



AUDIT DU PROJET CONNECTER MADAGASCAR POUR UNE CROISSANCE INCLUSIVE (PCMCi)

DE 2023 À FIN JUILLET 2025



SOMMAIRE

LISTE DES ABREVIATIONS.....	I
SYNTHESE	II
INTRODUCTION	1
Sur l'effectivité des activités	4
1) Non-respect global du planning prévu pour la réalisation des activités.....	4
i) Un faible taux d'activités pleinement exécutées dans les délais prévus	5
ii) Existence d'activités non entamées	6
iii) Des activités accusant des retards.....	6
2) Non-reprogrammation dans l'exercice suivant de certaines activités non entamées	10
3) Retard significatif de l'exécution des activités de la Composante 4 "CERC"	10
4) Défaillance de suivi-évaluation	11
Sur les indicateurs.....	13
1) Pertinence contextuelle des indicateurs d'objectif du projet	13
2) Non prise en compte de dimensions courantes d'un projet routier, dans les indicateurs ..	14
Sur l'utilisation des ressources financières.....	16
1) Bonne maîtrise des frais de gestion par rapport aux dépenses totales.....	16
2) Sous-utilisation des ressources financières	16
3) Utilisation des fonds pour des activités prévues non budgétisées.....	18
4) Utilisation des ressources financières pour certaines activités au-delà des prévisions en 2024 et 2025.....	19
CONCLUSION	21
ANNEXES.....	22
LISTE DES TABLEAUX	38
TABLE DES MATIERES	39
DELIBERE.....	40

LISTE DES ABREVIATIONS

ANO	Avis de Non Objection de la Banque Mondiale
APS	Avant-Projet Sommaire
AR	Agence Routière
CERC	Contingent Emergency Response Component
COS	Comité de Pilotage du Projet et le Comité d'orientation et de suivi
CTP	Comité Technique du Projet
IDA	Association Internationale de Développement
MOIS	Maîtrise d'Œuvre Institutionnelle et Sociale
MOP	Manuel des Opérations du Projet
MROR	Marchés Routiers à Obligation de Résultats
OCDE	Organisation de Coopération et de Développement Economiques
ODD	Objectifs de Développement Durable
ONG	Organisation Non Gouvernementale
PAPs	Personnes Affectées par le Projet
PCMCi	Projet Connecter Madagascar pour une Croissance Inclusive
PGES	Plan de Gestion Environnementale et Sociale
PK	Point Kilométrique
PNC	Personnel Navigant Commercial
PNT	Personnel Navigant Technique
PV	Procès-verbal
PTA	Plan de Travail Annuel
PTBA	Plan de Travail et Budget Annuel
RNP	Route Nationale Primaire
RNS	Route Nationale Secondaire
RNT	Route Nationale Temporaire
TDR	Termes De Référence
UCP	Unité de Coordination du Projet
VBG	Violences Basées sur le Genre

SYNTHESE

Le présent audit a été réalisé pour apprécier la mise en œuvre du Projet Connecter Madagascar pour une Croissance Inclusive (PCMCI). L'évaluation couvre la période allant de 2023 à fin juillet 2025 et s'appuie sur des analyses documentaires, des visites sur site et des entretiens.

Les constats révèlent un non-respect global du planning prévu pour la réalisation des activités, marqué par un faible taux des activités totalement exécutées, l'existence de plusieurs activités non encore entamées, d'activités présentant des retards significatifs et d'activités planifiées mais restées en suspens, sans lancement ni reprogrammation. Par ailleurs, le suivi-évaluation des indicateurs d'objectif du projet est défaillant.

Concernant les indicateurs, l'analyse a mis en évidence la pertinence des indicateurs d'objectifs mais certaines dimensions dans le cadre d'un projet routier ne sont pas prises en compte dans les indicateurs de résultats.

De surcroît, bien que les frais de gestion du projet soient maîtrisés, une sous-utilisation des ressources financières disponibles a été soulevée ainsi que l'utilisation de fonds pour des activités non budgétisées ou au-delà des prévisions.

Les causes identifiées incluent des contraintes procédurales, des insuffisances dans la coordination interinstitutionnelle ainsi que des lacunes du côté de la planification.

En conséquence, les recommandations de la Cour vont à l'endroit :

- *du Ministère en charge des Travaux Publics de :*
 - *renforcer la collaboration avec les autres Ministères concernés pour garantir une libération d'emprise conforme aux calendriers prévus ;*
 - *revoir l'organisation interne du projet afin de remédier aux défaillances causant le retard de l'avancement des activités et ce en collaboration avec les parties prenantes concernées ;*
- *de l'Agence Routière de procéder à la collecte des données reliées aux indicateurs d'objectifs et de respecter les dispositions prévues dans le Manuel des Opérations du Projet (MOP) pour que le suivi-évaluation du projet puisse être mené à bon escient ;*
- *de l'UCP de :*
 - *renforcer ou de revoir le dispositif de suivi-évaluation en place, incluant un tableau de bord de toutes les activités, doté de mesures d'alerte en cas de retard, et de respecter les délais de traitement des dossiers ;*
 - *élaborer des notes explicatives sur les activités non entamées à l'année N et non reprogrammées à l'année N+1 ;*
 - *procéder à la révision des indicateurs, dans les meilleurs délais, en collaboration avec les parties prenantes concernées ;*
 - *renforcer la qualité de la planification budgétaire en définissant des prévisions plus complètes, réalistes et en intégrant des marges pour imprévus ;*
 - *mettre en place un mécanisme rigoureux et régulier de suivi et de réajustement budgétaire en cours d'exécution ;*
 - *veiller à l'application rigoureuse de la procédure d'autorisation de réaffectation des ressources.*

Ces mesures sont essentielles pour garantir l'atteinte des objectifs du projet, améliorer la gouvernance des investissements publics et maximiser les impacts socio-économiques pour les populations bénéficiaires.

INTRODUCTION

Contexte

Les infrastructures routières jouent un rôle fondamental dans le développement économique et social d'un pays. En général, elles permettent l'accès aux services essentiels, au désenclavement des zones rurales, à la stimulation de la croissance économique, à la création d'emplois et à la résilience climatique.

Elles contribuent directement ou indirectement à l'atteinte de plusieurs Objectifs de Développement Durable (ODD)¹.

En outre, la Politique Générale de l'État (PGE) 2023-2028 de Madagascar met l'accent sur le désenclavement des régions comme levier de développement inclusif, la modernisation des infrastructures pour renforcer la compétitivité nationale, la lutte contre la pauvreté par l'amélioration de l'accès aux services et aux opportunités économiques ainsi que la gouvernance territoriale pour une meilleure coordination entre les collectivités et l'État.

Les projets routiers, comme le Projet Connecter Madagascar pour une Croissance Inclusive (PCMCI), objet de ce rapport, s'inscrivent pleinement dans cette vision en ciblant les zones à fort potentiel mais enclavées.

Le PCMCI est le fruit d'un Accord de financement entre l'Association Internationale de développement (IDA) et le Gouvernement Malagasy, signé le 18 avril 2022, mis en vigueur à partir du 16 août 2022 et dont la clôture est prévue pour le 30 juin 2028. L'objectif principal du projet est d'« Améliorer la connectivité routière et l'accès aux opportunités socio-économiques dans les zones rurales de Madagascar, en renforçant la résilience des infrastructures et la gouvernance du secteur routier ».

S'agissant d'une initiative stratégique lancée pour améliorer les infrastructures routières à Madagascar, il porte un accent particulier sur les zones rurales. Les effets attendus du projet concernent la réduction de l'isolement des régions rurales, une meilleure circulation des biens et des personnes, la création d'emplois locaux dans le secteur des travaux publics et le renforcement de la résilience climatique des infrastructures.

Initialement, l'Accord de financement a prévu quatre (04) composantes, à savoir :

- Composante 1. Amélioration de l'état et de la résilience des routes primaires, estimé à 320 millions de dollars US ;
- Composante 2. Amélioration de l'accessibilité et des avantages socio-économiques des routes de desserte, estimé à 70 millions de dollars US ;
- Composante 3. Assistance technique et soutien aux réformes du secteur des routes et des transports, estimé à 10 millions de dollars US ;
- Composante 4. Composante d'intervention d'urgence et de contingence ou CERC².

Les grands travaux du projet se trouvent dans la Composante 1 et portent essentiellement sur les travaux de bitumage de la Route Nationale Secondaire RNS10 entre Andranovory Ambovombe et de la Route Nationale Temporaire RNT31 Ankazobetsihay entre Mangoaka et Bealanana. D'autres travaux routiers figurent également dans la Composante 2 notamment la réhabilitation de la RNS41 entre Ambositra et Fandriana, de la RR62 entre Ambatolaona et

¹ Cf Annexe 1 : Lien des ODD avec l'objectif du PCMCI

² Contingent Emergency Response Component

Mantaso, de la RR20 entre Ambatofotsy et Andramasina, de la RR36 entre Mahitsy et de la RR19 entre Talata-Volonondry et Sadabe.

La Composante 4 a été activée en avril 2024 suite à la demande du Gouvernement Malagasy du fait que les Routes Nationales Primaires RNP4 et RNP6 ainsi que les infrastructures du port de Mahajanga ont été fortement endommagées par les intempéries durant le mois de février 2024, nécessitant des travaux d'urgence.

Au mois de juillet 2025, l'accord pour l'octroi d'un fonds additionnel de 211,5 millions de dollars US a été communiqué³. Ce fonds va élargir la portée du PCMCI avec un nouveau volet dédié à la solidité et à la résilience des ponts mais également à la reconstitution de ressources mobilisées dans le cadre de la Composante « CERC ».

Sur le plan institutionnel⁴, le projet dispose de trois (03) organes. Il s'agit de l'organe de pilotage, constitué par le Comité de Pilotage du Projet et le Comité d'orientation et de suivi (COS), de l'organe de coordination technique assuré par le Comité Technique du Projet (CTP) et de l'organe de gestion qui est l'Unité de Coordination du Projet (UCP).

Mandat de la Cour des Comptes

La Cour des Comptes est régie par 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. Aux termes de l'article 280 de la loi organique, « *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* ».

L'article 25 du décret n°2024-836 du 09 avril 2024 régissant la gestion financière et comptable des projets sur financement extérieur au profit de l'Etat, en se référant à la primauté des dispositions de l'Accord de financement ratifié, dispose que : « (...) *les projets sur financement extérieur font l'objet du contrôle et de la vérification des organes de contrôle des finances publiques, entre autres la Cour des Comptes (...)* ».

A ce titre, un audit de performance du Projet Connecter Madagascar pour une Croissance Inclusive (PCMCI) a été réalisé par la Cour, dont l'objectif est d'en apprécier la mise en œuvre. Il s'agit, par ailleurs, du premier audit mené à ce sujet.

Objectif de l'audit et sources des critères d'audit

L'objectif global de la mission d'audit est d'évaluer la performance de la mise en œuvre du projet. Dans cette optique, les objectifs spécifiques sont de :

- vérifier l'effectivité de la mise en œuvre des activités ;
- analyser si les indicateurs sont appropriés ;
- évaluer si les ressources financières ont été utilisées de manière optimale.

Lors des travaux d'audit, les sources des critères utilisés sont essentiellement : les Plans de Travail et Budget Annuel (PTBA), le Manuel des Opérations du Projet (MOP), le Document sur les indicateurs de performance de l'Organisation de Coopération et de Développement Economiques (OCDE), le Planning d'exécution des travaux (contrat), différents rapports techniques et financiers ainsi que les bonnes pratiques applicables.

³ Communiqué de presse du 10 juillet 2025 : Construire des infrastructures résilientes pour protéger l'accès, la connectivité et les communautés (<https://www.banquemondiales.org/fr/news/press-release/2025/07/10/building-resilient-afe-infrastructure-protecting-access-connectivity-and-communities>)

⁴ Manuel des opérations du projet (MOP)

Périmètre d’audit

La période concernée s’étend de 2023 à fin juillet 2025. En effet, les travaux de préparation du PCMCI n’ont débuté qu’en 2023, notamment avec la nomination du Coordonnateur du projet et le recrutement du personnel.

L’audit s’est focalisé sur toutes les Composantes initiales du projet (Composantes 1 à 4) afin d’apprécier la cohérence entre les objectifs du projet, les activités réalisées, les résultats atteints et les ressources mobilisées. Ainsi, le nouveau volet défini en 2025 à la suite de l’octroi du fonds additionnel, n’est pas couvert par le contrôle.

Outre les activités mentionnées dans le présent rapport, l’observation sur site des travaux routiers a été effectuée principalement sur les travaux de bitumage de la RNT31, lesquels présentent déjà un certain niveau d’avancement.

Les principales entités concernées par l’audit sont le Ministère en charge des Travaux Publics, l’Agence Routière et l’Unité de Coordination du Projet.

Méthodologie

L’audit a été mené conformément aux normes internationales, notamment l’ISSAI 3000 sur les normes en audit de performance mais également l’ISSAI 4000 sur les normes d’audit de conformité étant donné que certains aspects de conformité ont été analysés.

La mission s’est déroulée sur une période de quatre mois, de juin à fin septembre 2025. En conséquence, les données exploitées dans le présent rapport couvrent cette même période.

Tous les vérifications et contrôles jugés nécessaires ont été effectués tels que : des revues documentaires, des vérifications sur site, des entretiens et des analyses des données.

Dans le cadre des travaux de la RNT31, afin de diversifier les sources des données et de corroborer les informations obtenues, des rencontres ont été menées auprès de la Région Sofia, des Directions Régionales des Travaux Publics, de la Santé, de l’Education Nationale et de la Population à Antsohihy, des responsables de la Mission de Contrôle (MDC) de la RNT31, de la Maîtrise d’Œuvre Institutionnelle et Sociale (MOIS), de l’Organisation Non Gouvernementale (ONG) Miarintsoa, de l’Entreprise CCEED ainsi que quelques Personnes Affectées par le Projet (PAPs) longeant la RNT31 du point kilométrique PK0 (Ankazobetsiahy) au PK 53 (Anamboriana).

Le rapport provisoire n°09/25-AUDIT/ROP/PCMCI du 07 octobre 2025 a été transmis à l’UCP du projet par lettre n°295/25-CS/CC/NOTIF du 17 octobre 2025.

L’UCP a communiqué ses réponses sur ledit rapport provisoire en novembre 2025. La récapitulation desdites réponses est présentée en *annexe n°2*.

