



**AUDIT DE PERFORMANCE DES TRAVAUX D'ENTRETIEN
 PERIODIQUE DES ROUTES NATIONALES DU PROJET DE
 DEVELOPPEMENT DURABLE DU SECTEUR ROUTIER (PDDR):
 CAS RNP2 ET RNP7 »**



DECEMBRE 2025

SOMMAIRE

SYNTHESE

LISTE DES ABREVIATIONS

LISTE DES TABLEAUX

LISTE DES FIGURES

INTRODUCTION

1 SUR L’EFFECTIVITE DES TRAVAUX REALISES

- 1.1 RETARD DANS LA REALISATION DES TRAVAUX
- 1.2 NON-CONFORMITE PAR RAPPORT AUX NORMES TECHNIQUES

2 SUR LA PERFORMANCE DE LA GESTION DES ACTIVITES REALISEES

- 2.1 MAUVAISE ORGANISATION DU CHANTIER EN GENERAL
- 2.2 RETARD DANS LA CONSTRUCTION DU BUREAU ET LOGEMENT DE LA MISSION DE CONTROLE
- 2.3 INADÉQUATION DANS LE DÉPLOIEMENT DE PERSONNEL DE LA MISSION DE CONTROLE POUR LES TRAVAUX DE LA RNP7 LOT 3A ET 3B
- 2.4 INDULGENCE EXCESSIVE DE L’UCP DANS L’APPLICATION DES MESURES CORRECTIVES

CONCLUSION

TABLE DES MATIERES

SYNTHESE

Le Projet de Développement Durable du secteur Routier (PDDR) comportant 3 composantes, financé par la Banque Mondiale à hauteur de 300 millions USD de 2021 à 2027, vise à améliorer la longévité, la sécurité et la résilience climatique des routes nationales de Madagascar. L'audit mené par la Cour des Comptes porte principalement sur l'amélioration de l'état et de la résilience des routes de la composante 1. La composante 2 « Assistance technique et appui aux réformes du secteur des routes et des transports », la composante 3 « Composante d'Intervention d'Urgence et de Contingence » (CERC), les volets environnementaux, sociaux et les travaux non encore commencés ainsi que les indemnités des personnes affectées par le projet n'ont pas été traités dans le cadre du présent audit.

Ainsi, un « *Audit de performance des travaux d'entretien périodique des routes nationales du Projet de Développement Durable du secteur Routier (PDDR) : Cas RNP2 et RNP7* » a été retenu par la Cour afin d'apprécier l'effectivité et l'atteinte des objectifs du projet.

L'objectif global de cet audit consiste à apprécier l'effectivité des activités rentrant dans le cadre de la mise en œuvre de la composante 1 du projet, l'atteinte des objectifs et l'anticipation des risques.

La Cour conclut que malgré la faible avancée dans la réalisation des travaux, des retards considérables conjugués avec des non-conformités par rapport aux qualités requises et une gestion des activités défaillantes ont été constatés entraînant ainsi le risque de non-respect des délais impartis stipulés dans le contrat.

A cet effet, une action ferme de la part de l'Unité de Coordination du Projet (UCP) est surtout recommandée pour renforcer la gouvernance et améliorer la qualité garantissant l'atteinte des objectifs du PDDR.

Les observations ainsi que les recommandations ressortant des analyses sont structurées autour des deux objectifs de vérification suivants :

➤ **Objectif spécifique n°1 : vérifier si les travaux sont réalisés de manière effective**

La Cour a constaté d'importants retards et des cas de non-conformité sur les différents lots visités.

❖ **sur les retards constatés dans la réalisation des travaux**

Cas de la RNP2 Lot 1 (Moramanga - Toamasina)

Sur l'objectif d'atteindre 50% soit un linéaire de 41,20 km de chaussées revêtues pour 2025, aucune portion de chaussée n'a reçu de revêtement, seulement 9 km de scarification, 5 km de couche de base en grave concassée et de 2 km de couche d'imprégnation avaient été réalisés au début du mois d'août 2025.

Les causes majeures de ce retard sont les difficultés rencontrées dans l'identification de la carrière exploitable et les difficultés de l'entreprise dans l'élaboration des plans d'exécution.

Cas de la RNP2 Lot 2 (Antananarivo- Moramanga)

Sur l'objectif d'atteindre 80% soit un linéaire de 30,96 km de chaussées revêtues pour 2025, seulement 5,7 km de chaussées avaient été revêtues en juin 2025 pour le tronçon 1 et des travaux préparatoires au début du mois d'août 2025 pour le tronçon 2.

Les problèmes majeurs incluent les retards dans l'élaboration et la validation des dossiers d'exécution, l'incompétence et l'instabilité du personnel, la défaillance dans la structuration et l'organisation du chantier et le retard dans la mobilisation du matériel, en particulier la centrale d'enrobage.

Cas de la RNP7 LOT 3A (Antananarivo – Ambatolampy)

Sur l'objectif d'atteindre 75 % soit un linéaire de 45 km de chaussées revêtues pour 2025, seulement une scarification de 12,8 km, une couche de base de 10 km, une couche de roulement de 2,08 km ainsi que des ouvrages comme la protection de brèches ont été effectués au début du mois d'août 2025.

Ces retards sont dus à l'installation tardive de la base vie de l'entreprise, au retard et aux remplacements fréquents dans la mobilisation des personnels clés de l'entreprise, au retard dans la préparation du plan d'exécution, à l'insuffisance des matériels lourds déployés et à l'éloignement entre le chantier et le laboratoire d'analyses.

Cas de la RN7P LOT 3B (Ampitatafika – Antsirabe)

Sur l'objectif d'atteindre de 75 % soit un linéaire de 33,00 km de chaussées revêtues pour 2025, aucun revêtement de chaussée n'a encore été réalisé, seulement une scarification de 13,85 km non linéaire et une couche de base de 2,85 km au début du mois d'août 2025.

Les causes sont le retard dans les travaux d'installation et l'organisation de chantier, la difficulté dans l'identification et l'exploitation de la carrière, le retard dans le montage de la centrale d'enrobage ainsi que la non-conformité et vacance persistante du poste de personnels clés de l'entreprise.

❖ Sur la non-conformité par rapport aux normes techniques

Cas de la RNP2 lot 2 tronçon 1 : Pk 40+900 au Pk 48+100 (Sambaina – Manjakandriana)

Des anomalies importantes ont été relevées concernant la qualité des travaux à savoir :

- Présence de fissures longitudinales tout le long de la route (joints longitudinaux fissurés) ;
- Accumulation d'eau constatée à la surface de l'enrobé (rétention d'eau) ;
- Couche de roulement BBSG 0/12.5 de mauvaise qualité : non homogénéité constatée et début de désenrobage (désaggrégation).

Les causes de ces anomalies peuvent être multiples, entre autres le non-respect de la température de l'enrobé, l'insuffisance d'épaisseur de la couche d'enrobé (taux de bitume insuffisant par m²), l'insuffisance de liant hydrocarboné, l'insuffisance de couche d'accrochage entre les deux côtés, le non- respect des conditions de l'état de durcissement du bitume posé, l'insuffisance et l'inadaptation de matériel ainsi que la capacité limitée du personnel.

Cas de la RNP7 lot 3B : Pk 94+550 au Pk 97+000 (Ampitatafika – Antsirabe)

La Mission De Contrôle (MDC) a relevé la non-conformité des granulats utilisés dans la mise en œuvre de la couche de base du Pk 94+550 au Pk 97+200 de la section 1 du lot 3B entraînant la suspension des travaux et des recommandations de correction immédiate.

Les causes d'une telle anomalie sont la défaillance du contrôle exercé par le maître d'œuvre et la mauvaise qualité des granulats produits par la carrière située au Pk 138.

- ***Objectif spécifique n°2 : vérifier si les activités sur le chantier sont gérées de manière performante***

L'audit a relevé plusieurs faiblesses dans la gestion des activités des chantiers.

❖ Sur la mauvaise organisation du chantier en général

Les anomalies suivantes ont été constatées sur le chantier :

- La signalisation et les balises entre la demi-chaussée sont insuffisantes pour gérer les usagers et le trafic ;
- la scarification est trop longue alors que la fréquence d'arrosage est très faible provoquant ainsi des poussières excessives ;
- L'exécution de couche de roulement BBSG 0/14 provoque trop d'attente pour les usagers créant ainsi des longues files d'embouteillage sur la route nationale.

Lesdites anomalies résultent du manque de rigueur de la part de la MDC à prendre des mesures strictes pour redresser la situation.

❖ Sur le retard dans la construction du bureau et logement de la Mission de Contrôle

Cas du marché n° 32-2024/T/AR-PDDR pour la RNP7 Lot 3A

Si la construction a été prévue être achevée fin décembre 2024, c'est-à-dire 90 jours après la réception de l'ordre de service, elle n'a commencé qu'au mois de janvier 2025 et les travaux de gros oeuvre ont été achevés le 20 juillet 2025. L'insuffisance de matériels et main d'œuvre constituent les principales causes de ce retard.

Cas du marché n° 33-2024/T/AR-PDDR pour la RNP7 Lot 3B

Si la construction a été prévue être achevée fin décembre 2024, c'est-à-dire 90 jours après la réception de l'ordre de service, la construction du site 1 n'a commencé qu'au mois de juin 2025 pour un délai d'exécution de 3 mois. Quant au site 2, la construction n'a commencé qu'au mois de mars 2025 et était prévu être terminée vers ce mois de septembre.

