SANS FICHE DE DETENTEUR EFFECTIF

N°	Direction	Marques	GENRE	Types	IM TEMPORAIRE	IM PERMANENT	Nom du détenteur	Fonction
01	DINFRA (DI)	PEUGEOT	BREAK	405		3447 TS	[REDACTED]	Ingénieur d'Etudes
02	GARAGE -MTP	TOYOTA	PICK UP	LC 79	17 045 WWT	3935TBU	[REDACTED]	Charges d'Etudes
03	DAU	TOYOTA	STATION WAGON	PRADO LJ95LGKMRS		4577 TAD	[REDACTED]	EX CHIEF DE SERVICE DAU
04	DGTP	TOYOTA	STATION WAGON	PRADO TX		7175 TBP	[REDACTED]	DGTP
05	ININFRA	TOYOTA	PICK UP	HILUX DC KUN511LNKMSIN		9239 TBK	[REDACTED]	DG ININFRA
06	SG	NISSAN	PICK UP	HB CPUD22	12 521 WWT		[REDACTED]	SG
07	CABINET	TOYOTA	STATION WAGON	LC 76	15 385 WWT		[REDACTED]	CT
08	DIRCOM	TOYOTA	STATION WAGON	LC 76 LX	17 059 WWT		[REDACTED]	DIRCOM
09	DGTP	TOYOTA	STATION WAGON	LC76 4.2L	19 686 WWT		[REDACTED]	Ex DGTP (Rattaché)

LISTE DES TABLEAUX

Tableau 1 : Marchés pour des travaux de réhabilitation et d'entretien passés suivant la procédure de gré à gré -----	2
Tableau 2 : Liste des marchés déjà réceptionnés provisoirement en 2023 mais n'ayant pas fait l'objet de PV de réception définitive -----	4
Tableau 3 : Détails des arrêts et reprises de travaux -----	6
Tableau 4 : Dates relatives à l'exécution des travaux de réhabilitation de la RN13 -----	7
Tableau 5 : Récapitulatif de l'évolution du délai d'exécution du contrat -----	14
Tableau 6 : Avancement des travaux en pourcentage -----	15
Tableau 7 : Détails des sommes dues par les compagnies pétrolières à la suite des protocoles arrêtés au 10 novembre 2025 -----	16
Tableau 8 : Situation des dettes et créances réciproques entre l'Etat et les compagnies pétrolières arrêtée au 30 septembre 2025 -----	18

LISTE DES PHOTOS

Photos 1 - 2 - 3 - 4 : état de la RN13	8
Photos 5 - 6 - 7 - 8 : Encombrement du garage du Ministère	21
Photos 9 - 10 - 11 : Encombrement du magasin d'entreposage	221
Photo 12 : Photo des véhicules produite par le Ministère dans sa réponse	25

TABLE DES MATIERES

SOMMAIRE	I
LISTE DES ABREVIATIONS	II
SYNTHESE	III
INTRODUCTION	1
CONSTATATIONS	2
I. Sur les marchés des travaux routiers	2
1.1. Recours fréquents à la procédure de gré à gré pour les travaux de réhabilitation et d'entretien routiers	2
1.2. Inexistence de procès-verbal de réception définitive dans les dossiers pour certains marchés déjà réceptionnés provisoirement en 2023	4
1.3. Failles dans l'exécution du marché pour la réhabilitation de la RN13.....	5
1.3.1. Dysfonctionnements dans la planification initiale des travaux	6
1.3.2. Absence de diligence de l'administration face aux manquements manifestes du prestataire	7
II. Sur le projet autoroute	9
2.1. Failles dans la procédure d'attribution du marché relatif à l'autoroute	10
2.1.1. Non transparence de la procédure de sélection des candidats dans l'AOR.....	10
2.1.2. Défaut de déclaration infructueuse de la procédure d'AOR	11
2.2. Non indemnisation des Personnes Affectées par le Projet avant le commencement des travaux.....	11
2.3. Tarif des indemnisations des biens titrés revu à la baisse sans justificatif exact du prix fixé	12
2.4. Non priorisation de l'attribution à un prestataire externe de la mission de contrôle et de surveillance de la tranche 1 des travaux liés à l'autoroute	13
2.5. Risque de retard de l'exécution des travaux pour la tranche 1 de 80 km du projet	14
III. Sur le Fonds Routier	16
3.1. Défaut de recouvrement des Redevances d'Entretien Routier au profit du Fonds Routier.....	16
3.2. Défaut de recouvrement des amendes liées aux surcharges routières.....	19
IV. Sur la gestion des véhicules au niveau central	20
4.1. Mauvaise gestion de l'entretien de véhicules	20
4.2. Mauvaise gestion du garage et du magasin d'entrepôt des pièces de rechange	21
4.3. Défaut de sécurisation des titres de propriété pour une partie importante des véhicules du Ministère	23
4.4. Défaut d'utilisation de livrets véhicules	24
4.5. Tenue irrégulière de la comptabilité matière des véhicules.....	25
4.6. Non accomplissement systématique de la visite technique pour les véhicules de plus de cinq ans auprès du Centre de Sécurité Routière	25

4.7. Non-localisation de deux véhicules lors de l'inventaire physique-----	26
CONCLUSION -----	27
ANNEXE -----	i
LISTE DES TABLEAUX -----	viii
LISTE DES PHOTOS -----	viii

DELIBERE

Le présent rapport a été arrêté par la Cour des Comptes en son examen du lundi neuf mars deux mil vingt-six.

LE PRESIDENT

PO. LES RAPPORTEURS

LE GREFFIER

SUIVENT LES SIGNATURES

Pour expédition certifiée conforme à la minute toujours conservé au Greffe Central de la Cour.

Fait à Antananarivo, le 16 mars 2026.



LE GREFFIER EN CHEF

Ang
RAHARINORO Angelina