Limites de l’audit

Bien que différents responsables soient disponibles au niveau de l’UCP et sur site, les informations ne sont pas exhaustives. En effet, la vérification de certaines sous-activités dans le cadre de la libération d’emprise telle que l’effectivité des indemnités n’a pas pu être effectuée du fait de l’éloignement des personnes concernées et de la difficulté d’accès à ces sites. De plus, certains documents retraçant de façon précise le taux de réalisation de toutes les activités n’ont pas été disponibles.

Le rapport développe successivement les observations et recommandations de la Cour portant sur l’effectivité des activités, les indicateurs du projet et l’utilisation des ressources financières.

SUR L'EFFECTIVITE DES ACTIVITES

Dans le cadre des projets de développement, l'effectivité des activités constitue un indicateur clé pour mesurer la performance et assurer la redevabilité vis-à-vis des parties prenantes. Toutefois, cette effectivité ne peut être atteinte que si le Plan de Travail Annuel (PTA) est rigoureusement respecté. En effet, le PTA sert de feuille de route opérationnelle, définissant les activités, les ressources, les échéances et les responsabilités. Tout écart par rapport à ce plan peut compromettre les résultats attendus.

Au-delà du respect du PTA, le suivi-évaluation constitue un outil stratégique fondamental dans la gestion des projets de développement. Il joue un rôle central dans l'analyse de l'effectivité des activités.

Des données relatives aux taux d'avancement de la réalisation des activités sont disponibles particulièrement en ce qui concerne les travaux routiers. Toutefois, les informations relatives à ce taux pour les activités du projet autres que travaux ne sont pas disponibles au mois de juin 2025. Ainsi, l'évaluation de la mise en œuvre des activités du projet n'a pas pu être appuyée par des données quantitatives de suivi.

La revue des PTBA depuis le lancement du projet, combinée à l'analyse des rapports d'activités, des documents techniques et financiers ainsi qu'à une visite des sites concernés et aux entretiens, a permis de formuler les observations ci-après :

1) Non-respect global du planning prévu pour la réalisation des activités

Le PTBA est l'outil de gestion le plus important d'un projet. Il constitue, avec l'Accord de financement, la base juridique des dépenses. C'est un outil de planification de l'exécution garantissant l'efficacité et l'impact en matière de développement, assurant que des étapes progressives sont franchies vers la réalisation des objectifs et des résultats d'un projet.⁵

Pour le PCMCI, les PTBA ont prévu 46 activités pour l'année 2023, 35 pour 2024 et 73 pour 2025.

Du point de vue des composantes, les activités à réaliser de 2023 à 2025 sont réparties comme suit :

- Composante 1 : 13 pour 2023, 10 pour 2024 et 19 pour 2025 ;
- Composante 2 : 9 pour 2023, 9 pour 2024 et 18 pour 2025 ;
- Composante 3 : 24 pour 2023, 16 pour 2024 et 32 pour 2025 ;
- Composante 4 : 4 jusqu'à fin juillet 2025.

Or, il a été mis en évidence un non-respect global des PTBA⁶ sur la période allant de 2023 à juin 2025⁷. Pour chaque composante, en dehors de quelques activités réalisées dans les délais impartis, certaines n'ont pas été entamées durant l'année prévue et d'autres présentent des retards d'exécution, tel qu'il est résumé dans le tableau ci-après :

⁵ Disponible sur : <https://slideum.com/doc/1081042/programme-de-travail-et-budget-annuel--ptba->

⁶ Annexe 3 : PTBA 2023-2024-2025

⁷ Document de base : Tableau de suivi des activités arrêté en juin 2025 rempli par l'UCP

Tableau 1 : Statistique des réalisations des activités du projet par composante de 2023 à juin 2025

Composante 1 : Amélioration de l'état et de la résilience des routes primaires							
Année	Activités Prévue	Activités achevées		Activités non entamées		Activités accusant un retard	
		Nombre	%	Nombre	%	Nombre	%
2023	13	2	15,39%	6	46,15%	5	38,46%
2024	10	0	0%	2	20%	8	80%
2025	19	1	5,26%	3	15,79%	15	78,95%
Composante 2 : Amélioration de l'accessibilité et des avantages socio-économiques des routes de desserte							
Année	Activités prévues	Activités Achevées		Activités non entamées		Activités accusant un retard	
		Nombre	%	Nombre	%	Nombre	%
2023	9	0	0%	9	100%	0	0%
2024	9	0	0%	1	11,11%	8	88,89%
2025	18	0	0%	2	11,11%	16	88,89%
Composante 3 : Assistance technique et soutien aux réformes du secteur des routes et des transports							
Année	Activités prévues	Activités achevées		Activités non entamées		Activités accusant un retard	
		Nombre	%	Nombre	%	Nombre	%
2023	24	7	29,17%	15	62,5%	2	8,33%
2024	16	11	68,75%	5	31,25%	0	0%
2025	32	9	28,12%	20	62,5%	3	9,38%
Composante 4 : Composante d'intervention d'urgence et de contingence							
Année	Activités prévues	Activités achevées		Activités non entamées		Activités accusant un retard	
		Nombre	%	Nombre	%	Nombre	%
2023	-	-	-	-	-	-	-
2024	-	-	-	-	-	-	-
2025	4	0	0%	0	0%	4	100%

Sources : PTBA 2023 à 2025, Tableau de suivi des activités arrêté en juin 2025 rempli par l'UCP

En effet, l'analyse de ce tableau fait ressortir les éléments suivants :

i) Un faible taux d'activités pleinement exécutées dans les délais prévus

Pour la Composante 1 : seulement deux (02) activités, soit 15,39%, parmi les activités prévues ont été totalement exécutées en 2023, notamment la production des rapports d'audit sur la sécurité routière : « analyse et audit de la sécurité routière de la RNS10 » et « analyse et audit de la sécurité routière de la RNT31 ».

En 2025, l'activité de « travaux de remise en état du pont de Manambery PK 173 » a été également achevée au vu de la réception technique des travaux.

Pour la Composante 2 : aucune activité n'a été achevée durant la période sous-revue.

Pour la Composante 3 : sept (07) activités ont été exécutées totalement en 2023, soit 29,17%, entre autres le paiement « des frais de mission » et « la mise à jour du logiciel de gestion financière : Tom2Pro et réabonnement ».

En 2024, onze (11) activités ont été réalisées dans leur totalité, soit 68,75%, notamment *l'audit financier* de l'exercice 2023 et *l'acquisition des matériels informatiques, bureautiques, techniques, équipements bureaux*.

Pour 2025, neuf (09) activités ont été accomplies, représentant 28,12%. A titre d'exemple figurent *l'audit financier* de l'exercice 2024 et le paiement des *honoraires des consultants additionnels de l'UCP*.

ii) Existence d'activités non entamées

Pour la Composante 1 : six (06) activités n'ont pas été entamées pour l'année 2023, soit 46,15%, notamment *l'indemnisation et compensation pour les travaux de bitumage de la RN10-section 1 (102,75 km) et section 2 (113,700 km)*, prévoyant l'indemnisation de 70% des Personnes Affectées par le Projet (PAPs), soit respectivement 686 et 759 personnes, sans inclure les cas difficiles.⁸

En 2024, sur les dix (10) activités planifiées, deux (02) n'ont pas été entamées, soit 20%, notamment *l'analyse et l'audit de la sécurité routière de la RNS10* où il a été prévu d'effectuer un audit en phase début de construction.

Pour 2025, trois (03) activités n'ont pas été entamées sur les dix-neuf (19) prévues pour la Composante, soit 15,79%, entre autres *l'indemnisation et la compensation pour les travaux de bitumage de la RN10 - sections 1 et 2*.

Pour la Composante 2 : la totalité des activités prévues pour la Composante n'ont pas été entamées en 2023, soit neuf activités. Parmi les activités envisagées figure la prévision de formation dans le cadre de la mise en œuvre d'un *programme de formation lié au genre*.

Pour 2024, une activité est concernée parmi les neuf (09) prévues, soit 11,11%. Cette activité consiste en la signature d'un contrat pour les *travaux d'urgence pour les Marchés Routiers à Obligation de Résultats (MROR)*.

En ce qui concerne l'année 2025, deux (02) activités sur les 18 prévues, soit 11,11%, n'ont pas été entamées entre autres la réalisation d'un terme de référence en vue de *l'assistance technique pour la mise en place de kiosques d'information numériques*.

Pour la Composante 3 : 15 activités sur les 24 programmées n'ont pas été entamées, représentant 62,5% pour 2023. Parmi ces activités figurent *l'audit organisationnel de l'Agence Routière (AR)*.

En 2024, cinq (05) activités non entamées sont enregistrées sur les seize (16) prévues, soit 31,25%, à titre d'exemple : *l'audit technique ou le renforcement de capacités du Personnel Navigant Technique (PNT) et du Personnel Navigant Commercial (PNC) de Madagascar Airlines*.

Pour 2025, vingt (20) activités sur les 32 planifiées n'ont pas été commencées, soit 62,5%, entre autres *l'assistance technique sous forme de conseil en gestion de projet - Renforcement des capacités de l'UCP*.

iii) Des activités accusant des retards

Pour la Composante 1 : cinq (05) activités sur les 13 prévues accusent des retards en 2023, soit 38,46%, huit (08) activités sur les 10 prévues pour 2024, soit 80% et 15 activités sur les 19 prévues pour 2025, soit 78,95%.

⁸ Cas qui présentent des difficultés en termes de propriété

Pour la Composante 2 : en 2023, aucune activité n'est enregistrée comme accusant des retards. Par contre, en 2024, huit (08) activités sur les neuf (09) prévues, soit 88,89%, sont concernées et pour 2025, seize (16) activités en retard sur les dix-huit (18) prévues, soit 88,89%.

Pour la Composante 3 : deux (02) activités sur les vingt-quatre (24) connaissent des retards, soit 8,33% pour 2023. En revanche, aucune activité ne présente des retards pour 2024.

En 2025, trois (03) activités sur les trente-deux (32), représentant 9,38%, ont enregistré des retards.

Pour la Composante 4 : les quatre (04) activités prévues en 2025 ont subi des décalages dans leur exécution.

Le respect du calendrier d'exécution étant essentiel à la réussite du projet, les retards observés sur certaines activités méritent une attention particulière. Ci-après un tableau présentant quelques exemples d'activités accusant des retards par rapport au planning prévu :

Tableau 2 : Exemples d'activités présentant des retards de 2023 au mois de juin 2025

Année	Composante	Activités	Réalisation prévue	Existant
2023	1	<i>Gestion contrôle et surveillance des travaux de réhabilitation de la RNS10 Lot 1 (section 1 - 102,75 km)</i>	Trois rapports mensuels à effectuer par le prestataire	Rapport d'évaluation combiné pour le recrutement du prestataire, en attente de l'Avis de Non-Objection de la Banque.
	3	<i>Maîtrise d'Œuvre Institutionnelle et Sociale (MOIS) de la RNT31 et ses pistes connexes</i>	Production de deux rapports	Contrat de recrutement du prestataire : août 2023
2024	1	<i>Travaux de bitumage de la RNS10 - section 4 - 111,766km</i>	Démarrage et 10% d'avancement des travaux	Signature du contrat y afférent n'étant survenue que le 27 septembre 2024
	2	<i>Etudes des travaux de réhabilitation de routes de desserte prioritaires reliées à la RNT31</i>	Elaboration d'un Avant-Projet Sommaire (APS)	Validation des choix des pistes rurales n'étant faite que le 22 mai 2024 (activité précédant l'élaboration de l'APS)
2025	1	<i>Travaux de bitumage de la RNS10 - section 1 - 101,99km</i>	Dégagement d'emprise à 25% et le terrassement à 25%	Appel d'offres n'étant lancé que le 04 juillet 2025
	2	<i>Contrôle et surveillance des travaux de réhabilitation de routes de desserte prioritaires reliées à la RNT31</i>	Recrutement du prestataire pour la Mission de contrôle	Mise à jour du Plan de Passation des Marchés tenant compte de la recommandation de combinaison d'activités (élaboration du nouveau Terme de Référence ou TDR selon la consigne de regroupement d'activités)
	3	<i>Prestation de l'Agence de paiements des indemnités</i>	Quatre (04) vagues de paiement	Processus de recrutement de l'Agence de paiement encore en cours

Année	Composante	Activités	Réalisation prévue	Existant
	4	Travaux d'urgence pour la remise en état des infrastructures après passage de cyclone GAMANE sur la Route Nationale Primaire RNP4	Passation des marchés liés aux travaux	Aucune réalisation

Sources : PTBA 2023 à 2025, Tableau de suivi des activités (UCP)

Toujours dans le cadre des retards, concernant l'activité de « travaux de bitumage de la RNT31-101,56 km » de la Composante 1, l'avancement temporel⁹ est estimé à 30% alors que le taux d'avancement physique annoncé est seulement de 17%¹⁰, soit un écart de 13% qui représente environ 20 semaines de retard. A cet effet, le tableau ci-après présente un extrait de la réalisation des sous-activités de l'activité suscitée, jusqu'au mois d'août 2025, suivant les données disponibles.