Le changement du plan initial approuvé au mois de décembre 2024 suite à la demande de la Direction Régionale des Travaux Publics ainsi que l'insuffisance de matériels et main d'œuvre sont les causes principales du retard.

❖ Sur l'inadéquation dans le déploiement de personnel de la Mission de Contrôle pour les travaux de la RNP7 lot 3A et 3B

Les personnels à déployer pour le lot 3B n'ont pas été spécifiés dans le contrat initial. Ce ne sont que les personnels destinés pour le lot A de la RNP7 et des lots A, B et C de la RN34 qui ont été prévus alors que les marchés de travaux des deux lots sont distincts et indépendants. Une telle pratique reflète la mauvaise gouvernance du projet.

❖ Sur l'indulgence excessive de l'Unité de Coordination de Projet (UCP) dans l'application des mesures correctives

Des lettres de mise en demeure ont été adressées aux entreprises suite aux défaillances constatées. Toutefois, les mesures prises par l'UCP ne sont pas suivies d'effet étant donné que la situation persiste.

De tout ce qui précède, la Cour émet à l'endroit de l'UCP les recommandations suivantes :

En ce qui concerne les retards dans la réalisation des travaux :

- de donner instruction à la Mission de Contrôle de contraindre l'entreprise à :
 - mettre à jour les plannings d'exécution en intégrant tous les travaux préparatoires et en validant les documents de manière rigoureuse ;
 - renforcer les ressources matérielles et les ressources humaines par le recrutement de personnel qualifié et stable ;
 - réorganiser le chantier de manière rationnelle, avec une meilleure coordination technique, une répartition claire des tâches et une supervision renforcée du maître d'œuvre ;
 - mettre en place un plan de rattrapage opérationnel assorti des mesures d'accompagnement réalistes, afin de suivre l'évolution effective du chantier jusqu'à la fin du contrat ;
 - prévoir une solution alternative à la carrière au Pk 138 pour rattraper le retard ;
 - adopter une organisation plus rationnelle et des plannings réalistes avec de mesures d'accompagnement.

En ce qui concerne la conformité des travaux :

- donner instruction à la Mission de Contrôle de contraindre l'entreprise à :
 - accélérer la construction des bâtiments de la base vie de la Mission de Contrôle afin qu'ils soient fonctionnels en renforçant les moyens en personnels, matériels et matériaux ;
 - mettre en place une organisation formelle et efficiente que ce soit au niveau du personnel qu'au niveau des matériels mis en œuvre tout en soulignant que les lots 3A et 3B sont régis par deux marchés distincts et indépendants ;
 - prévoir une solution alternative réaliste à la carrière au Pk138 du lot 3B.
- de faire preuve de vigilance lors de la réception provisoire des travaux réalisés ;
- afin de remédier aux anomalies constatées, de donner instruction à la MDC d'assurer la présence permanente de ses agents au niveau des chantiers et auprès des carrières pour exercer un contrôle effectif des travaux.

La Cour recommande, pour l'avenir, à l'UCP de donner instruction à la Mission de Contrôle, en cas d'éventuel remplacement de personnels clés, de procéder à leur évaluation.

En outre, la Cour attire l'attention de l'UCP sur l'existence du risque de non-respect de température exigée pour la mise en œuvre du grave bitume du Pk 46+000 au Pk 47+200, traversé de la ville de Manjakandriana.

En ce qui concerne la performance de la gestion des activités réalisées :

- de donner instruction à la Mission de Contrôle de contraindre l'entreprise de prendre les mesures nécessaires pour assurer la sécurité et le bien être des usagers de la route nationale ;
- de veiller à la cohérence dans la conception des contrats des travaux et ceux de la MDC;
- de faire preuve de rigueur dans l'application des mesures correctives prescrites par le contrat.

LISTE DES ABREVIATIONS

AR	: Agence Routière
BBSG	: Béton Bitumineux Semi Grenu
CERC	: Composante d'Exécution Rapide en cas de Crise
CCAP	: Cahiers des Clauses Administratives Particulières
CCTP	: Cahier des Clauses Techniques Particulières
CALG	: Comité pour l'Agrément de Laboratoire Géotechnique
DRTP	: Direction Régionale des Travaux Publics
GCNT	: Grave Concassée Non Traitée
ISSAI	: Institutions Supérieures de Contrôle des Finances Publiques
Km	: Kilomètre
LGBPT	: Laboratoire Géotechnique du Bâtiment et des Travaux Publics
MDC	: Mission de Contrôle
MROR	: Marché Routier à Obligation de Résultat
MTP	: Ministère des Travaux Publics
OS	: Ordre de service
PAD	: Project Assessment Document
PDDR	: Projet de Développement Durable du Secteur Routier
PTBA	: Programme de Travail et Budget Annuel
Pk	: Point Kilométrique
PV	: Procès-Verbal
RN	: Route Nationale
RNP	: Route Nationale Primaire
SWOT	: Strengths, Weaknesses, Opportunities and Threats
UCP	: Unité de Coordination du Projet

INTRODUCTION

Contexte

Le secteur des transports est un moteur clé pour le développement durable et économique de Madagascar. Pourtant, plusieurs zones notamment rurales restent enclavées et souffrent d'un faible accès en raison d'une mauvaise connectivité.

Par ailleurs, Madagascar est très vulnérable aux chocs, et les événements météorologiques extrêmes deviennent de plus en plus fréquents et intenses, nécessitant des investissements dans des infrastructures plus résilientes.

Conformément à sa vision de modernisation et d'amélioration de la qualité du réseau routier existant définie par la Politique générale de l'Etat, le gouvernement malagasy a continué son allocation au secteur routier ces dernières années avec l'appui des bailleurs de fonds.

Dans le cadre de la mise en œuvre du Projet de Développement Durable du Secteur Routier (PDDR), financé¹ par la Banque Mondiale/Association Internationale de Développement à hauteur de 300 millions USD pour la période du 17 novembre 2021 au 30 septembre 2027, la République de Madagascar s'est engagée à améliorer la durabilité, la sécurité et la résilience climatique d'un réseau ciblé de routes nationales revêtues, ainsi qu'à appuyer les réparations urgentes d'infrastructures essentielles.

L'objectif du projet est d'améliorer la longévité, la sécurité et la résilience climatique d'une sélection de routes nationales revêtues, et d'appuyer les réparations d'urgence d'une sélection d'infrastructures essentielles à Madagascar.

Il était prévu initialement lors de la rédaction du Document d'évaluation du Projet (PAD) de faire des travaux d'entretien de 1200 km sur les 6000 km de routes nationales revêtues pour un coût unitaire moyen de 150 000\$/km. Toutefois, l'objectif de réaliser 20% de travaux d'entretien était réduit à 12,5% soit 750 km en avril 2025. En effet, les études de conception technique réalisées plus tard ont montré que l'état de dégradation obligeait à des travaux plus chers que prévus, réduisant ainsi le linéaire à 475² km en entretien périodique (contrat classique) et à 275³ km en entretien courant précédé d'une mise à niveau (contrat Marché Routier à Obligation de Résultat ou MROR).

Les indicateurs d'Objectif sont :

- Routes nationales revêtues supplémentaires en bon ou excellent état (Pourcentage) ;
- Infrastructures majeures remises en bon état suite à l'urgence nationale (nombre) ;
- Routes nationales revêtues ayant des caractéristiques de sécurité routière améliorées et des caractéristiques plus résilientes au climat (Pourcentage).

Le Projet est constitué de trois composantes en l'occurrence :

- Composante 1 : Amélioration de l'état et de la résilience des routes ;
- Composante 2 : Assistance technique et appui aux réformes dans le secteur des transports ;
- Composante 3 : Composante d'intervention d'urgence (CERC).

¹ Financement : IDA-N° 6952-MG - P1768811

² Détails linéaire entretien périodique : 104 km pour RN7 nord, 121 km pour RN2, 196 pour RN4 et 56 km pour RN5, soit un total de 477 km arrondi à 475 km. (source : dernier aide-mémoire)

³ Détails linéaire MROR : 107 km de RN9, 60 km de RN44, 95 km de RN43 et 13 km de RN65, soit un total de 275 km (source : dernier aide-mémoire)

Mandat de la Cour

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 (...)* ».

En outre, 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* ».

A ce titre, la Cour des Comptes a effectué un audit combiné de performance et de conformité afin de vérifier l'effectivité et l'atteinte des objectifs du projet.

Objectif d'audit

La mission de vérification vise à apprécier l'efficacité des activités rentrant dans le cadre de la mise en œuvre de la composante 1 du projet, l'atteinte des objectifs et l'anticipation des risques.

Les objectifs spécifiques et les questions d'audit sont les suivants :

Objectif spécifique n°1 : ***vérifier si les travaux sont réalisés de manière effective***

- Question d'audit 1 : Le taux d'avancement physique du projet correspond-il aux prévisions ?
- Question d'audit 2 : Les activités réalisées jusqu'ici sont-elles conformes aux normes techniques ?

Objectif spécifique n°2 : ***vérifier si les activités sur le chantier sont gérées de manière performante***

- Question d'audit 3 : la réalisation des travaux tient-il compte de la sécurité et du bien-être des usagers ?
- Question d'audit 4 : les moyens matériels sont-ils déployés de manière efficiente ?
- Question d'audit 5 : les moyens humains sont-ils déployés de manière efficiente ?
- Question d'audit 6 : les mesures prises par l'UCP sont-elles suffisantes ?

Les sources de critères qui ont été choisies pour évaluer et apprécier les éléments probants à l'appui des constatations sont les termes du contrat, le Programme de Travail et Budget Annuel (PTBA) ainsi que les bonnes pratiques en matière d'entretien routier.