Tableau 3 : Extrait des réalisations dans le cadre des "travaux de bitumage de la RNT31 - 101,56 km"

Sous-activités	Date prévue	Prévisions	Réalisations
Ouvrages d'art : ponts, dalots, panneaux de signalisations (cf photos en Annexes 4 et 5)	Fin 2025	24 %	PV MDC : 1,50%
Assainissement : Dalots	Jusqu'à la fin du projet	576 ¹¹ : 26 nouvelles créations, 471 reconstructions et 79 réhabilitations (100%)	PV MDC : 5,25%
	Août 2025	PK (0-20) : 93 (100%)	Vérification sur site pour : PK (0-20) : 53/93 soit 56%
Terrassement	Août 2025	4,80%	PV MDC : 4,36%
Couche de fondation et couche de base PK (0-40)	2025	31,5%	MDC Couche de fondation : 19% couche de base 1,5%
Logement villa type T4 , T3 pour Mission de contrôle à Antsohihy Bloc de 6 chambres	23 août 2025	100%	Installation de chantier, début de clôture (cf photo en Annexe 6) % non disponible
Indemnisation des PAPs PK(0-54) - Vague 1	2025	100%	PV MOIS : 95% (5% : personnes concernées introuvables)
Indemnisation des PAPs PK (54 - 101,56) - Vague 2	2025	100%	0%

Sources : PTBA 2023 à 2025, Tableau de suivi des activités (UCP) ; Planning d'exécution des travaux 2025 (PK [0-54] + 725), version 4 du 24 mai 2025 (Entreprise CCEED) ; PV MDC et MOIS ; vérification sur site de la Cour

⁹ (48 semaines écoulées suivant journal MDC au 31/07/2025 * 100) / Délai d'exécution des travaux 156 semaines suivant le contrat

¹⁰ Entretien avec l'Entreprise de construction en date du 13 août 2025

¹¹ DAOI n°01-2023-TX-RNT31/35-PCMC du 01 décembre 2023, Travaux de bitumage de la route nationale temporaire n°31 (RNT 31) reliant Ankazobetsihay (pk 0+000) et Bealanana (PK 101+599), page 306

Par ailleurs, en se référant à la totalité des activités prévues dans les PTBA 2023 à 2025 pour toutes les Composantes, il a été observé que :

- en 2023, parmi les quarante-six (46) activités prévues, seulement neuf (09) ont été complètement exécutées, soit 20% des activités totales ; trente (30) n'ont pas été entamées, soit un taux de 65% et sept (07) sont entamées mais accusant des retards, représentant 15% des activités planifiées ;
- pour 2024, sur les trente-cinq (35) activités prévues, onze (11) ont été réalisées entièrement, représentant 31% de la totalité des activités ; huit (08) n'ont pas été entamées, soit un taux de 23% et seize (16) ont été exécutées mais présentent des retards, représentant, ainsi, 46% des prévisions ;
- à la fin du premier semestre 2025, parmi les soixante-treize (73) activités planifiées, seulement dix (10) ont été menées à terme, soit 13,7% ; vingt-cinq (25) n'ont pas été entamées, soit 34% et trente-huit (38) ont été entamées et sont encore en cours de réalisation, soit 52%.

Le non-respect des PTBA peut s'expliquer par plusieurs facteurs, notamment :

- les délais liés aux procédures administratives, ayant retardé la mise en œuvre opérationnelle des activités. Comme pour le cas, en 2024, de l'activité : « *Etudes des travaux de réhabilitation de routes de desserte prioritaires reliées à la RN10* », l'élaboration d'un APS est prévue alors que la validation des choix des pistes rurales précédant l'APS n'est faite que le 22 mai 2024. La Demande d'Avis de Non-Objection du TDR de l'APS est effectuée le 21 novembre 2024 mais les échanges concernant l'Avis de Non-Objection (ANO) sur ce TDR s'étalent jusqu'en 2025 ;
- les contraintes liées à la libération d'emprise laquelle conditionne le démarrage des travaux, comme dans le cadre des « *Travaux de bitumage de la RN10- section 2 - 113,710km* », les travaux n'ont pas pu débuter à cause de l'attente des visibilités sur la libération d'emprise.

Spécifiquement pour la RNT31, une des explications fournies par l'Entreprise causant le retard de la fabrication du pont PK10+400, est la rupture de stock de matériau comme le fer 12.

Le glissement de calendrier engendre l'accumulation d'activités reportées qui est susceptible de créer un effet d'entraînement négatif sur les plans de travail des exercices suivants et sur l'atteinte de l'Objectif du Projet.

Pour l'ensemble des activités, l'analyse de la mise en œuvre révèle que les résultats attendus du projet ou du programme ne sont pas atteints dans les délais impartis, comme en témoigne le cas des travaux sur la RNS10 et RNT31.

Dans ses réponses, l'UCP a évoqué les différents points suivants :

- *le processus de libération d'emprise ne relève pas uniquement du contrôle direct de l'UCP mais dépend également des autres instances ministérielles. Parmi le processus figure la validation obligatoire des états des sommes à payer en Conseil des Ministres, ce qui est une disposition en contradiction avec l'ordonnance n°62-023 du 19 septembre 1962 et cette étape a duré environ 8 mois. Une démarche a été déjà initiée par le Ministère des Travaux Publics à travers une communication verbale pour reprendre le processus normal d'expropriation ainsi que le paiement des personnes affectées par les projets de construction ou de réhabilitation des routes, conformément à la législation en*

vigueur. La communication verbale a été approuvée en Conseil des Ministres en date du 05 novembre 2025 ;

- *en ce qui concerne les travaux de bitumage de la RN10 (Section 1, Section 4, Section 5), la priorisation des études techniques par l'Administration a subi plusieurs changements, introduisant une incertitude et des retards dans le lancement des activités. Les délais initiaux des études techniques ont dû être étirés, impactant très probablement le calendrier général du projet. De même, la décision de l'Administration concernant le dimensionnement des structures et les allers-retours sur la phase de validation entre la Banque Mondiale et l'UCP ont entraîné des retards et ce même problème est constaté pour les travaux de bitumage de la RN31.*

Le respect du planning constitue un facteur déterminant pour assurer la coordination harmonieuse des activités, garantir la maîtrise des délais et atteindre les objectifs fixés pour le projet. Il est, en conséquence, primordial de prendre en considération les observations de la Cour susmentionnées.

2) Non-reprogrammation dans l'exercice suivant de certaines activités non entamées

Comme mentionné ci-dessus, les PTBA mentionnent toutes les activités à réaliser durant une année donnée.

L'élaboration du PTBA de l'année N+1 doit tenir compte de nombreux éléments entre autres les activités restant à réaliser jusqu'à la clôture du projet et les activités prévues à réaliser au titre de l'année N+1 **y compris les activités non réalisées au titre l'année N et qui font l'objet de reconduction**, les activités convenues ou recommandées à l'issue de missions d'appui et de supervision et précisées dans les Aides Mémoires de la Banque mondiale¹².

Certaines activités prévues dans le cadre du projet n'ont pas été entamées durant l'année N et n'ont pas été reportées dans l'exercice suivant.

En effet, en 2023, quarante-six (46) activités avaient été prévues, mais trente (30) n'ont pas été entamées. Toutefois, l'analyse des activités de 2024 a montré que vingt-cinq (25) sur les trente (30) susmentionnées n'ont pas été reprogrammées, notamment l'indemnisation et la compensation pour les travaux de bitumage de la RNS10 - section 5 (62 km).

Concernant les activités de 2024, sur les huit (08) prévues qui n'ont pas été entamées, une n'a pas été reprogrammée en 2025. Il s'agit du renforcement des capacités du personnel (PNT et PNC) de Madagascar Airlines.

Les entretiens n'ont pas permis d'obtenir les explications sur les observations sus-évoquées.

L'absence de reprogrammation d'un nombre significatif d'activités non entamées au cours de l'exercice précédent, pourrait compromettre ainsi la continuité et la cohérence de la mise en œuvre du projet.

3) Retard significatif de l'exécution des activités de la Composante 4 "CERC"

La Composante 4 « CERC » : "Contingent Emergency Response Component" ou Composante de Réponse d'Urgence Contingente, a pour objectif de garantir un accès rapide au financement en cas de catastrophe naturelle, grâce à la réaffectation des fonds non engagés du projet, activée soit par une déclaration officielle d'urgence nationale, soit sur demande officielle du Gouvernement. Ainsi, cette composante puisera dans les ressources non engagées des autres composantes du projet pour couvrir les interventions d'urgence.

¹² Manuel des Opérations du Projet (MOP)

Les principales activités de travaux de cette Composante sont les travaux d'urgence pour la remise en état des infrastructures après le passage du cyclone GAMANE sur la RNP4 et la RNP6 et les travaux d'urgence pour la remise en état du Port de Mahajanga.

La lettre de la Banque Mondiale en date du 24 avril 2024 a précisé que l'activation du CERC est comptée à partir de cette date et pour une durée de 18 mois. En outre, le Plan d'Action d'Urgence énonce que le CERC sera mis en œuvre sur une période de 18 mois à compter de la date de son activation.

Pourtant, à la fin du premier trimestre 2025, soit environ 11 mois après l'activation, l'état de réalisation des activités de cette composante se résume comme suit :

- signature des contrats pour les marchés des travaux portuaires, des travaux de la RNP4 et des travaux de la RNP6 ;
- signature du contrat de la mission de contrôle et surveillance des travaux portuaires ;
- lancement relatif à la mission de contrôle et surveillance des travaux routiers.

De ce fait, l'essentiel des travaux n'a pas encore commencé à la fin du premier trimestre 2025.

Par ailleurs, le contrat de la mission de contrôle et surveillance des travaux RNP4 et RNP6 n'a été signé qu'au mois d'avril 2025.

Un calendrier initial peu réaliste et des conditions de mise en œuvre non prévues, peuvent être à l'origine du retard de l'exécution des activités du CERC.

Le retard peut entraîner l'augmentation de la dégradation des routes et infrastructures qui pourront amener à une insuffisance des fonds alloués et à la vulnérabilité prolongée des populations ciblées.

4) Défaillance de suivi-évaluation

Le suivi-évaluation tient un rôle important pour l'atteinte de l'objectif du projet.

Le MOP a prévu un dispositif du système de suivi-évaluation, lequel se focalise autour de six (06) paramètres : processus programmation, suivi opérationnel, suivi des indicateurs, rapportage, revue périodique et évaluation.

En outre, l'Agence routière¹³ est chargée de collecter les données utiles pour le suivi-évaluation des indicateurs du projet. La collecte des données est annuelle et suit des méthodologies précises.

Toutefois, les données liées aux indicateurs pour pouvoir évaluer la progression du projet ainsi que l'analyse des résultats, ne sont pas disponibles comme pour la « durée du trajet du tronçon de 100km sur la RNT31 de Mangoaka à Bealanana » ou du nombre de la « population rurale ayant accès à une route accessible en toute saison, dont les femmes en milieu rural ayant accès à une route accessible en toute saison ».

Une demande de renseignements sur ce sujet en date du 24 septembre 2025 a été adressée à l'Agence Routière et une réponse a été reçue le 06 octobre 2025. Toutefois, les éléments de réponse fournis concernent l'état d'avancement physique de toutes les activités jusqu'au 25 septembre 2025. Aucune précision n'a été fournie concernant la collecte et la disponibilité d'informations pour le suivi des indicateurs du projet.

Ce manque de base de données rend difficile, voire impossible le suivi-évaluation du projet.

¹³ Manuel des Opérations du Projet, tableau n°5 : Plan de suivi et évaluation du Projet

L'analyse de la mise en œuvre du projet révèle plusieurs insuffisances majeures ayant compromis l'atteinte des résultats escomptés et présentant un risque pour la réussite du projet. D'une part, un retard significatif dans l'exécution de certaines activités a été observé, affectant la cohérence du calendrier initial. D'autre part, des activités prévues mais non entamées n'ont fait l'objet d'aucune reprogrammation, ce qui témoigne d'un manque de réactivité dans l'ajustement stratégique du projet. Enfin, une défaillance du dispositif de suivi-évaluation pourrait limiter la capacité à anticiper les risques et à capitaliser les enseignements tirés.

De tout ce qui précède, en ce qui concerne l'effectivité des activités, la Cour recommande, à court terme :

- *au Ministère en charge des Travaux Publics, en collaboration avec les parties prenantes concernées, de revoir l'organisation interne du projet afin de remédier aux défaillances causant le retard de l'avancement des activités ;*
- *au Ministère en charge des Travaux Publics de renforcer la collaboration avec les autres Ministères concernés pour garantir une libération d'emprise conforme aux calendriers prévus ;*
- *à l'UCP de :*
 - *renforcer ou de revoir le dispositif de suivi-évaluation en place, incluant un tableau de bord de toutes les activités, doté de mesures d'alerte en cas de retard et de respecter les délais de traitement des dossiers ;*
 - *élaborer des notes explicatives sur les activités non entamées à l'année N et non reprogrammées à l'année N+1.*

SUR LES INDICATEURS

Les indicateurs jouent un rôle fondamental dans la gestion, le suivi et l'évaluation des projets de développement. Ils permettent entre autres de mesurer la performance, suivre l'atteinte des objectifs fixés et faciliter la prise des décisions. Leur pertinence et leur efficacité sont donc cruciales pour garantir une lecture objective des résultats et orienter les ajustements nécessaires. En outre, des indicateurs bien définis et rigoureusement suivis constituent une base solide pour évaluer la progression vers les objectifs, renforcer la redevabilité et améliorer l'impact global du projet.

L'analyse des différents indicateurs liés au projet a permis de relever les observations suivantes :

1) Pertinence contextuelle des indicateurs d'objectif du projet

La pertinence contextuelle des indicateurs d'un projet est évaluée selon l'alignement avec les politiques publiques, la spécificité territoriale, l'utilité décisionnelle, la sensibilité aux enjeux locaux¹⁴.

Le tableau suivant résume l'évaluation de la pertinence contextuelle des indicateurs du PCMCI:

Tableau 4 : Evaluation de la pertinence contextuelle des indicateurs d'objectif du projet

Indicateurs	Critères et significations	Commentaires
Population rurale ayant accès à une route accessible en toute saison, dont les femmes en milieu rural ayant accès à une route accessible en toute saison.	<i>Alignement avec les politiques publiques</i> : les indicateurs sont en cohérence avec les plans nationaux, régionaux ou sectoriels.	La Politique Générale de l'Etat prévoit la facilitation de l'accès aux infrastructures comme les établissements scolaires et les centres de santé.
- Durée du trajet de la RN10 de Toliara à Ambovombe ; - Durée du trajet du tronçon de 100km sur la RN31 de Mangoaka à Bealanana.	<i>Spécificité territoriale</i> : les indicateurs tiennent compte des zones desservies et des besoins en désenclavement ou en mobilité.	Les zones concernées par le projet sont bien définies : régions Sofia, Haute Matsiatra, Anosy, Androy. Les spécificités territoriales sont reconnues pour les zones , exemple des produits locaux pour Bealanana.
Pourcentage des routes en bon état par rapport à la longueur totale des routes.	<i>Utilité décisionnelle</i> : les indicateurs fournissent une information exploitable pour ajuster les choix techniques,	La connaissance de l'état des routes permet de mieux orienter les politiques.

¹⁴ Disponible sur : <https://masscritics.fr/indicateurs-performance-politique-publique/>
<https://www.seval.ch/app/uploads/2017/07/Horber-Papazian.pdf>
<https://www.inspq.qc.ca/exercer-la-responsabilite-populationnelle/realiser-projet-en-lien-responsabilite-populationnelle/planifier-realisation-du-projet-convenir-modalites-soutien/quels-sont-indicateurs-suivi-pertinents-projet>

Indicateurs	Critères et significations	Commentaires
	budgétaires ou opérationnels.	
- Durée du trajet de la RN10 de Toliara à Ambovombe ; - Durée du trajet du tronçon de 100km sur la RN31 de Mangoaka à Bealanana ; - Durée des perturbations du trafic routier par an sur la RN10 dues à des événements climatiques.	<i>Sensibilité aux enjeux locaux</i> : les indicateurs captent les impacts du projet sur l'économie locale et l'accès aux services de base.	La durée du trajet impacte beaucoup sur les activités économiques. Il y a aussi l'accessibilité aux centres de santé et établissements scolaires.

Sources : Politique Générale de l'Etat, PAD

L'évaluation des indicateurs d'objectif du projet a permis de conclure qu'ils sont contextuellement pertinents. Ils s'alignent avec les politiques nationales, tiennent compte des spécificités territoriales, peuvent fournir des outils pour les décideurs et prennent en considération les enjeux locaux.

2) Non prise en compte de dimensions courantes d'un projet routier, dans les indicateurs

D'une part, le Document intitulé : "Indicateurs de performance pour le secteur routier", en ses pages 57 et suivants, édité par l'OCDE en 2001 développe 15 indicateurs de performance pour le secteur routier. Ces indicateurs ont fait l'objet d'essais pratiques sur le terrain au niveau de plusieurs pays à l'issue desquels des bonnes pratiques ont été arrêtées.

Selon le document, les dimensions à considérer concernent entre autres : les coûts moyens pour l'utilisateur de la route, le niveau de satisfaction relatif au temps de parcours et à sa fiabilité et à la qualité de l'information pour l'utilisateur, le risque de l'utilisateur de la route, la Politique ou programme pour l'environnement, les procédures employées pour les études de marché et les réactions du client, l'allocation des ressources à l'infrastructure routière, le programme de gestion de la qualité/programme d'audit, la comparaison entre les coûts routiers prévus et les coûts réels, le pourcentage de frais généraux, l'état des ouvrages d'art, la satisfaction à l'égard de l'état des routes.

D'autre part, les indicateurs de performance courants dans le secteur routier sont classés approximativement comme suit¹⁵ :

- infrastructure : kilomètres de routes réhabilités ou construits par an, état physique des routes, durée annuelle des perturbations du trafic ;
- sécurité routière : nombre d'accidents par kilomètre de route, taux de mortalité routière ;
- accessibilité : pourcentage de population desservie par une route praticable toute l'année, temps moyen de trajet vers les services essentiels ;

¹⁵ Bonnes pratiques

Disponible sur : <https://roadsafety.piarc.org/fr/gestion-de-la-securite-routiere/6-objectifs-et-plans-strategiques/indicateurs-de-performance>

- efficacité économique : coût d'entretien par kilomètre de routes, ratio coût/bénéfice des projets routiers ;
- social et genre : pourcentage de femmes employées dans les projets routiers, nombre de consultations communautaires réalisées.

L'analyse des indicateurs du projet a permis de révéler que certaines dimensions courantes en matière de projet routier ne sont pas considérées dans la confection des indicateurs du PCMCI, telles que : la gestion de la qualité, les frais généraux, la sécurité routière ainsi que l'efficacité économique.

En conclusion, les indicateurs du PCMCI sont pertinents mais certaines dimensions méritent d'être prises en compte.

Une défaillance de planification peut être à l'origine de ces insuffisances au niveau des indicateurs, pouvant engendrer notamment :

- un risque de mauvaise interprétation ou interprétations différentes des objectifs du projet, par les parties prenantes ;
- un risque de perte de crédibilité du projet vis à vis des parties prenantes, bénéficiaires ou autres.

Les indicateurs d'objectif du projet sont pertinents. Néanmoins, la non-considération de certaines dimensions d'un projet routier dans les indicateurs telles que les frais généraux et la sécurité peut limiter la capacité à refléter fidèlement les résultats attendus.

En ce qui concerne les indicateurs du projet, il est recommandé à :

- *l'Agence Routière de procéder à la collecte des données reliées aux indicateurs d'objectifs et de respecter les dispositions prévues dans le Manuel des Opérations du Projet (MOP) pour que le suivi-évaluation du projet puisse être mené à bon escient ;*
- *l'UCP en collaboration avec les parties prenantes concernées, de procéder à la révision de certains indicateurs.*

SUR L'UTILISATION DES RESSOURCES FINANCIERES

L'utilisation des ressources financières de manière optimale présente un enjeu majeur pour tout projet de développement. Elle implique la capacité à mobiliser et à gérer les fonds disponibles conformément aux prévisions, à effectuer une allocation judicieuse des fonds prévus et une priorisation des activités à forte valeur ajoutée en rapport avec les objectifs fixés.

De ce fait, les constats ci-après ont été relevés :

1) Bonne maîtrise des frais de gestion par rapport aux dépenses totales

Selon l'OCDE¹⁶, les frais généraux sont les coûts qui restent lorsque l'on retire des coûts totaux (dépenses annuelles) les coûts routiers réels d'une administration des routes, qui sont : les coûts des travaux de génie civil, les coûts des travaux annexes (déplacement des réseaux comme la distribution de gaz, d'électricité, d'eau, etc.), les coûts des bureaux d'études, les coûts d'acquisition foncière, les coûts de compensation et les coûts d'entretien. D'où, le pourcentage des frais généraux se calcule en rapportant les coûts administratifs aux coûts totaux, multiplié par 100. Néanmoins, il est recommandé à chaque administration des routes d'évaluer ses propres tendances en matière de pourcentage de frais généraux dans son propre pays. L'objectif devrait être de diminuer constamment le pourcentage des frais généraux afin d'améliorer l'efficacité et la performance globale de l'administration des routes.

De 2023 au premier semestre 2025, les prévisions de frais de gestion du projet sont à un niveau assez faible par rapport aux dépenses totales, bien que des variations soient constatées d'une année à l'autre, avec 3,6% des coûts totaux pour 2023, 1,9% pour 2024 et 2,8% pour le premier semestre 2025.

Ainsi, il apparaît qu'il y a une bonne maîtrise des coûts car les fonds disponibles sont orientés essentiellement vers les activités stratégiques du projet.

2) Sous-utilisation des ressources financières

Les PTBA de 2023 à 2025 définissent les dépenses prévisionnelles de chaque activité prévue durant l'année.

Les utilisations des fonds pour l'année 2023 jusqu'au premier semestre 2025 sont largement inférieures aux prévisions établies comme le montre le tableau ci-après :

Tableau 5 : Utilisation des fonds pour 2023 au premier semestre 2025

Année	Prévisions (en ariary)	Utilisations¹⁷ (en ariary)	Taux d'utilisation
2023	124 488 328 700	462 344 420	0,37%
2024	525 473 159 040	172 190 259 538	32,77%
2025	204 446 198 835	21 290 756 527	10,41%

Sources : Tableaux des utilisations des fonds de 2023 au 1^{er} semestre 2025 – UCP

Il ressort de ce tableau qu'en 2023, la majorité des fonds prévus n'a pas été utilisée car le taux d'utilisation est seulement de 0,37% par rapport au budget prévisionnel. La situation s'est améliorée en 2024 avec 32,77% de fonds utilisés. Pour le premier semestre 2025, l'utilisation

¹⁶Indicateurs de performance pour le secteur routier de l'OCDE pages 80 et 81 : IP 11 Pourcentage de frais généraux

¹⁷Paiements effectués sur chaque activité pour l'année

des fonds est de 10,41%, un niveau nettement en dessous des prévisions, révélant une performance préoccupante.

Les taux d'utilisation des fonds prévus par composante sont récapitulés dans le tableau suivant :

Tableau 6 : Utilisation des fonds par composante de 2023 au premier semestre 2025

Composante	Années	Prévisions (en millions ariary)	Réalisations (en millions ariary)	Taux
1	2023	116 610	-	0%
	2024	285 389	169 841	60%
	2025	135 149	19 381	14%
2	2023	2 388	268 820	11%
	2024	22 756	164	1%
	2025	21 302	23	0,11%
3	2023	5 489	193	4%
	2024	10 139	2 041	20%
	2025	6 487	1 056	16%
4	2023	-	-	-
	2024	207 189	143	0,07%
	2025	41 508	829	2%

Sources : Tableaux des utilisations des fonds de 2023 au 1^{er} semestre 2025 - UCP

Ce tableau révèle qu'en 2024, la Composante 1 présente le niveau d'utilisation le plus élevé avec 60% des prévisions et la Composante 3 enregistre un taux plus modeste de 20%. Cela contribue à expliquer la progression enregistrée dans l'utilisation des fonds en 2024. Cependant, le taux d'utilisation globale reste faible.

Au cours du premier semestre 2025, ce sont toujours les Composantes 1 et 3 qui se distinguent par une utilisation financière plus soutenue, respectivement de 14% et 16%, ce qui reste néanmoins faible par rapport aux prévisions.

Cette situation est due aux retards dans la mise en œuvre des activités notamment la lenteur dans les passations de marché, des procédures administratives longues à l'instar de la validation des documents techniques comme le Plan de Gestion Environnementale et Sociale (PGES).

Par ailleurs, en 2023, les activités menées ont été essentiellement orientées vers les phases préparatoires lesquelles requièrent peu de ressources financières, telles que le recrutement du personnel, l'élaboration des termes de référence, la conduite des études techniques, environnementales et de faisabilité.

En ce qui concerne spécifiquement la Composante 2, le faible engagement financier s'explique par la dépendance des activités à l'achèvement des travaux de la Composante 1 notamment la construction de la route principale. En effet, une dépendance structurelle est observée dans la mesure où les routes de desserte doivent se raccorder aux axes principaux. Donc la mise en œuvre des routes de desserte ne pourrait commencer tant que les travaux principaux de la Composante 1 ne sont pas terminés.

Par conséquent, l'atteinte des résultats et objectifs planifiés est faible. La situation expose également à un double risque : une éventuelle réduction des dotations futures par manque de capacité d'absorption et une altération de la qualité des travaux à effectuer.

3) **Utilisation des fonds pour des activités prévues non budgétisées**

Les activités prévues durant l'année figurent dans les PTBA avec les dépenses prévisionnelles correspondantes.

Or, certaines activités planifiées n'ont pas été budgétisées alors que des fonds ont été utilisés pour leur mise en œuvre en cours d'exercice, pour un montant total de 5 337 414 778,41 ariary, soit 1 190 749,32 USD¹⁸.

Lesdites activités sont détaillées dans le tableau ci-après :

Tableau 7 : Activités prévues non budgétisées mais enregistrant des utilisations de fonds

Année	Composante	Activités	Montant des prévisions	Montant des réalisations (en ariary)
2023	3	Audit financier	0	25 246 226,09
2024	2	Etudes et analyse spatiale dans les zones du projet en vue de l'identification de la liste des pistes connexes à réhabiliter	0	7 001 041,84
	3	Assurance véhicule	0	123 479,00
2025	1	Travaux de remise en état du Pont Manambery, au PK 173 RN5A	0	4 479 272 512,00
	1	Fourniture et livraison de ponts métalliques modulaires	0	802 358 290,23
	2	Etudes, contrôle et surveillance des travaux de réhabilitation de routes de desserte prioritaires reliées à la RN31	0	8 752 229,19
	2	Etudes, contrôle et surveillance des travaux de réhabilitation de routes de desserte prioritaires reliées à la RN10	0	14 661 000,06
TOTAL				5 337 414 778,41

Sources : PTBA 2023 à 2025, Tableaux des utilisations des fonds de 2023 au 1^{er} semestre 2025 - UCP

Au vu de ce tableau, même au niveau de la Composante 1, considérée comme la composante stratégique du projet, des activités prévues n'ont pas été budgétisées dans le PTBA. Concernant ce point, les activités telles que les « *Travaux de remise en état du Pont Manambery* » et la « *Fourniture et livraison de ponts métalliques modulaires* », ont été réalisées suite à l'obtention d'un accord de la Banque¹⁹.

La principale cause est une insuffisance dans la planification budgétaire. En effet, l'élaboration du budget ne semble pas avoir été faite de manière suffisamment rigoureuse et complète pour couvrir l'ensemble des besoins du projet.

¹⁸ Cours de change au 31 juillet 2025 : 1 USD = 4 482,40 ariary

¹⁹ Aide-mémoire Octobre 2024 : « la Banque a donné son accord d'appuyer le Gouvernement pour (i) l'acquisition des ponts modulaires dont la requête s'élève à 27 millions USD et (ii) la réparation du pont Manambery pour un montant de 2 millions USD ».

Par ailleurs, d'autres causes ont été évoquées par l'UCP notamment :

- *Une erreur d'imputation sur le choix du code activité ;*
- *Une déclaration et paiement décalé d'IMP : des activités de consultance ont été terminées en 2023 mais la déclaration et le paiement de l'IMP n'a été effectué qu'en 2024 alors que le projet n'a plus budgétisé cette activité en 2024 ;*
- *Des nouvelles activités d'urgence survenues en cours d'année.*

En conséquence, l'utilisation des fonds sur des activités prévues mais non budgétisées soulève des questions sur la sincérité et la fiabilité de la planification. Elle expose également le projet à un risque élevé de non-réalisation des activités planifiées, compromettant ainsi l'atteinte des objectifs et la cohérence globale de l'intervention. Par ailleurs, dans la mesure où ce prêt est désormais considéré comme un denier public, cette situation pourrait entraîner des répercussions défavorables pour les contribuables.

En réponse au rapport provisoire, l'UCP affirme avoir bien noté les recommandations émises. D'ailleurs, certaines recommandations ont été déjà appliquées lors de l'élaboration du PTBA 2026 surtout au niveau de la prévision des dépenses de fonctionnement (frais bancaires, insertions en journal, ...). Par ailleurs, il a été également précisé que plusieurs activités ne sont plus programmées par rapport aux prévisions de coûts mais à partir du montant réel de marché signé et échéance de paiement convenu dans le contrat.

4) Utilisation des ressources financières pour certaines activités au-delà des prévisions en 2024 et 2025

Comme mentionné ci-dessus, toutes les dépenses prévisionnelles des activités planifiées par composante sont définies dans les PTBA.