Méthodologie d'audit

Les travaux d'audit sont conduits en référence aux normes internationales des institutions supérieures de contrôle des finances publiques (ISSAI) relatives à l'audit de performance et à l'audit de conformité, en particulier l'ISSAI 300 (Principes fondamentaux de l'audit de performance) et l'ISSAI 400 (Principes fondamentaux de l'audit de conformité).

Ces normes définissent le cadre déontologique, méthodologique et technique applicable, garantissant la qualité, l'indépendance et la crédibilité des travaux de la Cour. En application de ces standards, l'approche adoptée repose sur la revue documentaire, les entretiens avec les parties prenantes, l'échantillonnage, les vérifications sur site, l'analyse des données financières et techniques, et la formulation de recommandations fondées sur des éléments probants.

Lors de la phase de planification, des recherches documentaires, des entretiens avec les responsables du projet, une analyse SWOT, des revues analytiques ainsi que l'élaboration de la matrice de conception ont été menés.

Pendant la phase d'exécution, des visites sur terrain ont permis de conduire des entretiens avec des personnes ressources, de collecter des éléments probants, de traiter et d'analyser les données recueillies, ainsi que de concevoir la matrice de constatation.

Ainsi, les entretiens et visites sur terrain ont été réalisés auprès des responsables du Ministère des Travaux Publics (MTP), de l'Unité de Coordination du Projet (UCP), de la Mission de Contrôle (MDC) et des autorités locales.

Les travaux sur terrain ont été effectués du 28 juillet 2025 au 07 août 2025.

Le rapport qui suit présente les résultats de cette mission de vérification, en consignnant les constats principaux, les analyses effectuées et les recommandations formulées par la Cour des Comptes. Il constitue, à ce titre, un instrument de redevabilité et un appui au renforcement de la transparence et de la bonne gouvernance dans la gestion des ressources publiques.

Etendue et limites de l'audit

L'étendue de l'audit couvre les activités depuis l'entrée en vigueur du projet jusqu'au moment de la vérification en août 2025.

L'audit se focalise uniquement sur les travaux de chaussées qui ont déjà enregistré un certain degré d'avancement.

Il est à noter que la plupart des documents est produite en version scannée ce qui rend leur exploitation assez difficile.

Les entités concernées par le projet sont présentées dans le tableau suivant :

Tableau 1: Liste des structures et leurs rôles respectifs

Structures	Rôles
MTP : Ministère des Travaux Publics Le Maître d'Ouvrage est le Ministère des Travaux Publics (MTP), représenté par l'Agence Routière de Madagascar (AR)	Assure la supervision, le suivi continu et le contrôle technique du projet. Préside le comité technique du projet.
AR : Agence Routière Agence d'exécution du projet	Responsable de la gestion du réseau routier national et de la mise en œuvre des travaux d'aménagement et d'entretien des routes.
UCP : Unité de Coordination de Projet	Assure la mise en œuvre du projet.
MDC : Mission de Contrôle	Dirige et contrôle l'exécution des travaux. Propose la réception et les règlements des travaux.
Entreprise	Exécute les travaux.

Sources : Contrat et Document d'évaluation du Projet

De tout ce qui précède, l'étendue de l'audit est récapitulée dans le tableau ci-après :

Tableau 2: Récapitulatif de l'étendue de l'audit

FACTEURS	RESULTATS
<i>Sur quoi porte l'audit</i>	L'appréciation de l'effectivité des activités rentrant dans le cadre de la mise en œuvre de la composante 1 du projet, l'atteinte des objectifs et l'anticipation des risques.
<i>Sur quoi ne porte pas l'audit</i>	Cette étude ne tient pas compte du volet Environnement et social, les composantes 2 et 3, les indemnisations des personnes affectées par le projet, les travaux de la RNP4, et de la RN5 étant donné qu'au moment de l'audit, les chantiers y afférents étaient en cours de démarrage.
<i>Contrat de travaux concernés par l'audit</i>	RNP2 Lot 1 : Moramanga- Toamasina Entrepreneur: CHINA RAILWAY 18TH BUREAU GROUP CORPORATION LIMITED • Marché des travaux N° : 25-2024/T/AR-PDDR • Montant Toutes Taxes Comprises : 95 580 786 814 MGA • Date de signature du contrat : 13 Juin 2024 • OS de commencer les travaux : 04 septembre 2024 • Délai d'exécution : 115 semaines Mission de Contrôle: Groupement ICA/ TEFY / AFRICAN WAYS • Contrat N° : N°06/SFQC/TP/AR-PDDR/2023 composé de 4 tronçons : - Pk 204+000 au Pk 245+300 ; - Pk 253+700 au Pk 274+700 ; - Pk 288+400 au Pk 304+400 et - Pk 316+400 au Pk 320+400. RNP2 lot 2 : Antananarivo et Moramanga Entrepreneur : CHINA HARBOUR ENGINEERING COMPTANT (C.H.E.C.) • Marché des travaux N° : 26-2024/T/AR-PDDR • Montant Toutes Taxes Comprises : 38 685 813 023 MGA • Date signature du contrat : 13 juin 2024 • OS de commencer les travaux du 04 septembre 2024 • Délai d'exécution : 72 semaines Mission de contrôle : Groupement EGIS INFRAMAD/CHODAI/CTI • Contrat N°06/SFQC/TP/AR-PDDR/2023 composé de 2 tronçons : -Tronçon 1 : Pk 40+900 au Pk 48+700 (sortie Manjakandriana) soit 7,8 km -Tronçon 2 : Pk 78+100 au Pk 109 (Anjiro-Moramanga) soit 30,9 km RNP7 lot 3A : Antananarivo- Ambatolampy Entrepreneur: ZHONGMEI ENGINEERING-GROUP-LTD • Marché des travaux : 32-2024/T/AR-PDDR • Montant Toutes Taxes Comprises : 70 557 495 120.00 MGA • Montant avec Avenant : 70 581 652 850 Ariary • Date de signature du contrat : 22 Aout 2024 • OS de commencer les travaux : 30 Septembre 2024 • Délai d'exécution : 78 Semaines Mission de contrôle (MDC) : Groupement ICA/ TEFY / AFRICAN WAYS

FACTEURS	RESULTATS
	Contrat MDC : 07/FSQC/TP/AR-PDDR/2023 Travaux d'Entretien Périodique de la route Nationale LOT 3A_ RNP 7 reliant Antananarivo- Ambatolampy allant du Pk11+500 au Pk 72+000 (60.500Km) RNP7 lot 3B: Ampitatafika – Antsirabe Entrepreneur: ZHONGMEI ENGINEERING-GROUP-LTD • Marché N° : 33-2024/T/AR-PDDR – • Montant Toutes Taxes Comprises: 51 748 504 380.00 Ariary • Montant avec Avenant : 51 776 269 380 Ariary • Date de signature du contrat : 20 Aout 2024 • OS de commencer les travaux: 30 Septembre 2024 • Délai d'exécution : 69 semaines Mission de contrôle (MDC) : Groupement ICA/ TEFY / AFRICAN WAYS Contrat MDC : 07/FSQC/TP/AR-PDDR/2023 Ampitatafika – Antsirabe : ce lot se divise en trois (3) sections : • <u>Section 1</u> : Pk 94+550 au Pk 109+800 (15.250Km) • <u>Section 2</u> : Pk 122+200 au Pk 145 (22.800 Km) • <u>Section 3</u> : Pk159+000 au Pk 165+000 (06 Km).

Communication des résultats de l'audit

Conformément à l'article 385 de la loi organique n°2004-036 du 1^{er} octobre 2004 relative à l'organisation, aux attributions, au fonctionnement et à la procédure applicable devant la Cour Suprême et les trois Cours la composant, le rapport provisoire n°06/25-AUDIT/ROP/PDDR du 30 septembre 2025 a été notifié le 15 octobre 2025 aux instances concernées ci-après pour obtenir leurs réponses en mémoire dans le délai imparti :

- Le Secrétaire Général du Ministère en charge des travaux publics suivant la lettre n°284/25-CS/CC/NOTIF ;
- Le Coordonnateur du Projet PDDR suivant la lettre n°285/25-CS/CC/NOTIF.

Ces instances ont accusé réception dudit rapport respectivement le 16 octobre 2025 et le 17 octobre 2025.

Deux réponses de l'UCP ont été parvenues à la Cour via des courriels en date du 31 octobre et du 14 novembre 2025. Aucune réponse n'a été fournie par le MTP jusqu'à ce jour. Ainsi la Cour formule ses observations définitives par le biais du présent rapport.

Les observations d'audit sont présentées suivant le plan ci-après :

- I- sur l'effectivité des travaux réalisés
- II- sur la performance de la gestion des activités réalisées

1 SUR L'EFFECTIVITE DES TRAVAUX REALISES

La présente partie traite les observations relatives à la réalisation des travaux ainsi que leur conformité par rapport aux normes techniques.