Toutefois, il a été constaté que les fonds utilisés pour réaliser certaines activités ont été largement supérieurs aux prévisions, comme le décrit le tableau ci-après :

Tableau 8 : Activités présentant des montants d'utilisation de fonds supérieurs aux prévisions

Année	Composante	Activités	Montant des prévisions (en ariary)	Montant des réalisations (en ariary)	Ecart entre prévisions et réalisations (en ariary)	Taux
2024	1	Analyse et audit de la sécurité routière de la RN10	75 604 050,00	258 541 138,37	182 937 088,37	342%
		Analyse et Audit de la sécurité routière de la RN31	55 642 050,00	209 020 476,81	153 378 426,81	376%
	3	Formation et renforcement de capacité pour la conversion progressive de gestion au sein de l'Agence Routière en une gestion axée sur les résultats	90 000 000,00	97 000 000,00	7 000 000,00	108%
	3	Maîtrise d'Œuvre Institutionnelle et Sociale (MOIS) de la RNT10 et ses pistes connexes	297 000 000,00	381 672 447,87	84 672 447,87	129%
		TOTAL 2024	518 246 100,00	946 234 063,05	427 987 963,05	
2025	3	Prestation VBG RN 10 et RN31	131 491 620,00	311 475 236,02	179 983 616,02	237%

Année	Composante	Activités	Montant des prévisions (en ariary)	Montant des réalisations (en ariary)	Ecart entre prévisions et réalisations (en ariary)	Taux
		Audit financier	10 957 500,00	14 443 632,00	3 486 132,00	132%
		Mise à jour du logiciel de gestion financière : Tom2Pro	8 325 000,00	27 042 717,73	18 717 717,73	325%
		Abonnement	18 765 000,00	20 503 312,56	1 738 312,56	109%
		Frais bancaires	2 970 000,00	91 743 120,97	88 773 120,97	3089%
		Insertions publicitaires	37 260 000,00	45 028 777,57	7 768 777,57	121%
		Atelier- Restauration – collation	6 030 000,00	56 285 800,00	50 255 800,00	933%
		TOTAL 2025	215 799 120,00	586 565 314,58	370 766 194,58	

Sources : PTBA 2023 à 2025, tableaux des utilisations des fonds de 2023 au 1^{er} semestre 2025 - UCP

Ce tableau met en évidence un écart entre les prévisions et les réalisations en 2024 et 2025, respectivement, de 427 987 963,05 Ariary et de 370 766 194,58 Ariary. De plus, ce sont les activités de la Composante 1 et la Composante 3 qui ont enregistré des excédents d'utilisation de fonds par rapport aux prévisions.

Cette situation résulte essentiellement d'une insuffisance dans la planification budgétaire, les prévisions ayant été établies de manière peu réaliste.

De ce fait, les conséquences peuvent être multiples notamment un risque de non-réalisation ou de retard dans l'exécution d'autres activités, une réduction de l'efficacité et une difficulté à mesurer la performance du projet par rapport aux objectifs fixés et enfin, une mise en cause de la sincérité de la planification. En outre, étant donné que le financement repose sur un emprunt, les conséquences financières seront supportées par les contribuables.

Malgré la maîtrise des frais de gestion par rapport aux dépenses totales constituant un atout et témoignant de la volonté d'utiliser les ressources sur les actions stratégiques, il a été observé l'existence d'une sous-utilisation globale des fonds alloués. De plus, des ressources ont été utilisées sur certaines activités prévues mais qui n'ont pas été budgétisées et que des dépenses de certaines activités ont été supérieures aux prévisions pour les exercices 2024 et 2025.

Pour une utilisation optimale des fonds alloués au projet, la Cour recommande à l'UCP de :

- Renforcer la qualité de la planification budgétaire en définissant des prévisions plus complètes, réalistes et en intégrant des marges pour imprévus ;
- Mettre en place un mécanisme rigoureux et régulier de suivi et de réajustement budgétaire en cours d'exécution ;
- Veiller à l'application rigoureuse de la procédure d'autorisation de réaffectation des ressources.

CONCLUSION

Au regard des Plans de Travail et du Budget Annuel (PTBA) du projet, la Politique Générale de l'Etat et les bonnes pratiques selon l'OCDE, l'audit du PCMCI révèle des résultats globalement insuffisants. Ils sont marqués par des retards significatifs dans l'exécution des activités, notamment les travaux de bitumage de la RNT31 et de la RNS10, une sous-utilisation des ressources financières et des lacunes dans le système de suivi-évaluation.

Malgré une planification initiale détaillée, le respect des PTBAs n'a pas été assuré, avec seulement 20% des activités totalement réalisées en 2023, 31% en 2024 et 13,7% au premier semestre 2025. Les retards sont principalement attribuables à des contraintes administratives, des délais longs dans les passations de marchés et la libération tardive des emprises. Ils ont entraîné un report cumulatif des activités, compromettant l'atteinte des objectifs dans les délais prévus et pouvant engendrer des risques de dégradation accrue des infrastructures et de rétrocession des financements.

Par ailleurs, s'agissant des indicateurs, bien que contextuellement pertinents, ils ne couvrent pas certaines dimensions essentielles du secteur routier comme la gestion de la qualité, les frais généraux, la sécurité routière et l'efficacité économique. Aussi, l'absence de collecte régulière de données empêche-t-elle toute évaluation fiable de l'impact du projet sur les populations desservies.

Sur le plan financier, la sous-utilisation des fonds essentiellement de 0,37 % en 2023, 32,77 % en 2024 et 10,41% au 1^{er} semestre 2025, contraste avec l'utilisation des fonds au-delà des prévisions enregistrées sur certaines activités. Cette situation met en évidence une planification budgétaire peu réaliste ainsi qu'une maîtrise insuffisante de la programmation financière. Par ailleurs, si les frais de gestion sont bien maîtrisés, l'utilisation de fonds pour des activités non-budgétisées questionne sur la rigueur de la planification initiale.

Pour conclure, la performance du projet est estimée faible au regard des objectifs fixés. Les constats relevés appellent à des actions correctives urgentes pour améliorer la planification, le pilotage et le suivi, afin de garantir la réalisation des impacts socio-économiques attendus et l'optimisation de l'emploi des fonds publics. Enfin, la Cour tient particulièrement à attirer l'attention des parties prenantes sur les différentes causes potentielles du retard flagrant de l'exécution des activités qui inhibe l'atteinte des résultats escomptés du projet.

ANNEXES

Annexe 1 : Objectifs de Développement Durable (ODD 2030) en lien avec l'objectif du PCMCI

- ODD 1 – Pas de pauvreté, par l'accès aux marchés et aux services pour les populations rurales ;
- ODD 2 – Faim zéro, par le transport des produits agricoles, réduction des pertes post-récolte ;
- ODD 3 – Bonne santé, par l'accès rapide aux centres de santé, évacuation d'urgence ;
- ODD 4 – Éducation de qualité, par la facilitation de l'accès aux écoles, surtout en zones rurales ;
- ODD 8 – Travail décent et croissance économique, par la création d'emplois et dynamisation des échanges ; ODD 9 – Industrie, innovation et infrastructure, par le Développement d'infrastructures durables et résilientes ;
- ODD 10 – Réduction des inégalités, par le désenclavement des régions défavorisées ;
- ODD 13 – Lutte contre le changement climatique, par la mise en place d'infrastructures adaptées aux risques climatiques.

Annexe 2 : Réponses de l'UCP du Projet

Le tableau suivant résume les constats et les recommandations émises par la cour. La troisième colonne comporte les commentaires et informations additionnelles de l'équipe de l'UGP avec quelque renvoi aux notes annexes.

Constat	Recommandation Générale émise	Commentaire de l'UGP
I. SUR L'EFFECTIVITE DES ACTIVITES 1- Non-respect global du planning prévu pour la réalisation des activités <i>i- Un faible taux d'activités pleinement exécutées dans les délais prévus</i> <i>ii- Existence d'activités non entamées</i> <i>iii- Des activités accusant des retards</i>	De tout ce qui précède, en ce qui concerne l'effectivité des activités, la Cour recommande, à court terme : - Au Ministère en charge des Travaux Publics, en collaboration avec les parties prenantes concernées, de revoir l'organisation interne du projet afin de remédier aux défaillances causant le retard de l'avancement des activités - Au Ministère en charge des Travaux Publics de renforcer la collaboration avec les autres Ministères concernés pour garantir une libération d'emprise conforme aux calendriers prévus ;	Concernant la libération d'emprise "Les contraintes liées à la libération d'emprise laquelle conditionne le démarrage des travaux, comme dans le cadre des « Travaux de bitumage de la RN10- section 2 - 113,710km », n'ont pas pu débiter à cause de l'attente des visibilités sur la libération d'emprise". Le rapport note que des travaux n'ont pas pu débiter "à cause de l'attente des visibilités sur la libération d'emprise". Il s'agit d'un goulot d'étranglement majeur qui ne relève pas uniquement du contrôle direct de l'UCP, mais également d'autres instances ministérielles. En effet un changement sur le processus de la libération d'emprise a eu lieu suite à une recommandation de devoir valider les états des sommes en conseil des Ministres, ce qui est une disposition en contradiction avec l'ordonnance 62 – 023 du 19 septembre 1962. La reprise des processus par rapport à cette nouvelle disposition a duré environ 8 mois jusqu'à la validation des EDS en conseil des Ministres. Le rapport recommande d'ailleurs au Ministère de renforcer cette collaboration, ce qui confirme que la défaillance n'est pas (ou pas seulement) au niveau de l'UCP. Nous notons toutefois qu'une démarche a été déjà initiée par le Ministère des Travaux Publics à travers une communication verbale pour reprendre le processus normal d'expropriation ainsi que le paiement des personnes affectées par les projets de construction ou de réhabilitation des routes, conformément à la législation en vigueur (Ordonnance 62 – 023 du 19 septembre 1962). La communication verbale est approuvée en Conseil des Ministres du 05 novembre 2025. (Annexes : SAUV1 : Lettre d'annulation de signature du MEF, SAUV2 : Note de conseil approuvant la poursuite de procédure normale d'expropriation) Concernant les travaux de bitumage de la RN10 (Section 1, Section 4, Section 5) • La priorisation des études techniques par l'Administration a subi plusieurs changements, introduisant une incertitude et des retards dans le lancement des activités. • Conséquence directe des points précédents, les délais initiaux des études techniques ont dû être étirés, impactant très probablement le calendrier général du projet.
		• La décision de l'administration concernant le dimensionnement des structures a entraîné un retard. • La phase de validation entre la Banque Mondiale (BM) et l'Unité de Gestion du Projet (UGP) semble marquée par des allers-retours importants, ralentissant l'approbation finale des documents et études. • La RNS10 a été initialement repartie en cinq (05) sections, et finalement les sections 4 et 5 ont été fusionnées suite à la recommandation de la BM. Les trois annexes ci-jointes se joignent aux commentaires de la RN 10 ci-dessus : -Note justificative de l'avenant N°01, portant sur la prolongation du délai dans le cadre des études techniques de la RNS 10 en date du 02 juin 2023. (TECH 1) -Note relative au dimensionnement de la chaussée RN10 et RN 31_AR_ en date du 03 juillet 2023 (TECH 2) -Note technique de dimensionnement de la structure de chaussée dans le cadre du projet PCMC1 en date du 09 octobre 2023 (TECH3) Concernant la RN10 (Signature de la Section 3 en Aout 2024 et de la section 4 en Septembre 2024) L'appel d'offre a été lancé le 07 février 2024 avec une procédure de passation de marché (processus à deux enveloppes). La notification de l'OS de commencer n'a pas été émise faute de libération d'emprise (instruction et règle de la Banque) Les différentes annexes ci-jointes nous permettent de constater les étapes et les délais générés avant la date de signature. 22 janvier 2024 : Mail DANO DAO (TECH4 : 2024 01 22 1912 DANO DAO) 30 janvier 2024 : Mail DANO DAO révisé (TECH5 : 2024 01 30 2117 DANO DAO Révisé) 02 février 2024 : Mail ANO DAO avec réserve (TECH6 : 2024 02 02 2140 ANO DAO avec réserve) 14 Juin 2024 : ANO rapport combiné (TECH 7 : 2024 06 14 1605 ANO rapport combiné et attribution) 17 juin 2024 : Demande d'annulation de l'ANO par la MTP (TECH 8 : 2024 06 17 1243 Lettre MTP - Demande annulation ANO RN10) 28 juin : Mail de la BM annonçant la non-conformité de la demande d'annulation de l'ANO (TECH 9 : 2024 06 28 0821 Recommandation de la Banque)

		08 juillet 2024-19 Aout 2024 : Traitement et ANO réclamations des entreprises : TECH 10 :2024 08 19 1630 ANO projet réponse CRBC/2024 08 19 2151 ANO projet de réponse à SOGEA) Concernant la RN10 <i>Travaux de bitumage de la RNS10-section 1 - 101,99km</i> Appel d'offres n'étant lancé que le 04 juillet 2025 06 février 2025 : L'ANO sur le Dossier d'Appel d'Offres (DAO) a été reçue de la Banque, assortie de réserves. -07 mars 2025 : La Banque a recommandé l'application des dispositions du nouveau règlement concernant l'engagement précoce. 02 juillet 2025 : La Banque a donné son accord pour le lancement de l'appel d'offres. 04 juillet 2025 : Suivant la recommandation de la Banque, l'UGP a procédé à la publication de l'appel d'offres sans attendre l'ANO formelle sur STEP. Annexe : ANO DAO Via Mail (TECH11 : 2025 02 06 0002 ANO DAO avec réserve) ; Recommandation BM Via Mail (TECH12 : 2025 03 07 1942 Recommandation Banque nouveau règlement) ; Recommandation BM de lancer l'Appel d'offre Via Mail (TECH 13 2025 07 02 0831 Recommandation Banque de lancer l'AO) Concernant la RN31 - La phase de validation entre la Banque Mondiale (BM) et l'Unité de Gestion du Projet (UGP) semble marquée par des allers-retours importants, ralentissant l'approbation finale des documents et études. - La décision de l'administration concernant le dimensionnement des structures a entraîné un retard. - La RNT 31 a été initialement repartie en deux (02) sections, et finalement les sections ont été fusionnées en une seule Les deux annexes ci-jointes se joignent aux commentaires de la RN 10 ci-dessus : Note relative au dimensionnement de la chaussée RN10 et RN31_AR_ en date du 03 juillet 2023 (TECH 2) -Note technique de dimensionnement de la structure de chaussée dans le cadre du projet PCMCi en date du 09 octobre 2023 (TECH3)
--	--	---