L'avancement des travaux est récapitulé dans le tableau ci-dessous :

Tableau 3: Etat d'avancement des travaux

Routes Nationales	Objectif global selon le contrat	Objectif en 2025	Travaux réalisés et retards constatés pour la semaine du 28 juillet 2025	Retard constaté
<u>RNP2 LOT 1 (Moramanga-Toamasina)</u>	82,40 km de chaussées revêtues	- Selon le PTBA 2025: avancement physique de 50%, soit un linéaire de 41.20 km de chaussées revêtues réalisées pour 2025.	➤ Aucune chaussée revêtue ➤ Sur le tronçon n°01 « Pk 203+900 - Pk 245+300 Ranomafana – Brickaville » : -scarification de 9 km du Pk 203- Pk 212 -couche de base de 5 km entre le Pk 205 – Pk 210 -couche d'imprégnation de 2 km sur le Pk 206- Pk 208. ➤ A 40% du délai écoulé (46 semaines sur 115 semaines) : avancement physique de 20% y compris l'installation de chantier et les travaux préparatoires	Retard de 20 %, soit l'équivalent de 161 jours.
RNP2 LOT 2 (Antananarivo-Moramanga)	38,70 km de chaussées revêtues	-Taux d'avancement physique de 80 %, correspondant à 30,96 km de chaussées revêtues pour 2025	Pour les 2 tronçons : ➤ Avancement physique : 11,17 % et avancement temporel : 63,49 %	Retard de 52,32 %, soit l'équivalent de 264 jours de décalage par rapport au planning initial.
Tronçon 1 : Pk 40+900 au Pk 48+700 (Sambaina-Manjakandriana)	7,80 km de chaussées revêtues	-Le tronçon 1 pour une longueur de 7,8 km, devait être finalisé avant	5,7 km de chaussées revêtues en fin juin 2025 ➤ Travaux restants : - un segment de 90 mètres au niveau du passage à niveau à Manjakandriana	

Routes Nationales	Objectif global selon le contrat	Objectif en 2025	Travaux réalisés et retards constatés pour la semaine du 28 juillet 2025	Retard constaté
		la saison des pluies de décembre 2024	du Pk 43+640 au Pk 43+730. - une section de 1,2 km entre le Pk 46+000 et le Pk 47+200.	
Tronçon 2 : Pk 78+100 au Pk 109 (Anjiro - Moramanga)	30,90 km de chaussées revêtues	- 23,16 km= (30,96 km – 7,8 km) ou 24,72 km= 30,90 km x 80% ?? de chaussées revêtues pour 2025	➤ Aucune chaussée revêtue ➤ Travaux préparatoires à savoir : - le débroussaillage et curage des caniveaux du Pk 109 au Pk 104 ; - la réalisation de certains ouvrages aux Pk 89 et Pk 104 ; - le curage de fossés en terre et en maçonnerie du Pk 102 au Pk 108.	
<u>RNP7 LOT 3A (Antananarivo-Ambatolampy)</u>	60,500km de chaussées revêtues	- Selon le PTBA 2025: avancement physique de 75%, soit un linéaire de 45 km de chaussées revêtues réalisées pour 2025.	- une scarification d'un linéaire de 12,18 km du Pk 56+820 au Pk 66+000 soit 9,18 km et Pk 69+000 au Pk 72+000 soit 3 km ; - une couche de base de 10 km du Pk 58+000 au Pk 67+000 soit 9 km et du Pk 71+000 au Pk 72+000 soit 1km ; - une couche de roulement de 2,08 km du Pk 66+900 au Pk 64+820 ; - des ouvrages comme la protection des brèches aux Pk 37+150, Pk 37+220 et Pk 55+600. ➤ A 56% du délai écoulé (306 jours sur les 546 jours impartis par le contrat) : avancement physique de 19,50% y compris l'installation de chantier et les travaux préparatoires.	Retard de 36,50%, soit l'équivalent de 199 jours.
<u>RNP7 LOT 3B (Ampitatafi ka – Antsirabe)</u>	44,05 km de chaussées revêtues	Selon le PTBA 2025: avancement physique de 75% soit un linéaire de 33,037 km de chaussées revêtues réalisées	- une scarification de 13,85 km non linéaire du Pk 94+550 au Pk 106+300 soit 11,75 km et du Pk 160+600 au Pk 162+700 soit 2,1km ; - une couche de base de 2,65 km du Pk 94+550 au Pk 97+200; - Aucun revêtement de chaussée n'a été réalisé	Retard de 49,00% soit 237 jours

Routes Nationales	Objectif global selon le contrat	Objectif en 2025	Travaux réalisés et retards constatés pour la semaine du 28 juillet 2025	Retard constaté
		pour 2025.	➤ A 64% du délai écoulé (309 jours sur 483 jours impartis par le contrat): avancement physique est de 13% ⁴ y compris les travaux d'installation du chantier.	

Source : Cour des Comptes

Cependant, des erreurs matérielles comme celles présentées ci-après pourraient biaiser l'évaluation de l'avancement des travaux ou engendrer une ambiguïté juridique :

❖ dans le PTBA 2025 pour la RNP7 Lot 3B

L'objectif inscrit dans le PTBA⁵ 2025 de réaliser 75% de chaussée revêtue soit 45 Km est incohérent par rapport au total du linéaire de 44,5 Km à réaliser. En effet, le taux de 75% aurait dû être un linéaire de 33,00 Km.

❖ dans le contrat N° 26-2024/T/AR-PDDR de la RNP2 Lot 2

La première page du contrat indique un délai d'exécution de 72 semaines tandis que le CCAP prévoit un délai de 115 semaines⁶.

Ainsi, bien qu'il s'agisse d'une erreur matérielle, la Cour attire l'attention de l'UCP de faire preuve de prudence dans la rédaction de ces documents de référence officiels.

1.1 RETARD DANS LA REALISATION DES TRAVAUX

Des retards considérables ont été constatés dans la réalisation des quatre (04) lots de la RNP2 et RNP7.

1.1.1 Cas de la RNP2 LOT 1 (Moramanga- Toamasina)

Selon le Plan de Travail et Budget Annuel 2025, l'avancement physique des travaux attendu est de 50%, soit un linéaire de 41.20 km de chaussées revêtues réalisées pour 2025.

Or, lors du passage de la Cour des comptes pendant la semaine du 28 juillet, l'entreprise travaille encore sur le tronçon n°01 « Pk 203+900 - Pk 245+300 Ranomafana – Brickaville » et les travaux réalisés étaient :

- la scarification de 9 km du Pk 203- Pk 212, la mise en place de couche de base en grave concassé GCNT sur 5 km entre le Pk 205 – Pk 210
- et la mise en place de couche d'imprégnation sur 2 km sur le Pk 206- Pk 208.
- Aucune chaussée revêtue n'a été réalisée.

⁴ Selon MDC lors de l'entretien le 04 août 2025

⁵ Page 31 du PTBA 2025

⁶ Article 19.1 du CCAP

A 40% du délai écoulé (46 semaines sur 115 semaines), l'avancement des travaux est de l'ordre de 20% y compris l'installation du chantier et les travaux préparatoires. Ainsi, les travaux accusent un retard de 20 %, ⁷ soit l'équivalent de 161 jours.

Les principales causes de ce retard sont :

❖ L'identification de la carrière exploitable : la carrière qui a été proposée à l'entreprise lors de la signature du contrat est située au Pk 249+100 de la RN 2, à la sortie de Brickaville, ⁸ Pourtant, cette carrière présente des contraintes d'exploitation importantes, notamment en raison de sa proximité avec une zone d'habitation. La réalisation de tirs à l'explosif y est proscrite. De ce fait, l'entreprise a choisi une carrière qui se situe sur le Pk 218 Antsampanana + Pk3 sur la RN 11 A (vers Vatomandry). Toutefois, les matériaux de cette carrière sont conformes uniquement aux exigences techniques applicables pour l'usage de la couche de base et non pour l'enrobage. De ce fait, l'entreprise a donc effectué des nouvelles recherches et négociations ⁹ avec les responsables de la commune de Ranomafana, pour pouvoir exploiter la carrière d'Andranolava, qui renferme des gisements de basalte conforme à l'usage de la monocouche et la couche de roulement. L'exploitation de cette dernière est conditionnée par la validation des permis environnemental et d'exploitation qui étaient en cours de demande lors du passage de la Cour en juillet 2025.

❖ Difficulté de l'entreprise dans l'élaboration des plans d'exécution : ces plans constituent un élément principal pour la réalisation des travaux. Les plans d'exécution validés le 11 juin portent sur 4 kilomètres (Pk 203+900 au Pk 208+140) ¹⁰ et ce n'est qu'à partir de cette date de validation que les travaux ont pu effectivement démarrer. Ce retard est dû au problème de compétence du personnel de l'entreprise qui a élaboré lesdits plans.

En plus de tout cela, les conditions météorologiques propices aux travaux de la mise en place de la couche d'imprégnation sont restreintes. En effet, l'entreprise a opté pour le système de cut-back 0/1 comme produit d'imprégnation. Or, ce type de liant exige des conditions météorologiques précises : la chaussée doit être parfaitement sèche, et le temps doit rester sec avant, pendant et après son application. Lors de la visite de la Cour, il y avait des pluies journalières, et les produits imprégnés sont partiellement lessivés.



Figure 1: Produit imprégné partiellement lessivé

Source: Cour des Comptes,

⁷ 20%= délai écoulé-avancement des travaux

⁸ Contrat volume 2, VIII. Proposition technique p16/324

⁹ Autorisation communale du 8 juillet 2025

¹⁰ Rapport d'évaluation suite à la mise en demeure n°02 du 25 juin 2025

Il y a des risques que les travaux d'entretien ne seront pas terminés à temps et que les couches d'imprégnation mises en place seront détériorées si l'octroi de permis environnemental et permis d'exploitation de la carrière pour les couches de roulement tardent.

La Cour recommande à l'UCP de donner instruction à la Mission de Contrôle de contraindre l'entreprise de mettre à jour les plannings avec des mesures d'accompagnement telles que le renforcement des moyens personnels pour rattraper le retard et l'amélioration de l'organisation pour atteindre le rendement voulu.