2- Non-reprogrammation dans l'exercice suivant de certaines activités non entamées 3- Retard significatif de l'exécution des activités de la Composante 4 "CERC" 4. Défaillance de suivi-évaluation	De tout ce qui précède, en ce qui concerne l'effectivité des activités, la Cour recommande, à court terme : À l'UCP de : renforcer ou de revoir le dispositif de suivi-évaluation en place, incluant un tableau de bord de toutes les activités, doté de mesures d'alerte en cas de retard et de respecter les délais de traitement des dossiers ;	Nous avons bien reçu les recommandations et un plan d'action de mise en œuvre est annexé au présent commentaire Annexe : SE1
II. SUR LES INDICATEURS i- Pertinence contextuelle des indicateurs d'objectif du projet ii- Non prise en compte de dimensions courantes d'un projet routier, dans les indicateurs	En ce qui concerne les indicateurs du projet, il est recommandé à : - L'Agence Routière de procéder à la collecte des données reliées aux indicateurs d'objectifs et de respecter les dispositions prévues dans le Manuel des Opérations du Projet (MOP) pour que le suivi-évaluation du projet puisse être mené à bon escient ; - L'UCP en collaboration avec les parties prenantes concernées, de procéder à la révision de certains indicateurs.	
III. SUR L'UTILISATION DES RESSOURCES FINANCIERES i- Bonne maîtrise des frais de gestion par rapport aux dépenses totales ii- Sous-utilisation des ressources financières iii- Utilisation des fonds pour des activités prévues non budgétisées iv- Utilisation des ressources financières pour certaines activités au-delà des prévisions en 2024 et 2025	Pour une utilisation optimale des fonds alloués au projet, la Cour recommande à l'UCP de : - renforcer la qualité de la planification budgétaire en définissant des prévisions plus complètes, réalistes et en intégrant des marges pour imprévus ; - mettre en place un mécanisme rigoureux et régulier de suivi et de réajustement budgétaire en cours d'exécution ; - veiller à l'application rigoureuse de la procédure d'autorisation de réaffectation des ressources.	Recommandation bien notée pour l'amélioration de la planification technico-budgétaire, la nécessité de réajustement du budget en cours d'exécution. Les recommandations ont été bien appliquées pendant l'élaboration du PTBA 2026 surtout la prévision des dépenses de fonctionnement (frais bancaires, insertions en journal, ...). Par rapport au PTBA antérieur, plusieurs activités ne sont plus programmées par rapport aux prévisions de couts mais à partir du montant réel de marché signé et échéance de paiement convenu dans le contrat. Nous savons que les différents retards d'avancement des activités techniques annoncés auparavant ont impactés fortement sur le faible taux de réalisation budgétaire du projet. Pour les activités qui ont été inscrit dans le PTBA mais non budgétisés pour l'année, des détails sont présentés en annexe. Annexe : FIN 1

ANNEXE : FIN1

Tableau 7 : Activités prévues non budgétisées mais enregistrant des utilisations de fonds

a) Cause 1 : Erreur d'imputation

Date - N° Ordre	Libellé	Débit	Imputation actuelle	Imputation Correcte	Commentaire
25/08/2023	COMMISSIONS FRAIS DE VIREMENT	15 525,00	37002-AUDIT FINANCIER	37020-Frais bancaire	Erreur d'imputation sur le choix du code activité.
31/08/2023	COMMISSIONS FRAIS DE VIREMENT	3 000,00			
25/09/2023	COMMISSIONS FRAIS DE VIREMENT	3 500,00			
25/09/2023	COMMISSIONS FRAIS DE VIREMENT	17 500,00			
26/09/2023	COMMISSIONS FRAIS DE VIREMENT	3 105,00			
26/09/2023	COMMISSIONS FRAIS DE VIREMENT	15 525,00			
29/09/2023	COMMISSIONS FRAIS DE VIREMENT	3 000,00			
11/10/2023	APPRO CARTE CARBURANT / JOVENA	1 758 120,00		37011 -Frais de mission	
25/10/2023	COMMISSIONS FRAIS DE VIREMENT	3 105,00		37020-Frais bancaire	
25/10/2023	COMMISSIONS FRAIS DE VIREMENT	3 500,00			
25/10/2023	COMMISSIONS FRAIS DE VIREMENT	3 500,00			
25/10/2023	COMMISSIONS FRAIS DE VIREMENT	3 500,00			
25/10/2023	COMMISSIONS FRAIS DE VIREMENT	15 525,00			
25/10/2023	COMMISSIONS FRAIS DE VIREMENT	17 500,00			
25/10/2023	COMMISSIONS FRAIS DE VIREMENT	17 500,00			
26/10/2023	PUBLICATION MIDI PUBLICITE	1 579 046,39		37021-Insertions publicitaires	
31/10/2023	COMMISSIONS FRAIS DE VIREMENT	3 000,00		37020-Frais bancaire	
09/11/2023	COMMISSIONS FRAIS DE VIREMENT	3 500,00			
09/11/2023	COMMISSIONS FRAIS DE VIREMENT	17 500,00		37021-Insertions publicitaires	
20/11/2023	PUBLICATION MIDI PUBLICITE	162 408,70			
28/11/2023	PAIEMENT LOCATION SALLE POUR COPIL/PTBA 2024	18 837 000,00		Atelier-Restauration	
30/11/2023	COMMISSIONS FRAIS DE VIREMENT	3 000,00		37020-Frais bancaire	
01/12/2023	COMMISSIONS FRAIS DE VIREMENT	3 105,00			
01/12/2023	COMMISSIONS FRAIS DE VIREMENT	15 525,00		37011 -Frais de mission	
11/12/2023	APPRO CARTE CARBURANT / JOVENA	245 882,00			
11/12/2023	APPRO CARTE CARBURANT / JOVENA	2 453 724,00		37020-Frais bancaire	
20/12/2023	COMMISSIONS FRAIS DE VIREMENT	3 105,00			
20/12/2023	COMMISSIONS FRAIS DE VIREMENT	15 525,00			
29/12/2023	COMMISSIONS FRAIS DE VIREMENT	3 000,00			
TOTAL en Ar		25 246 226,09			

Date - N° Ordre	Libellé	Débit	Imputation actuelle	Imputation Correcte	Commentaires
10/06/2025	IMP Groupement SERT : sur Mission MOIS plan de réinstallation et mobilisation RNT31	3 501 447,79	21101-Etudes, contrôle et surveillance des travaux de réhabilitation de routes de desserte prioritaires reliées à la RN31	36003-Maîtrise d'Œuvre Institutionnelle et Sociale (MOIS) de la RNT31	Erreur d'imputation sur le choix du code activité.
10/06/2025	IMP RAOELINA : sur Mission collecte de données sur les pistes connexes RNT31-RNS10	2 625 390,70		21205- Etudes et analyse spatiale dans les zones du projet en vue de l'identification de la liste des pistes connexes à réhabiliter	
10/06/2025	IMP RAOELINA : sur Mission collecte de données sur les pistes connexes RNT31-RNS10	2 625 390,70			
TOTAL en Ar		8 752 229,19			
Date - N° Ordre	Libellé	Débit	Imputation actuelle	Imputation Correcte	Commentaires
10/06/2025	IMP A2DM : sur Mission MOIS plan de réinstallation des pistes connexes RNS10	7 552 000,00	21102-Etudes, contrôle et surveillance des travaux de réhabilitation de routes de desserte prioritaires reliées à la RN10	36002-Maîtrise d'Œuvre Institutionnelle et Sociale (MOIS) de la RNS10	Erreur d'imputation sur le choix du code activité.
10/06/2025	IMP GROUPEMENT SERT : sur Mission MOIS plan de réinstallation et mobilisation RNT31	3 501 447,79		36003-Maîtrise d'Œuvre Institutionnelle et Sociale (MOIS) de la RNT31	
10/06/2025	IMP GROUPEMENT SERT : sur Mission MOIS plan de réinstallation et mobilisation RNT31	3 607 552,27			
TOTAL en Ar		14 661 000,06			

b) Cause 2 : Déclaration et paiement décalé d'IMP

Date - N° Ordre	Libellé	Débit	Commentaire
28/03/2024	Collecte de données et le mapping des potentiels agricoles, population et connectivité dans les régions de la RNS10 et de la RNT31 Consultant : THOMAS D'AQUIN	7 001 041,84	Effectivement, le projet n'a plus budgétisé cette activité en 2024. Les activités de ce consultant ont été terminées en 2023 mais la déclaration et le paiement de l'IMP n'a été faite que la fin du premier trimestre 2024. Ce montant concerne l'IMP du consultant.
TOTAL en Ar		7 001 041,84	

c) Cause 3 : Activités d'urgence en cours d'année

Composante	Activités	Montant des réalisations	Commentaire
1 (2025)	Travaux de remise en état du Pont Manambery, au PK 173 RNSA	4 479 272 512,00	Nouvelles activités survenues en cours d'année d'exécution budgétaire
1 (2025)	Fourniture et livraison de ponts métalliques modulaires	802 358 290,23	Cf ci-joints : Lettre de réponse favorable de la Banque pour le financement des travaux de remise en état du Pont Manambery et les notes de conseil de Ministre concernant les ponts métalliques modulaires.

Annexe 3 : Plans de Travail et Budget Annuel 2023-2024-2025 (PCMCI)

PTBA 2023 : Composante 1

>	Code com	Description	Prévisions de paiement annuel
			2 023,00
	10000	Composante 1 : Amélioration des conditions et de la résilience des routes	28 441,52
	11000	<i>Réhabilitation des routes nationales prioritaires</i>	<i>26 647,02</i>
	11100	<i>Travaux et services de conseil pour soutenir la réhabilitation et le bitumage de la RN10</i>	<i>12 127,64</i>
2441	11101	Travaux de bitumage de la RN10- section 1 - 102,75km	5 740,00
2441	11102	Travaux de bitumage de la RN10- section 2 - 113,700km	-
2441	11103	Travaux de bitumage de la RN10 - section 3 - 94,850km	-
2441	11104	Travaux de bitumage de la RN10- section 4 - 54,400km	2 862,00
2441	11105	Travaux de bitumage de la RN10 - section 5 -62km	3 392,00
2313	11106	Gestion contrôle et surveillance des travaux de réhabilitation de la RNS10 Lot 2 (section 5 -62 km)	29,17

2313	11107	Gestion contrôle et surveillance des travaux de réhabilitation de la RNS10 Lot 1 (section 1 - 102,75 km)	48,00
2313	11108	Gestion contrôle et surveillance des travaux de réhabilitation de la RNS10 Lot 1 (section 2 - 113,700km)	-
2313	11109	Gestion contrôle et surveillance des travaux de réhabilitation de la RNS10 Lot 2 (section 3 - 94,850 km)	-
2313	11110	Gestion contrôle et surveillance des travaux de réhabilitation de la RNS10 Lot2 (section 4 - 54,400 km)	8,47
2316	11111	Analyse et audit de la sécurité routière de la RN10	48,00

>	Code com	Description	Prévisions de paiement annuel
			2 023,00
2313	11110	Gestion contrôle et surveillance des travaux de réhabilitation de la RNS10 Lot2 (section 4 - 54,400 km)	8,47
2316	11111	Analyse et audit de la sécurité routière de la RN10	48,00
	11200	<i>Travaux et services de conseil pour soutenir la réhabilitation et le bitumage de la RN31</i>	7 019,38
2441	11201	Travaux de bitumage de la RNT31 Lot1 - 55 km	3 911,56
2441	11202	Travaux de bitumage de la RNT31 Lot2 - 45 km	3 081,98
2316	11203	Analyse et Audit de la sécurité routière de la RN31	25,84
	11300	<i>Autres services de conseil pour soutenir la réhabilitation de routes</i>	1 500,00
2441	11201	Etudes techniques de la réhabilitation de la RN 6	1 500,00

	12000	<i>Indemnisation et compensation des PAPs pour les travaux de réhabilitation</i>	7 794,50
6563	12001	Indemnisation et compensation pour les travaux de bitumage de la RN10- section 1 - 102,75km	955,44
6563	12001	Indemnisation et compensation pour les travaux de bitumage de la RN10- section 2 - 113,700km	1 057,26
6563	12001	Indemnisation et compensation pour les travaux de bitumage de la RN10 - section 3 - 94,850km	880,12
6563	12001	Indemnisation et compensation pour les travaux de bitumage de la RN10- section 4 - 54,400km	505,85
6563	12001	Indemnisation et compensation pour les travaux de bitumage de la RN10 - section 5 -62km	576,52
6563	12001	Indemnisation et compensation pour les travaux de bitumage de la RNT31 Lot1 - 55 km	2 100,62
6563	12001	Indemnisation et compensation pour les travaux de bitumage de la RNT31 Lot2 - 45 km	1 718,69
6563	12001	Indemnisation et compensation pour pistes connexes et autres infrastructures communautaires de la RN10	-
6563	12001	Indemnisation et compensation pour pistes connexes et autres infrastructures communautaires de la RN31	-

PTBA 2023 : Composante 2

>	Code com	Description	Prévisions de paiement annuel
			2 023,00
	20000	Améliorer l'accessibilité et les avantages socio-économiques des routes de desserte	582,50
	21000	Mise en état des routes de desserte régionales et communales dans les zones prioritaires et pilotage de l'entretien communautaire des routes de desserte	245,00
2313	21101	Etudes, contrôle et surveillance des travaux de réhabilitation de routes de desserte prioritaires reliées à la RN31	65,00
2313	21102	Etudes, contrôle et surveillance des travaux de réhabilitation de routes de desserte prioritaires reliées à la RN10	65,00
2441	21103	Travaux de réhabilitation d'environ 250 km de routes de desserte prioritaires reliées à la RN10	-
2441	21104	Travaux de réhabilitation d'environ 250 km de routes de desserte prioritaire dans la région de la RN31	-
2315	21205	Etudes et analyse spatiale dans les zones du projet en vue de l'identification de la liste des pistes connexes à réhabiliter	100,00
2313	21306	Renforcement des capacités pour tester et adopter de nouveaux régimes d'entretien (micro-entreprises, contrats basés sur la performance) pour une meilleure planification et gestion des infrastructures routières	15,00
2441	21307	Entretien des routes par microentreprises / programme d'entretien communautaire	