Dans ses réponses jointes aux courriels en date du 31 octobre et du 14 novembre 2025, l'UCP a argumenté que : « *Recommandation bien notée et déjà en cours de mise en œuvre : • Planning mis à jour avec mesures de rattrapage ; renforcement des moyens matériels pour la réalisation des travaux de la chaussée (Matériels arrivés au Port de Toamasina en cours de dédouanement) • Une notification sera faite pour la MDC le 17/11/2025* ».

Ainsi, la Cour réitère les recommandations formulées ci-dessus tant que l'achèvement définitif des travaux ne soit constaté.

1.1.2 Cas de la RNP2 LOT 2 (Antananarivo- Moramanga)

Selon le Programme de Travail et Budget Annuel 2025 (PTBA 2025), il est prévu que les travaux d'entretien périodique de la Route Nationale Primaire N°2 (RNP2 – Lot 2), reliant Antananarivo et Moramanga sur une longueur totale de 38,70 km, atteignent un taux d'avancement physique de 80 %, correspondant à 30,96 km de chaussées revêtues. Cependant, lors du passage de la Cour pendant la semaine du 28 juillet 2025, des retards significatifs ont été constatés sur les deux tronçons composant ce lot.

Dans leur globalité, les travaux des 2 lots accusent un retard de 52,32 %, soit l'équivalent de 264 jours de décalage par rapport au planning initial. Il est à noter que les taux d'avancement physique et temporel des travaux sont respectivement de 11,17 % et 63,49 %¹¹ à la date de la visite de la Cour durant la semaine du 28 juillet. Ces avancements tiennent compte à la fois de l'installation du chantier et des travaux préparatoires.

➤ Tronçon 1 : Pk 40+900 au Pk 48+700 (Sambaina- Manjakandriana)

Le tronçon 1 pour une longueur de 7,8 km, devait être finalisé avant la saison des pluies de décembre 2024¹². A part les 5,7 km de chaussées revêtues en fin juin 2025, plusieurs travaux restent en suspens :

- un segment de 90 mètres au niveau du passage à niveau à Manjakandriana du Pk 43+640 au Pk 43+730, n'est pas encore achevé.
- une section de 1,2 km, entre le Pk 46+000 et le Pk 47+200, nécessite encore la mise en œuvre de grave bitume de 10 cm.

Il est à noter que les travaux de chaussée n'ont effectivement démarré qu'en mars 2025, bien après les échéances prévues initialement¹³ c'est-à-dire en Septembre 2024.

¹¹ Avancements en date de la mission du 28/07 au 01/08/2025_source : MDC

¹² Rapport mensuel n°1 et n°2_Juillet et août 2024 : Perspectives et finalisation du projet

¹³ Rapport N°1 Juillet 2024 de la Mission de Contrôle : Gestion, Contrôle et Surveillance des travaux d'entretien périodique (Antananarivo-Moramanga) et RNP4 (Antananarivo-Mahajanga) - Page 28 : Planning Général

➤ **Tronçon 2 : Pk 78+100 au Pk 109 (Anjiro - Moramanga)**

Pour ce tronçon de 30,9 km, si les travaux sont prévus pour débuter en janvier 2025¹⁴ pour les documents d'exécution, terrassement, assainissement et en février 2025 pour la chaussée, seuls les travaux préparatoires étaient en cours à la date de la visite de la Cour à savoir :

- le débroussaillage et curage des caniveaux du Pk 109 au Pk 104 ;
- la réalisation de certains ouvrages aux Pk 89 et Pk 104 ;
- le curage de fossés en terre et en maçonnerie du Pk 102 au Pk 108.

En revanche, les travaux structurants tels que la scarification, la couche de base, la couche de roulement, l'assainissement et la réalisation des accotements n'ont pas encore commencé.

Nombreuses sont les causes de ces retards :

❖ Retards dans l'élaboration et la validation des dossiers d'exécution : Les retards d'exécution trouvent en premier lieu leur origine dans le non-établissement des plannings d'exécution à temps. Ainsi :

➤ Pour le tronçon 1 :

- Jusqu'en décembre 2024, aucun projet d'exécution valide¹⁵ n'avait été présenté malgré les relances du maître d'œuvre en date du 7 novembre 2024.
- Le planning d'exécution du tronçon 1 n'a été fourni qu'en mars 2025, alors que les travaux étaient censés débuter bien plus tôt.

➤ Pour le tronçon 2

- Le retard dans la production du dossier d'exécution du tronçon 2 est principalement dû à la reprise des levés topographiques, en raison d'erreurs constatées, alors qu'elles ont été déjà réalisées à 87%, ainsi qu'aux compléments de mesures de déflexion, achevées à 35 % faute de camion de déflexion¹⁶.
- Pour les plannings présentés, les travaux préparatoires n'avaient pas été pris en compte, alors qu'ils nécessitent encore un délai d'exécution important.
- Les plannings ne sont pas mis à jour. Le dernier planning validé date du 18 juin 2025 et n'a même pas été respecté. Un décalage d'une semaine a été constaté pour chaque portion prévue par point kilométrique, causant ainsi un retard dans la réalisation des travaux. En outre, les plannings ultérieurs concernant la section du Pk 109 au Pk 104 n'ont toujours pas été produits lors de la visite de la Cour durant la semaine du 28 juillet 2025, alors qu'ils devaient être présentés le 19 juillet 2025. De ce fait, le chantier est actuellement piloté à vue.

❖ Incompétence et instabilité du personnel : Les équipes déployées sur le terrain présentent des insuffisances en termes de compétence.

Mis à part le remplacement de l'ensemble du personnel initialement proposé dans l'offre¹⁷, les équipes actuellement en place présentent des insuffisances en termes de compétences¹⁸. Des postes clés, tels que celui du conducteur de travaux de terrassement et de chaussée, ont été attribués à un candidat ne répondant que partiellement aux qualifications essentielles requises, notamment l'absence d'expérience en tant que conducteur de travaux routier. Ainsi, la

¹⁴ Rapport N°1 Juillet 2024 de la Mission de Contrôle : Gestion, Contrôle et Surveillance des travaux d'entretien périodique (Antananarivo-Moramanga) et RNP4 (Antananarivo-Mahajanga) - Page 28 : Planning Général

¹⁵ Rapport mensuel n°6 décembre 2024 – P. 8

¹⁶ Rapport mensuel n°11A_Mai 2025 – P. 16

¹⁷ Rapport de mission de l'UCP du 13 au 16 janvier 2025- P.18

¹⁸ Courrier n° 012/AL/RNP2/2025 du 04/07/25 et Rapport mensuel n°12A_Juin2025 -P. 17

candidature du remplaçant du conducteur de travaux démissionnaire vers le mois de mai a été acceptée tardivement et avec réserve par la MDC le 8 juillet 2025¹⁹, bien que certaines améliorations aient été observées dans l'exécution des travaux.

Par ailleurs, les compétences du personnel en topographie se sont révélées insuffisantes. L'ingénieur topographe en poste au début du projet n'était pas à la hauteur, et plusieurs erreurs ont été relevées lors des vérifications effectuées par la MDC, notamment au niveau de la levée topographique. Un nouvel ingénieur a été recruté en mars 2025 pour reprendre les travaux, mais la topographie du tronçon 2 n'a été achevée que lors la première semaine du mois de juillet 2025, alors qu'elle devait être finalisée dans un délai de trois mois après la réception de l'ordre de service. En conséquence, les changements fréquents de personnel ont nui à la stabilité et à la continuité des opérations sur le chantier.

En outre, plusieurs employés ne maîtrisent pas les outils et équipements indispensables à la bonne exécution des travaux²⁰. Cette méconnaissance technique entraîne des erreurs et des retards d'exécution des prestations.

❖ Défaillance dans la structuration et l'organisation du chantier : Le chantier présente un important déficit de coordination générale. Cela se manifeste par une absence de gestion cohérente des activités : la mauvaise organisation des tâches constitue un frein à l'avancement normal des travaux, la répartition des responsabilités déséquilibrée, la logistique insuffisante, l'absence de méthodologie sérieuse et la non maîtrise du personnel exécutant la technique de mise en œuvre²¹. Les équipements disponibles sont soit en nombre limité (comme les compacteurs pneumatiques), soit inadaptés (tables de finisseurs non extensibles), soit mal maîtrisés par le personnel (épanduses, gravillonneur)²². Par ailleurs, les plannings établis ne respectent pas un phasage logique des interventions. Ces différents dysfonctionnements ont été signalés à plusieurs reprises par le maître d'œuvre, dans divers courriers adressés à l'entreprise.

❖ Retard dans la mobilisation du matériel, en particulier la centrale d'enrobage : Un autre facteur critique du retard réside dans le délai pris pour l'installation et l'opérationnalisation des équipements majeurs. :

➤ Pour le tronçon 1

La centrale d'enrobage n'est opérationnelle qu'au mois de mars 2025, alors que les travaux de chaussée étaient prévus débuté en septembre 2024, et que l'achèvement du tronçon 1 était initialement prévu pour décembre 2024.

Les compacteurs pneumatiques sont insuffisants et en mauvais état, affectant la qualité des compactages et ralentissant le rendement, notamment sur le tronçon 1.