>	Code com	Description	Prévisions de paiement annuel
			2 023,00
	22000	Pilotage de contrats basés sur la performance sur certaines routes non revêtues	-
2313	22001	Préparation de DAO MROR standard pour la réhabilitation de routes non revêtues	-
2441	22002	Travaux de réhabilitation de routes non revêtues en MROR(environ 250 km)	-
2313	22003	Service de conseil et supervision de l'état et la performance de la route	-
2461	22004	Acquisition d'équipement pour mesurer l'état et la performance de la route ainsi que la formation y afférente pour MTP et AR	-

>	Code com	Description	Prévisions de paiement annuel
			2 023,00
	23000	Projet pilote d'interventions sociales complémentaires le long des routes principales et de desserte	337,50
2313	23001	Etudes, contrôle et surveillance des travaux de construction de Kiosques d'informations numériques le long des RN10 et RN31	-
2438	23002	Travaux de construction de kiosques d'information numérique le long de la RN31	-
2438	23003	Travaux de construction de kiosques d'information numérique le long de la RN10	-
2315	23005	Etudes, analyse et conception des programmes pour encourager la participation des femmes aux travaux routiers dans les zones du Projet	87,50
2311	23006	Mise en œuvre de programme de formation lié au genre	40,00
2315	23007	Etudes d'identification des investissements communautaires spécifiques (à vocation économique et/ou sociale) dans les zones du Projet	200,00
2438 / 2448 / 2458	23008	Réalisation des investissements communautaires	-
2315	23010	Assistance technique pour la mise en place des kiosques d'information numériques (CI)	10,00

PTBA 2023 : Composante 3

>	Code com	Description	Prévisions de paiement annuel
			2 023,00
	30000	Assistance Technique et Appui aux réformes du secteur du transport	1 338,99
	31000	Renforcement des capacités institutionnelles, réglementaires et de planification du MTP, de l'AR et du FR	100,00
2313	31001	Renforcement des capacités institutionnelles, réglementaires et de planification du MTP et de la MTM et l'AR et le FR	100,00
	32000	Renforcement des capacités sur les évaluations de la vulnérabilité climatique et les pratiques de résilience,	90,00
2316	32001	Audit Organisationnel de l'Agence Routière	50,00
2313	32002	Etude pour la conversion progressive de gestion au sein de l'Agence Routière en une gestion axée sur les résultats	40,00
	33000	Mise en œuvre du plan d'action de sécurité routière	-
2313	33001	Mise en œuvre du plan d'action de sécurité routière	-
	34000	Renforcement des capacités institutionnelles, réglementaires et de planification du MTM et des organismes publics rattachés	100,00
2313	34001	Assistance technique et appui aux réformes du secteur transport	100,00
	35000	Renforcement de la durabilité des investissements routiers	-
2313	35001	Mise en œuvre des recommandations d'une étude sur le financement du secteur routier financée dans le cadre du PDDR	-

>	Code com	Description	Prévisions de paiement annuel
			2 023,00
	36000	Mise en œuvre des activités de sauvegarde sociale et environnementale	243,16
2313	36001	Assistance technique pour la prévention et de règlement des différends pour les diverses activités du Projet	10,00
2312	36002	Maîtrise d'Œuvre Institutionnelle et Sociale (MOIS) de la RNS 10 et ses pistes connexes	100,00
2312	36003	Maîtrise d'Œuvre Institutionnelle et Sociale (MOIS) de la RNT 31 et ses pistes connexes	36,16
2312	36004	Mise en œuvre des activités de sauvegarde environnementale, sociale et VBG	10,00
2316	36005	Audit environnemental et social et évaluation finale CGES	-
2312	36006	Prestation VBG RN 10 et RN31	25,00
2312	36007	Prestation de l'Agence de paiements des indemnités	26,00
2312	36008	Vérificateurs indépendants des paiements des indemnités des RN10 RN 31, routes de desserte, sites connexes	36,00

>	Code com	Description	Prévisions de paiement annuel
			2 023,00
	37000	Gestion de projet	805,83
2472	37001	Matériels de transport	150,00
2316	37002	Audit financier	-
2316	37003	Audit Technique	-
2463	37004	Matériels informatiques, bureautiques, techniques, équipements bureaux	60,00
	37018	Fournitures d'EPI pour l'UGP	10,00
	37019	Fournitures de bureau et consommables informatiques	30,00
2314	37005	Mise à jour du logiciel de gestion financière : Tom2Pro, réabonnement	10,00
2464	37006	Mobiliers de bureau	25,00
23173	37007	Elaboration/mise à jour Manuel Opérationnel du Projet	20,00
23173	37008	Assistance informatique : configuration des matériels informatiques de l'UCP, assistance en cas de pannes, entretiens	2,50
23173	37009	Appui à la mise à jour du PPSD du Projet MPA	2,50
23171	37010	Honoraires des consultants additionnels UGP	19,44
23174	37011	Frais de mission	112,55
23172	37012	Abonnement	60,84
23175	37013	Entretien et réparation (matériels, bâtiment bureaux)	100,00
23173	37014	Agence de communication	150,00
23173	37015	Consultant SIG	3,00

>	Code com	Description	Prévisions de paiement annuel
			2 023,00
23173	37016	Dédouanement matériel de transport	-
2313	37017	Assistance technique sous forme de conseil en gestion de projet - Renforcement de capacité de l'UCP	50,00
		TOTAL GENERAL	30 363,01

PTBA 2024 : Composante 1

>	Code comp	Description	Prévision de paiement 2024
	11000	Réhabilitation des routes nationales prioritaires	48 985
	11100	Travaux et services de conseil pour soutenir la réhabilitation et le bitumage de la RN10	30 707
2441	11101	Travaux de bitumage de la RN10- section 1 - 101,93km	
2441	11102	Travaux de bitumage de la RN10- section 2 - 113,710km	
2441	11103	Travaux de bitumage de la RN10 - section 3 - 92,900km	14 372
2441	11104	Travaux de bitumage de la RN10- section 4 - 111,766km	16 055
2313	11107	Gestion contrôle et surveillance des travaux de réhabilitation de la RNS10 Lot 1(section 1 - 102,75 km)	
2313	11108	Gestion contrôle et surveillance des travaux de réhabilitation de la RNS10 Lot 1(section 2 - 113,700km)	
2313	11109	Gestion contrôle et surveillance des travaux de réhabilitation de la RNS10 Lot 2(section 3 - 92,900 km)	118
2313	11110	Gestion contrôle et surveillance des travaux de réhabilitation de la RNS10 Lot 2(section 4 - 111,766 km)	146
2316	11111	Analyse et audit de la sécurité routière de la RN10	17
	11200	Travaux et services de conseil pour soutenir la réhabilitation et le bitumage de la RN31	16 028
2441	11201	Travaux de bitumage de la RNT31 Lot1 - 101,56 km	16 015
2316	11203	Analyse et Audit de la sécurité routière de la RN31	12

PTBA 2024 : Composante 2

>	Code comp	Description	Prévision de paiement 2024
	20000	Améliorer l'accessibilité et les avantages socio-économiques des routes de desserte	5 057
	21000	Remise en état des routes de desserte régionales et communales dans les zones prioritaires et pilotage de l'entretien communautaire des routes de desserte	200
2313	21101	Etudes des travaux de réhabilitation de routes de desserte prioritaires reliées à la RN31	80
		Contrôle et surveillance des travaux de réhabilitation de routes de desserte prioritaires reliées à la RN31	-
2313	21102	Etudes des travaux de réhabilitation de routes de desserte prioritaires reliées à la RN10	80
		Contrôle et surveillance des travaux de réhabilitation de routes de desserte prioritaires reliées à la RN10	-
2441	21103	Travaux de réhabilitation d'environ 250 km de routes de desserte prioritaires reliées à la RN10	-
2441	21104	Travaux de réhabilitation d'environ 250 km de routes de dessertes prioritaire dans la région de la RN31	-
2315	21205	Etudes et analyse spatiale dans les zones du projet en vue de l'identification de la liste des pistes connexes à réhabiliter	-
2313	21306	Renforcement des capacités pour tester et adopter de nouveaux régimes d'entretien (micro-entreprises, contrats basés sur la performance) pour une meilleure planification et gestion des infrastructures routières	-
2441	21307	Entretien des routes par microentreprises / programme d'entretien communautaire	-
		Etude pour le financement de l'entretien des pistes rurales	40

>	Code comp	Description	Prévision de paiement 2024
	11300	Autres services de conseil pour soutenir la réhabilitation de routes	2 250
2441	11201	Etudes techniques de la réhabilitation de la RN 6	2 250
	12000	Indemnisation et compensation des PAPs pour les travaux de réhabilitation	5 260
6563	12001	Indemnisation et compensation pour les travaux de bitumage de la RN10- section 1 et 2	2 000
6563	12001	Indemnisation et compensation pour les travaux de bitumage de la RN10 - section 3 et 4	1 850
6563	12001	Indemnisation et compensation pour les travaux de bitumage de la RNT31	1 410
6563	12001	Indemnisation et compensation pour pistes connexes et autres infrastructures communautaires de la RN10	-
6563	12001	Indemnisation et compensation pour pistes connexes et autres infrastructures communautaires de la RN31	-

>	Code comp	Description	Prévision de paiement 2024
	23000	Projet pilote d'interventions sociales complémentaires le long des routes principales et de desserte	361
2313	23001	Etudes, contrôle et surveillance des travaux de construction de Kiosques d'informations numériques le long des RN10 et RN31	26
2438	23002	Travaux de construction de kiosques d'information numérique le long de la RN31	-
2438	23003	Travaux de construction de kiosques d'information numérique le long de la RN10	-
2315	23005	Etudes, analyse et conception des programmes pour encourager la participation des femmes aux travaux routiers dans les zones du Projet	50
2311	23006	Mise en œuvre de programme de formation lié au genre	75
2315	23007	Etudes d'identification des investissements communautaires spécifiques (à vocation économique et/ou sociale) dans les zones du Projet	200
2438 / 2448 / 2458	23009	Réalisation des investissements communautaires	-
2315	23010	Assistance technique pour la mise en place des kiosques d'information numériques (CI)	10

PTBA 2024 : Composante 2

>	Code comp	Description	Prévision de paiement 2024
	22000	Pilotage de contrats basés sur la performance sur certaines routes non revêtues	4 495
2441	22002	Travaux de remise à niveau et maintien de la RNS 41 (Ambositra - Fandriana) , Lot 5	1870
		Travaux de remise à niveau et maintien de la RR 62 (Ambatolaona - Mantasoa) et RR20 (Ambatofotsy - Andramasina), Lot 6	1314
		Travaux de remise à niveau et maintien de la RR 36 (Mahitsy - Farahantsana) et RR19 (Talatan'i Volonondry - Sadabe) , Lot 7	1153
		Mission de suivi et de vérification des travaux MROR	69
		Travaux d'urgence MROR	89
2313	22003	Service de conseil et supervision de l'état et la performance de la route	-
2461	22004	Acquisition d'équipement pour mesurer l'état et la performance de la route ainsi que la formation y afférente pour MTP et AR	-

PTBA 2024 : Composante 3

>	Code comp	Description	Prévision de paiement 2024
	30000	Assistance Technique et Appui aux réformes du secteur du transport	2 168
	31000	Renforcement des capacités institutionnelles, réglementaires et de planification du MTP, de l'AR et du FR	100
2313	31001	Renforcement des capacités institutionnelles, réglementaires et de planification du MTP et de la MTM et l'AR et le FR	100
	32000	Renforcement des capacités sur les évaluations de la vulnérabilité climatique et les pratiques de résilience,	50
2316	32001	Audit Organisationnel de l'Agence Routière	30
2313	32002	Formation et renforcement de capacité pour la conversion progressive de gestion au sein de l'Agence Routière en une gestion axée sur les résultats	20
	33000	Mise en œuvre du plan d'action de sécurité routière	-
2313	33001	Mise en œuvre du plan d'action de sécurité routière	-
	34000	Renforcement des capacités institutionnelles, réglementaires et de planification du MTM et des organismes publics rattachés	200
		Renforcement de capacités du personnel (PNT et PNC) de Madagascar Airlines	175
2313	34001	Assistance technique: diagnostic socio-organisationnel de l'ATT	25

>	Code comp	Description	Prévision de paiement 2024
	35000	Mise en œuvre des recommandations de l'étude sur le financement du secteur routier financée dans le cadre du PDDR	-
2313	35001	Mise en œuvre des recommandations d'une étude sur le financement du secteur routier financée dans le cadre du PDDR	-
	36000	Mise en œuvre des activités de sauvegarde sociale et environnementale	835
2313	36001	Assistance technique pour la prévention et de règlement des différends pour les diverses activités du Projet	13
2312	36002	Maîtrise d'Œuvre Institutionnelle et Sociale (MOIS) de la RNS 10 et ses pistes connexes	66
2312	36003	Maîtrise d'Œuvre Institutionnelle et Sociale (MOIS) de la RNT 31 et ses pistes connexes	116
2312	36004	Mise en œuvre des activités de sauvegarde environnementale, sociale et VBG	75
2316	36005	Audit environnemental et social et évaluation finale CGES	-
2312	36006	Prestation VBG RN 10	105
2312	36007	Prestataire de suivi VBG rn 10	35
2312	36008	Prestation VBG RN31	98
		Prestataire de suivi VBG RN 31	35
		Prestation de l'Agence de paiements des indemnités	68

>	Code comp	Description	Prévision de paiement 2024
		Vérificateurs indépendants des paiements des indemnités des RN10 RN 31, routes de desserte, sites connexes	45
		Elaboration EIES et Plan de Réinstallation des travaux de réhabilitation de la RN13	180
	37000	Gestion de projet	983
2472	37001	Matériels de transport	85
2316	37002	Audit financier	5
2316	37003	Audit Technique	5
2463	37004	Matériels informatiques, bureautiques, techniques, équipements bureaux	105
23173	37019	Fournitures de bureau et consommables informatiques	36
2314	37005	Mise à jour du logiciel de gestion financière et Logiciel technique: Tom2Pro, réabonnement	65
2464	37006	Mobiliers de bureau	12
23173	37007	Frais bancaire	60
23173	37008	Insertions Publicitaires	66