¹⁹ Courrier n° 013/AL/RNP2/2025 du 08/07/25

²⁰ Courrier n°008 AL/RNP2/2025 du 19 mai 2025, Note de chantier n°19-CI/RL/PDDR-2024/RNP2 du 17 décembre 2024 et note de chantier n°23-CI/RL/PDDR-2024/RNP2 du 17 février 2025

²¹ Courrier n°004 AL/RNP2/2025 du 16 avril 2025

²² Courrier n°008 AL/RNP2/2025 du 19 mai 2025

➤ Pour le tronçon 2

La centrale d'enrobage initialement louée au Pk 50 a été retirée par son propriétaire à la suite de la résiliation du contrat de location en juillet 2025. L'entreprise a déjà anticipé l'importation d'une nouvelle centrale, laquelle est arrivée le 27 avril 2025, et a été installée au Pk 102 à partir du 3 mai 2025. Cependant, celle-ci n'était toujours pas opérationnelle au 30 juillet 2025, date de la mission de la Cour, en raison d'un manque d'huile thermique : seules 2 tonnes étaient disponibles sur les 4 tonnes requises. Cette situation a engendré un retard important par rapport au planning, les travaux de chaussée étant initialement prévus pour débuter en février 2025²³.

Les conséquences observées suite aux retards et aux difficultés rencontrées dans l'exécution de la RNP2 lot 2 sont les suivantes :

- Non-respect du délai contractuel pour la finalisation du tronçon 1, initialement prévue pour décembre 2024 ;
- Accumulation des travaux en fin de période contractuelle, rendant difficile une planification efficace et équilibrée ;
- Qualité des travaux compromise pour le tronçon 1 (*Cf. partie 1.2 sur la non-conformité par rapport aux normes techniques*) ;

Les principaux risques identifiés à ce stade de l'exécution concernent à la fois les délais, la qualité des travaux et la durabilité des ouvrages à savoir :

- le non-respect du délai contractuel pour le tronçon 2, dont la fin des travaux est prévue pour janvier 2026 en l'absence de résolution rapide des problèmes liés à la nouvelle centrale d'enrobage ;
- la détérioration de la couche de base si la mise en œuvre de l'enrobé n'intervient pas dans un délai²⁴ maximum de 4 jours après l'application du produit d'imprégnation, notamment en raison de l'intensité du trafic sur la RN2 ;
- la mauvaise qualité des travaux en raison de la pression temporelle accrue en fin de période contractuelle et du manque de rigueur dans la planification et l'exécution ;
- la qualité des travaux potentiellement compromise en raison d'une concentration excessive des interventions en fin de période contractuelle, compte tenu du rythme actuel d'avancement.

Afin de permettre un redressement de la situation et d'atteindre les objectifs fixés pour 2025, la Cour recommande à l'UCP de donner instruction à la Mission de Contrôle de contraindre l'entreprise à :

- mettre à jour les plannings d'exécution en intégrant tous les travaux préparatoires et en validant les documents de manière rigoureuse ;**
- renforcer les ressources humaines par le recrutement de personnel qualifié et stable ;**
- réorganiser le chantier de manière rationnelle, avec une meilleure coordination technique, une répartition claire des tâches, et une supervision renforcée du maître d'œuvre ;**

²³ Rapport N°1 Juillet 2024 de la Mission de Contrôle : Gestion, Contrôle et Surveillance des travaux d'entretien périodique (Antananarivo-Moramanga) et RNP4 (Antananarivo-Mahajanga) - Page 28 : Planning Général.

²⁴ Marché n° 26/2024/T/AR/PDDR du 13 juin 2024- P.291

- mettre en place un plan de rattrapage opérationnel, assorti de mesures d'accompagnement réalistes, afin de suivre l'évolution effective du chantier jusqu'à la fin du contrat.

Dans ses réponses suivant les courriels en date du 31 octobre et du 14 novembre 2025, l'UCP a avancé que : « *Recommandation bien notée et déjà en cours de mise en oeuvre : planning mis à jour avec mesures de rattrapage, personnels clés de l'Entreprise sur site, plan de rattrapage établi, dépendant de l'effectivité des matériels de renfort* ».

Ainsi, **la Cour réitère les recommandations formulées ci-dessus tant que l'achèvement définitif des travaux ne soit constaté.**

1.1.3 Cas de la RNP7 LOT 3A (Antananarivo- Ambatolampy)

Selon le PTBA 2025 concernant les travaux d'entretien périodique de la RNP7 du Lot 3A, Antananarivo-Ambatolampy, allant du Pk 11+500 au Pk 72+000 soit 60,500 km, l'avancement physique des travaux attendu est de 75%, soit un linéaire de 45,00km de chaussées revêtues réalisées.

Pourtant, il a été observé que la réalisation des travaux accuse un retard considérable par rapport aux objectifs fixés et le temps écoulés. En effet, durant les visites sur terrain effectuées par la Cour à la date du 05 août 2025, les réalisations suivantes ont été constatées :

- une scarification d'un linéaire de 12,18 km du Pk 56+820 au Pk 66+000 soit 9,18 km et Pk 69+000 au Pk 72+000 soit 3 km ;
- une couche de base de 10 km du Pk 58+000 au Pk 67+000 soit 9 km et du Pk 71+000 au Pk 72+000 soit 1km ;
- une couche de roulement de 2,08 km du Pk 66+900 au Pk 64+820 ;
- des ouvrages comme la protection des brèches aux Pk 37+150, Pk 37+ 220 et Pk 55+600.

Force est de constater que le délai écoulé à la date des visites de la Cour est de 56,00%, soit 306 jours sur les 546 jours impartis par le contrat, accusant un délai restant de 240 jours, soit 44%. Quant à l'avancement physique, il est de 19,50% y compris l'installation du chantier et les travaux préparatoires. En somme, les travaux sont en retard de 36,50%, soit 199 jours.

Par ailleurs, l'objectif²⁵ fixé à la fin du mois de juin 2025 n'est même pas atteint. En effet, il a été prévu de réaliser 14 km de chaussées revêtues à la fin du mois de juin 2025 à partir de la ville d'Ambatolampy. Pourtant, il n'a été réalisé que 8 km de scarification du Pk 58+000 au Pk 67+140 et Pk 71+000 au Pk72+000 et de 7 km de couche de base du Pk 58+800 au Pk 65+800.

Plusieurs facteurs sont à l'origine dudit retard :

❖ Installation tardive de la base vie de l'entreprise : le délai de 90 jours à partir de l'ordre de service en date du 30 septembre 2024 prévu n'a pas été respecté étant donné que l'installation n'a eu lieu que le 22 janvier 2025, soit un retard de 22 jours.

²⁵ Rapport mensuel juin_2025, page 58

❖ Retard et remplacement²⁶ fréquent dans la mobilisation des personnels clé de l'entreprise : Ce n'est que vers le mois d'avril 2025 que les membres du personnel sont au complet. Il a été soulevé un changement fréquent²⁷ de personnel clé à cause des conditions de travail. En effet, les conditions de travail proposées par l'entreprise chinoise ne répondent pas aux attentes ou aux besoins des employés malgaches.

En outre, le poste de directeur de travaux vacant²⁸ depuis le mois de mai 2025 ne fait qu'aggraver la situation. C'est le directeur de travaux du lot 3B qui assure cette responsabilité pour les deux lots 3A et 3B.

❖ Retard dans la préparation du plan d'exécution : le seul consultant recruté depuis le mois de février 2025 assure cette tâche. Des rectifications sont toujours apportées sur les plans comme le cas du plan d'assainissement demandé depuis le mois de juin dernier mais n'est pas encore disponible pendant la visite de la Cour.

❖ Insuffisance de matériels lourds déployés : en se référant au procès-verbal de constatation de matériels pour le lot 3A en date du 22 janvier 2025, le nombre de matériels à pied d'œuvre n'est pas conforme à celui proposé dans l'offre d'après le tableau ci-dessous :

Tableau 4: Constatation de matériel

	Désignation	Contrat	Constat	Observations
1	Station de concassage au PK 62	01	01	Installée à 30%
2	Centrale d'enrobé	01	01	En cours d'acheminement
3	Epandeuse de liant	02	01	
4	Gravillonneur	01	01	
5	Camions benne	15	12	
6	Porte engin	02	01	

Source : Procès-verbal de constatation de matériels pour le lot 3A en date du 22 janvier 2025

En outre, une incohérence des dates de la mise en service de la station de concassage pour la RNP7 lot 3A a été observée. Selon le Procès-Verbal de réception technique des matériels, l'avancement de l'installation de la station de concassage était à 30% à la date du 22 janvier 2025, alors qu'elle était déjà fonctionnelle et mise en service depuis le 20 janvier 2025 selon le PV de constatation du chantier à la même date.

❖ Eloignement entre le chantier et le laboratoire d'analyse : au début des travaux, tous les essais ont été effectués au sein du laboratoire sis au RNP4, route vers Majunga, jusqu'au mois de janvier 2025. Puis au mois de janvier 2025, les matériaux du laboratoire de la RNP4,

²⁶ Lettre 11/EPL3/MDC/2025 du 16 janvier 2025 :

- Depuis l'Ordre de service le 30 septembre jusqu'au 16 décembre 2024, non mobilisation du personnel clé prévu dans le contrat.
- 16 décembre 2024 et 15 janvier 2025 : existence de demande de changement de personnel clé.
- Réponse MDC : quelque personnel clé ne répond pas à l'expérience et qualification requise pour le poste.

²⁷ Le directeur des travaux a déjà été remplacé trois fois.