>	Code comp	Description	Prévision de paiement 2024
23173	37009	Elaboration/mise à jour Manuel Opérationnel du Projet	-
23173	37010	Assistance informatique : configuration des matériels informatiques de l'UCP, assistance en cas de pannes, entretiens	3
23173	37011	Appui à la mise à jour du PPSD du Projet MPA	-
23171	37010	Honoraires des consultants additionnels UGP	47
23174	37011	Frais de mission	113
23172	37012	Abonnement	61
23175	37013	Entretien et réparation (matériels, bâtiment bureaux)	75
23173	37014	Agence de communication	100
23173	37015	Consultant SIG	10
23173	37016	Dédouanement matériel de transport	85
2313	37017	Assistance technique sous forme de conseil en gestion de projet - Renforcement de capacité de l'UCP	50
TOTAL GENERAL			61 470

PTBA 2025 : Composante 1

N°	Désignation	TOTAL A DECAISSER 2025
10000	Composante 1 : Amélioration des conditions et de la résilience des routes	61523,92
11000	Réhabilitation des routes nationales prioritaires	56488,14
11100	Travaux et services de conseil pour soutenir la réhabilitation et le bitumage de la RN10	38388,14
11101	Travaux de bitumage de la RN10- section 1 - 97,99km	8241,57
11102	Travaux de bitumage de la RN10- section 2 - 113,710km	8241,57
11103	Travaux de bitumage de la RN10 - section 3 - 92,900km	8755,00
11104	Travaux de bitumage de la RN10- section 4 - 111,766km	11889,00
11107	Gestion contrôle et surveillance des travaux de réhabilitation de la RNS10 Lot 1 (section 1 - 102,75 km)	192,00
11108	Gestion contrôle et surveillance des travaux de réhabilitation de la RNS10 Lot 1(section 2 - 113,700km)	216,00
11109	Gestion contrôle et surveillance des travaux de réhabilitation de la RNS10 Lot 2 (section 3 - 92,900 km)	408,00
11110	Gestion contrôle et surveillance des travaux de réhabilitation de la RNS10Lot2 (section 4 - 111,766 km)	408,00
11111	Analyse et audit de la sécurité routière de la RN10	37,00

N°	Désignation	TOTAL A DECAISSER 2025
10000	Composante 1 : Amélioration des conditions et de la résilience des routes	61523,92
12000	Indemnisation et compensation des PAPs pour les travaux de réhabilitation	5035,78
12001	Indemnisation et compensation pour les travaux de bitumage de la RN10- section 1 et 2	2000,00
12002	Indemnisation et compensation pour les travaux de bitumage de la RN10 - section 3 et 4	1784,00
12003	Indemnisation et compensation pour les travaux de bitumage de la RNT31	1251,78
12004	Indemnisation et compensation pour pistes connexes et autres infrastructures communautaires de la RN10	0,00
12005	Indemnisation et compensation pour pistes connexes et autres infrastructures communautaires de la RN31	0,00

11200	Travaux et services de conseil pour soutenir la réhabilitation et le bitumage de la RN31	15160,00
11201	Travaux de bitumage de la RNT31 Lot1 - 101,56 km	15144,00
11203	Analyse et Audit de la sécurité routière de la RN31	16,00
11300	Autres services de conseil pour soutenir la réhabilitation de routes	2940,00
11301	Etudes techniques de la réhabilitation de la RN 6	2940,00
11400	Réhabilitation des ponts et axes routiers jugés stratégiques et endommagés par le passage du cyclone Gamane	0,00
11401	Travaux de remise en Etat du pont de Manambery PK 173	0,00
11402	Gestion contrôle et surveillance des travaux de remise en Etat du pont de Manambery PK 173	0,00
11403	Réparation du pont d'Ifasy et maintien de la déviation au niveau du pont de la rivière de Mahavavy	0,00
11404	Contrôle et surveillance réparation du pont d'Ifasy et maintien de la déviation au niveau du pont de la rivière de Mahavavy	
11405	Travaux de réhabilitation de la RN11a et autres axes supplémentaires	
11406	Gestion contrôle et surveillance cravaux de réhabilitation de la RN11a et autres axes supplémentaires	
11500	Acquisition de ponts modulaires	0,00
11600	Contrôle et inspection des ponts nationaux	0,00
11700	Développement du port de Mahajanga	0,00

PTBA 2025 : Composante 2

20000	Améliorer l'accessibilité et les avantages socio-économiques des routes de desserte	12335,06
21000	Remise en état des routes de desserte régionales et communales dans les zones prioritaires et pilotage de l'entretien communautaire des routes de desserte	320,00
21101	Etudes des travaux de réhabilitation de routes de desserte prioritaires reliées à la RN31	160,00
21109	Contrôle et surveillance des travaux de réhabilitation de routes de desserte prioritaires reliées à la RN31	0,00
21102	Etudes des travaux de réhabilitation de routes de desserte prioritaires reliées à la RN10	160,00
21110	Contrôle et surveillance des travaux de réhabilitation de routes de desserte prioritaires reliées à la RN10	0,00
21103	Travaux de réhabilitation d'environ 250 km de routes de desserte prioritaires reliées à la RN10	0,00
21104	Travaux de réhabilitation d'environ 250 km de routes de desserte prioritaire dans la région de la RN31	0,00
21205	Etudes et analyse spatiale dans les zones du projet en vue de l'identification de la liste des pistes connexes	0,00
21306	Renforcement des capacités pour tester et adopter de nouveaux régimes d'entretien (micro-entreprises, contrats basés sur la performance) pour une meilleure planification et gestion des infrastructures routières	0,00
21307	Entretien des routes par microentreprises / programme d'entretien communautaire	0,00
21308	Etude pour le financement de l'entretien des pistes rurales	0,00

23000	Projet pilote d'interventions sociales complémentaires le long des routes principales et de desserte	954,00
23001	Etudes, contrôle et surveillance des travaux de construction de Kiosques d'informations numériques le long des RN10 et RN31	44,00
23002	Travaux de construction de kiosques d'information numérique le long de la RN31	210,00
23003	Travaux de construction de kiosques d'information numérique le long de la RN10	300,00
23005	Etudes, analyse et conception des programmes pour encourager la participation des femmes aux travaux routiers dans les zones du Projet	80,00
23006	Mise en œuvre de programme de formation lié au genre	110,00
23007	Etudes d'identification des investissements communautaires spécifiques (à vocation économique et/ou sociale) dans les zones du Projet	200,00
23009	Réalisation des investissements communautaires	0,00
23010	Assistance technique pour la mise en place des kiosques d'information numériques (CI)	10,00

22000	Pilotage de contrats basés sur la performance sur certaines routes non revêtues	11061,06
22002	Travaux de remise à niveau et maintien de la RNS 41 (Ambositra - Fandriana) , Lot 6	4690,18
22005	Travaux de remise à niveau et maintien de la RR 62 (Ambatolaona - Mantasoa) , Lot 7	1565,62
22006	Travaux de remise à niveau et maintien de la RR20 (Ambatofotsy - Andramasina), Lot 8	1642,32
22007	Travaux de remise à niveau et maintien de la RR 36 (Mahitsy - Farahantsana) , Lot 9	410,67
22008	Travaux de remise à niveau et maintien de la RR19 (Talatan'i Volonondry - Sadabe) , Lot 10	2185,61
22009	Mission de suivi et de vérification des travaux MROR	566,66
22010	Travaux d'urgence MROR	0,00
22003	Service de conseil et supervision de l'état et la performance de la route	0,00
22004	Acquisition d'équipement pour mesurer l'état et la performance de la route ainsi que la formation y afférente	0,00

PTBA 2025 : Composantes 3 et 4

30000	Assistance Technique et Appui aux réformes du secteur du transport	1733,62
31000	Renforcement des capacités institutionnelles, réglementaires et de planification du MTP, de l'AR et du FR	50,00
31001	Renforcement des capacités institutionnelles, réglementaires et de planification du MTP et de la MTM et l'AR et le FR	50,00
32000	Renforcement des capacités sur les évaluations de la vulnérabilité climatique et les pratiques de résilience,	0,00
32001	Audit Organisationnel de l'Agence Routière	0,00
32002	Formation et renforcement de capacité pour la conversion progressive de gestion au sein de l'Agence Routière en une gestion axée sur les résultats	0,00
33000	Mise en œuvre du plan d'action de sécurité routière	0,00
33001	Mise en œuvre du plan d'action de sécurité routière	0,00
34000	Renforcement des capacités institutionnelles, réglementaires et de planification du MTM et des organismes publics rattachés	125,00
34001	Assistance technique: diagnostic socio-organisationnel de l'ATT	125,00
35000	Mise en œuvre des recommandations de l'étude sur le financement du secteur routier financée dans le cadre du PDDR	750,00
35001	Mise en œuvre des recommandations d'une étude sur le financement du secteur routier financée dans le cadre du PDDR	0,00
35002	Assistance au Maître d'Ouvrage	750,00

36000	Mise en œuvre des activités de sauvegarde sociale et environnementale	687,92
36001	Assistance technique pour la prévention et de règlement des différends pour les diverses activités du Projet	57,00
36002	Maîtrise d'Œuvre Institutionnelle et Sociale (MOIS) de la RNS 10 et ses pistes connexes	52,00
36003	Maîtrise d'Œuvre Institutionnelle et Sociale (MOIS) de la RNT 31 et ses pistes connexes	58,00
36004	Mise en œuvre des activités de sauvegarde environnementale, sociale et VBG	75,00
36005	Audit environnemental et social et évaluation finale CGES	0,00
36006	Prestation VBG RN 10	58,44
36007	Prestataire de suivi VBG m 10	27,50
36008	Prestation VBG RN31	55,47
36009	Prestataire de suivi VBG RN 31	27,50
36010	Prestation de l'Agence de paiements des indemnités	200,00
36011	Vérificateurs indépendants des paiements des indemnités des RN10 RN 31 , routes de desserte, sites connexes	77,00
36012	Elaboration EIES et Plan de Réinstallation des travaux de réhabilitation de la RN13	0,00

37000	Gestion de projet	870,71
37001	Matériels de transport	250,00
37002	Audit financier	4,87
37003	Audit Technique	4,75
37004	Matériels informatiques , bureautiques, techniques, équipements bureaux	15,19
37019	Fournitures de bureau et consommables informatiques	13,40
37005	Mise à jour du logiciel de gestion financière et Logiciel technique Tom2Pro, réabonnement	5,96
37006	Mobiliers de bureau	7,87
37020	Frais bancaire	1,32
37021	Insertions Publicitaires	16,56
37008	Assistance informatique : configuration des matériels informatiques de l'UCP, assistance en cas de pannes, entretiens	3,00
37010	Honoraires des consultants additionnels UGP	88,21
37011	Frais de mission	163,19
37012	Abonnement	8,34
37013	Entretien et réparation véhicules	18,50
37023	Entretien et réparation (matériels, bâtiment bureaux)	100,10
37014	Agence de communication et activités de communication	120,00
37015	Consultant SIG	0,00
37016	Dédouanement matériel de transport	0,00

37017	Assistance technique sous forme de conseil en gestion de projet - Renforcement de capacité de l'UCP	10,68
37018	Fournitures d'EPI pour l' UGP	1,81
37022	Assurance véhicule	2,47
37024	Assurance vie (Mission)	3,32
37025	Atelier- Restauration - collation	4,50
37026	Loyer	26,67
40000	Composante 4- Composante CERC	57801,00
TOTAL GENERAL		133 393,60

Annexe 4 : Pont en cours de finalisation au PK 17+049



Annexe 5 : Pont en cours de construction au PK 10+400



Annexe 6 : Base vie à Antsohihy : Bureau et logement pour Mission de Contrôle



LISTE DES TABLEAUX

<i>Tableau 1 : Statistique des réalisations des activités du projet par composante de 2023 à juin 2025</i>	<i>---</i>	<i>5</i>
<i>Tableau 2 : Exemples d'activités présentant des retards de 2023 au mois de juin 2025</i>	<i>-----</i>	<i>7</i>
<i>Tableau 3 : Extrait des réalisations dans le cadre des "travaux de bitumage de la RNT31 - 101,56 km"</i>	<i>-----</i>	<i>8</i>
<i>Tableau 4 : Evaluation de la pertinence contextuelle des indicateurs d'objectif du projet</i>	<i>-----</i>	<i>13</i>
<i>Tableau 5 : Utilisation des fonds pour 2023 au premier semestre 2025</i>	<i>-----</i>	<i>16</i>
<i>Tableau 6 : Utilisation des fonds par composante de 2023 au premier semestre 2025</i>	<i>-----</i>	<i>17</i>
<i>Tableau 7 : Activités prévues non budgétisées mais enregistrant des utilisations de fonds</i>	<i>-----</i>	<i>18</i>
<i>Tableau 8 : Activités présentant des montants d'utilisation de fonds supérieurs aux prévisions</i>	<i>-----</i>	<i>19</i>

TABLE DES MATIERES

LISTE DES ABREVIATIONS.....	I
SYNTHESE	II
INTRODUCTION	1
Sur l’effectivité des activités	4
1) Non-respect global du planning prévu pour la réalisation des activités.....	4
2) Non-reprogrammation dans l’exercice suivant de certaines activités non entamées	10
3) Retard significatif de l'exécution des activités de la Composante 4 "CERC"	10
4) Défaillance de suivi-évaluation	11
Sur les indicateurs.....	13
1) Pertinence contextuelle des indicateurs d’objectif du projet	13
2) Non prise en compte de dimensions courantes d’un projet routier, dans les indicateurs ..	14
Sur l’utilisation des ressources financières.....	16
1) Bonne maîtrise des frais de gestion par rapport aux dépenses totales.....	16
2) Sous-utilisation des ressources financières	16
3) Utilisation des fonds pour des activités prévues non budgétisées.....	18
4) Utilisation des ressources financières pour certaines activités au-delà des prévisions en 2024 et 2025.....	19
CONCLUSION	21
ANNEXES.....	22
LISTE DES TABLEAUX	38
TABLE DES MATIERES	39
DELIBERE.....	40

DELIBERE

Le présent Rapport a été arrêté après délibération de la Cour des Comptes en son audience du dix-neuf décembre deux mil vingt-cinq.

LE PRESIDENT

PO. LES RAPPORTEURS

LE GREFFIER

SUIVENT LES SIGNATURES

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

Fait à Antananarivo, le 10 février 2026.

LE GREFFIER EN CHEF



RAHARINORO Angelina