²⁸ Ordre de service n°27 en date du 17 février 2025 constatant l'absence du directeur des travaux au lot 3A depuis plusieurs semaines.

ont été transférés au laboratoire de la RNP7 au Pk 49 tout d'abord, ensuite à Ambatolampy²⁹. Ainsi, du mois de janvier au 18 juillet 2025, l'entreprise a collaboré avec le laboratoire privé LGBPT étant donné que l'agrément du CALG n'a été reçu que le 18 juillet 2025.

Ainsi, le risque identifié pour les travaux de la RNP7 Lot 3A est le non-respect du délai d'exécution ainsi que de la qualité des travaux. Avec le rythme actuel, il est difficile pour l'entreprise de réaliser les travaux dans le délai à moins qu'elle renforce les matériels, le personnel à partir du mois d'août.

De tout ce qui précède, la Cour recommande à l'UCP de donner instruction à la Mission de Contrôle de contraindre l'entreprise de mettre à jour de manière réaliste les plannings avec des mesures d'accompagnement en renforçant le moyen personnel et matériel.

Dans ses réponses suivant les courriels en date du 31 octobre et du 14 novembre 2025, l'UCP a répondu : « *Recommandation bien notée et déjà en cours de mise en œuvre : • Planning mis à jour avec mesures de rattrapage ; • Matériels de renforts sur les travaux de la chaussée déployés en partie sur chantier (en attente de l'effectivité de la deuxième brigade) ; • Plan de rattrapage établi, dépendant de l'effectivité des matériels de renfort additionnels • Une notification sera faite pour la MDC le 17/11/2025* ».

Ainsi, la Cour réitère les recommandations formulées ci-dessus tant que l'achèvement définitif des travaux ne soit constaté.

1.1.4 Cas de la RNP7 LOT 3B (Ampitatafika – Antsirabe)

Selon le PTBA 2025 concernant les travaux d'entretien périodique pour 2025, l'avancement physique des travaux attendu de la RNP 7 du Lot 3B (Ampitatafika – Antsirabe) est de 75%, soit un linéaire de 33,00 km de chaussées revêtues réalisées.

Cependant, les travaux accusent un retard de 49,00% soit 237 jours. Il a été constaté qu'au moment du passage de la Cour, les travaux réalisés sont les suivants :

- une scarification de 13,85 km non linéaire du Pk 94+550 au Pk 106+300 soit 11,75 km et du Pk 160+600 au Pk 162+700 soit 2,1km ;
- une couche de base de 2,65 km du Pk 94+550 au Pk 97+200;
- Aucun revêtement de chaussée.

Par ailleurs, l'objectif³⁰ fixé en fin juin est de réaliser 10 km de chaussées revêtues. Il est à noter que l'avancement physique représente 13% et l'avancement temporel est de 62% lors de la visite de la Cour dans la semaine du 04 août 2025.

Le retard constaté par rapport au planning initial résulte de plusieurs facteurs :

❖ Retard dans les travaux d'installation et organisation de chantier : selon le contrat, l'installation de l'entreprise devrait être achevée au plus tard le 31 décembre 2024³¹. Or, cette dernière a accusé un retard de 22 jours dans l'installation de sa base vie, laquelle n'a été mise en place que le 22 janvier 2025.

²⁹ Pk 66+000 : Lieu d'implantation de bureau logement de la Mission de contrôle et Administration à la Subdivision des Travaux Publics à Ambatolampy: qui a été démarrée le 30/12/2024

³⁰ Rapport mensuel juin_2025, page 59

³¹ Matrice technique Lot 3A et 3B sur l'avancement des activités au 15/07/25- PDDR

Ensuite, ledit retard est aussi dû au décalage dans la mise en place du laboratoire commun³² du lot 3B. En fait, lors de la visite de la Cour, l'avancement de construction du laboratoire commun sur le site n°02 dans l'enceinte de la DRTP Vakinankaratra est estimé à 65%. De ce fait, l'entreprise est contrainte de faire les analyses et essais au laboratoire du lot 3A d'Ambatolampy et au sein du LGBTP.

❖ Difficulté dans l'identification et exploitation de la carrière : l'entreprise a rencontré un problème dans l'identification de carrière exploitable. En effet, après émission de l'Ordre de Service n°01 du 30 septembre 2024, l'entreprise a mis 73 jours pour identifier une carrière exploitable, avant de s'installer sur le site du Pk 138 à Antsampanimahazo. Ce n'est qu'à partir du 13 décembre 2024 que l'entreprise a commencé l'aménagement de l'accès à la carrière et poursuivi les préparatifs pour l'installation de la station de concassage³³. Cette carrière est destinée à approvisionner les matériaux rocheux nécessaires à la réalisation des travaux du lot 3B. Les différentes analyses en laboratoire révèlent que les granulats extraits de la carrière au Pk 138 sont conformes aux exigences techniques applicables pour la mise en œuvre de la couche de base en GCNT 0/31.5 mais ne répondent pas aux critères requis pour la mise en œuvre des couches de roulement en Béton Bitumineux de type BBSG 0/10. À la date de la visite de la Cour durant la semaine du 04 août 2025, l'entreprise n'avait pas encore trouvé la carrière destinée à l'approvisionnement en granulats pour la couche d'enrobé. Par conséquent, la réalisation du revêtement de chaussée demeure impossible à ce stade.

Outre le problème de carrière susmentionné, il a été constaté que depuis le 15 mai 2025, une partie des matériaux extraits du Pk 138 présente des cas de non-conformité par rapport à la spécification technique requise pour les matériaux. Cette situation a amené la Mission de Contrôle à adresser un ordre de service³⁴ d'arrêt immédiat de la production de GCNT/0/31,5 de la carrière au Pk 138 et de l'approvisionnement sur chantier ainsi que la mise en œuvre de la couche de base du Pk 94+550 au Pk 97+200. Ce n'est qu'à partir de la semaine du 08 juillet 2025³⁵ que le concasseur du Pk 138 a repris effectivement la production de GCNT 0/31,5³⁶. Ces arrêts de chantiers se répercutent sur le délai contractuel.

Afin de faire avancer les travaux, des propositions ont été avancées par l'entreprise. Pour la section 1 du Pk 94+550 au Pk109+800, l'approvisionnement en matériaux pour la couche de base sera assuré par la carrière Pk 62 du lot 3A, et la production de BBSG sera assurée par la carrière sise à Mahitsy. La carrière pour assurer la mise en œuvre de la couche de base et la couche d'enrobé de la section 2 du Pk 122+200 au Pk 145+000 et la section 3 du Pk 159+000 au Pk 165+000 est encore en cours de recherche.

³² Selon du contrat n° : 33-2024/T/AR-PDDR « Le laboratoire devra être fonctionnel dans un délai de quarante-cinq jours après la fin de la période de mobilisation » et selon l'article 28.1 de la CCAG dudit contrat, « la durée de la période de mobilisation : vingt-un (21) jours calendaires

³³ Lettre Ref : 009/ZM/2025 « Demande de prolongation de la durée d'installation de la station de concassage pour les travaux 3B » en date du 07 janvier 2025,

³⁴ OS n°55 en date du 26 mai 2025 portant sur « la notification d'arrêt immédiat de la production de GNT/0/31,5 au Lot 3B-PK 138 » et OS n°61 en date du 03 juin 2025 dont l'objet est « l'arrêt immédiat de l'approvisionnement sur chantier et de la mise en œuvre de la couche de base—lot 3B, Section 1 »,

³⁵ ordre de service n° 79 en date du 08 juillet 2025

³⁶ Rapport hebdomadaire n°35

❖ Retard dans le montage de centrale d'enrobage :

L'installation de la centrale d'enrobage³⁷ constitue une activité préparatoire majeure dont le retard impacte l'avancement général des travaux. En fait, l'implantation de la centrale d'enrobage pour le lot 3B a rencontré des difficultés liées à la disponibilité du terrain. Des négociations³⁸ ont été faites à plusieurs reprises avec le propriétaire du terrain entre février et mars. Ensuite, le terrassement du terrain pour accueillir la centrale d'enrobage a débuté en mois de mars 2025³⁹. En outre, au début du mois de mai⁴⁰, la centrale d'enrobage est en cours d'acheminement vers Madagascar. En fait, l'appareil provient d'un précédent chantier de Kenya. L'avancement physique du montage de ladite centrale à la date du 7 juillet 2025 est estimé à 2%⁴¹.



Figure 2: Zone d'installation de la centrale d'enrobage au Pk 138

Source: Cour des Comptes,

À ce jour, les objectifs fixés à la fin du mois de juin de revêtir 10 km de chaussée n'ont pas été atteints étant donné que la centrale d'enrobage n'était toujours pas fonctionnelle.

❖ Non-conformité et vacance persistante du poste de personnel clé de l'entreprise : l'entreprise fait face à des problèmes récurrents concernant la conformité des profils et la disponibilité de son personnel clé. Ainsi, ces changements fréquents et la vacance prolongée des postes des personnels clés handicapent l'avancement normal des travaux. Le Directeur de travaux du lot 3B est signalé comme « occupé au lot 3A »⁴² depuis le mois de mai jusqu'en mois de juillet. Puis, il est constaté que le poste de Géotechnicien n'est pas exercé par une personne dédiée audit poste, la fonction est assurée par un assistant du mois de janvier jusqu'en mai⁴³.

En conséquence, le risque identifié pour les travaux de la RNP7 Lot 3B est le non-respect du délai d'exécution ainsi que de la qualité des travaux. Il est ainsi difficile pour l'entreprise de réaliser les travaux dans le délai imparti face à toutes ces contraintes.

La Cour recommande à l'UCP de donner instruction à la Mission de Contrôle de contraindre l'entreprise de :

- **chercher une solution alternative à la carrière au Pk 138 pour rattraper ce retard ;**
- **adopter une organisation plus rationnelle et des plannings réalistes avec des mesures d'accompagnement.**

Dans ses réponses suivant les courriels en date du 31 octobre et du 14 novembre 2025, l'UCP a avancé que : « *Recommandation bien notée et déjà en cours de mise en œuvre : • Planning mis à jour avec mesures de rattrapage ; • Matériels de renforts sur les travaux de la chaussée déployés en partie sur chantier (en attente de l'effectivité de la deuxième brigade) ; • Plan de rattrapage établi, dépendant de l'effectivité des matériels de renfort additionnels*

³⁷ Installé au PK 138 Antsampanimahazo, à proximité de la carrière

³⁸ Nombreux rapports mentionnent une négociation portant sur le terrain destiné à accueillir la centrale d'enrobage : Rapport Trimestriel Février – Avril 2025 de la Mission De Contrôle ; Rapport

³⁹ Rapport mensuel mars n°05

⁴⁰ Rapport de mission sur la RNP7 entre Antananarivo- Antsirabe (du 03-04 mai 2025)

⁴¹ . Rapport hebdomadaire n°35

⁴² Rapport hebdomadaire n°29 ; Rapport hebdomadaire n°34, Rapport hebdomadaire n°35

⁴³ Rapport mensuel Janvier, n°03 et Rapport mensuel mai n°07

Ainsi, la Cour réitère les recommandations formulées ci-dessus tant que l'achèvement définitif des travaux ne soit constaté.

1.2 NON-CONFORMITE PAR RAPPORT AUX NORMES TECHNIQUES

Sur les quatre (04) lots visités, objet de l'audit de la Cour, des cas de non-conformité ont été constatées aux niveaux du tronçon 1 du lot 2 de la RNP2, et du lot 3B de la RNP7.

1.2.1 Cas de la RNP2 lot 2 tronçon 1 : Pk 40+900 au Pk 48+100

Les travaux d'entretien périodique de la RNP2, lot n°2 reliant Antananarivo et Moramanga se subdivisent en 2 tronçons notamment :

- Le tronçon 1 allant du Pk 40+900 au Pk 48+700 : 7,80 km ;
- Le tronçon 2 allant du Pk 78+100 au Pk 109+000 : 30,90 km.

Les travaux réalisés du tronçon 1 concernent le bitumage de 5,7 km de route tandis que ceux réalisés pour le tronçon 2 se limitent à la réalisation des travaux préparatoires consistant au débroussaillage et curage des fossés en terre et en maçonnerie de moellon.

La réalisation des travaux doit être conforme aux spécifications techniques et plans du chapitre VII du marché n° 26-2024/T/AR-PDDR relatif aux travaux d'entretien périodique de la RNP2 reliant Antananarivo et Toamasina, lot 2.

Lors de la mission effectuée par la Cour au niveau du tronçon 1 du Pk 40+900 au Pk 48+700, les observations suivantes ont été relevées :

- Présence de fissure longitudinale tout le long de la route (joint longitudinal fissuré, cf. Figure 3) ;
- Accumulation d'eau constatée à la surface de l'enrobé (rétention d'eau, cf. Figure 4) ;
- Couche de roulement BBSG 0/12.5 en mauvaise qualité : non homogénéité constatée et début de désenrobage (désagrégation, cf. Figure 5).



Figure 3: Fissure longitudinale



Figure 4: Accumulation d'eau



Figure 5: Début de désenrobage

Source: Cour des Comptes,

Plusieurs causes peuvent être à l'origine de ces anomalies observées sur le terrain :

❖ Non-respect de la température de l'enrobé : la température de mise en œuvre de bitume (ou des enrobés) n'a pas été maintenue ou respectée conformément à la prescription technique, la norme et la règle de l'art avant la mise en œuvre. Cette anomalie ne peut survenir que suite à la défaillance du contrôle exercé avant la mise en œuvre de l'enrobé.

❖ Insuffisance de la couche d'enrobé (taux de bitume insuffisant par m²) : l'examen du rapport mensuel n° 12A du mois de juin 2025 a permis de relever que, lors des essais sur carottes BBSG0/12,5 au niveau du tronçon 1 de la RNP2 lot 2, la carotte n° 1 au niveau du Pk 41+000 présente une épaisseur de 4,4 cm tandis que celle n° 8 au niveau du Pk 42+400 affiche une épaisseur de 4,6 cm. Ces valeurs sont largement en dessous de la norme requise de 5 cm. Par ailleurs, lesdits points présentent déjà des signes de dégradation (désenrobage ou désagrégation de la chaussée). Selon le responsable de la MDC, deux possibilités peuvent être à l'origine de ces anomalies : soit les agrégats ne sont pas bien enrobés, soit les produits venant de la centrale d'enrobage ne sont pas uniformes. Ainsi, ils ne sont plus homogènes.

❖ Insuffisance de liant hydrocarboné : l'insuffisance de liant hydrocarboné concerne soit la couche d'imprégnation soit la couche d'accrochage soit la couche de roulement. En effet, lors de la mise en œuvre d'enduits superficiels, la Mission de Contrôle a décelé des anomalies notamment des arrachements précoces de gravillons et peignages. Les causes en sont l'absence de méthodologie sérieuse, la non-maîtrise de l'épandeur de liant et du gravillonneur ainsi que la non-maîtrise par le personnel exécutant de la technique de mise en œuvre⁴⁴.

❖ Insuffisance de couche d'accrochage entre les deux côtés : les normes requises en matière de mise en œuvre de la couche d'accrochage ont été énoncées dans le chapitre VII sur les spécifications techniques, rubrique E3-11 du marché.

❖ Non- respect des conditions de l'état de durcissement du bitume posé : la densité du trafic sur la RN2 ne permet pas de procéder à une coupure de la route pour une longue durée. Il n'est pas à écarter que le bitume posé sur la moitié de la chaussée n'ait pas encore atteint son état de durcissement requis alors que celle-ci est déjà ouverte à la circulation des véhicules. Ce qui va entraîner des dégradations précoces de la route

❖ Matériel insuffisant et inadapté : un seul compacteur pneumatique, table de finisseur non extensible⁴⁵.

❖ Capacité insuffisante du personnel : les membres des personnels⁴⁶ clés présentés dans l'offre sont remplacés sur le terrain. En effet, lors de leur remplacement, la MDC ne procède pas à l'évaluation des personnels remplaçants se limitant ainsi à la réception des Curriculum Vitae produits. Il en est ainsi des prescriptions de la note de chantier n° 07/CMC|PL|2024/RNP2 du 10 octobre 2024 selon lesquelles « *Suite à la demande du Titulaire, le personnel-clé de remplacement a été accepté par le Chef de Mission. Ceci en conformité avec l'article 5.9.1 du CCAP. Un suivi de compétence de ce personnel sera effectué par la Mission de Contrôle à l'occasion de l'exécution des travaux.* ». Pour ce faire, aucun procès-verbal d'évaluation de personnel n'a été dressé pour les membres du personnel remplaçant. Par conséquent, la capacité du personnel d'encadrement est insuffisante⁴⁷ pour

⁴⁴ Courrier de la MDC n° 004/AL/RNP2/2025 du 16 avril 2025

⁴⁵ Courrier n° 008/AL/RNP2/2025 du 19 mai 2025

⁴⁶ Rapport de mission de l'UCP du 13 au 16 janvier 2025.

⁴⁷ Courrier n° 008/AL/RNP2/2025 du 19 mai 2025

assurer une gestion efficace du chantier. Ce qui impacte gravement l'avancement et la qualité des travaux.

La Cour recommande à l'UCP de :

- **faire preuve de vigilance lors de la réception provisoire des travaux réalisés ;**
- **pour l'avenir, donner instruction à la Mission de Contrôle, en cas d'éventuel remplacement de personnels clés, de procéder à leur évaluation.**

Dans ses réponses suivant courrier électronique en date du 31 octobre 2021, l'UCP a fourni des réponses selon lesquelles : *« Recommandation bien notée : Toutes les non-conformités seront levées avant la réception provisoire des travaux, Chek list des non-conformités utilisées. »*

S'agissant de la fissure longitudinale et désenrobage RNP 2 Lot 2 (Tronçon 1), l'UCP a précisé que *« La Cour des comptes a mentionné dans le rapport comme causes probables : non-respect de la température de l'enrobé, insuffisance en taux de liant bitumineux, insuffisance des couches d'accrochage, non-respect des conditions de l'état de durcissement de bitume posé. Un simple constat de visu lors du passage de l'équipe de la cour des comptes sur les lieux ne permet pas tout d'abord de tirer de telles conclusions mais nécessitent des essais en labo. A partir des carottages effectués contradictoirement au niveau des points concernés, la MDC a confirmé qu'il ne s'agit pas de désenrobage mais d'un excès de BBSG devant être rebuté mais laissé sur la surface de la chaussée déjà compacté. Le cas de la fissure longitudinale est ponctuel au PK 43+200 d'une longueur de 10 mètres environ et localisé sur l'axe et non pas tout le long de la route comme mentionné dans le rapport. Selon la MDC, cette anomalie est due à un mauvais badigeonnage du bord de la première demi-chaussée lors de la mise en œuvre de la seconde demi-chaussée. Néanmoins, ce sont des anomalies constatées et sont mentionnées dans les fiches de non conformités du chantier et doivent être rectifiées par l'entreprise avant que la réception technique soit prononcée. Comme solution déjà prévue, la mise en œuvre de sable-bitume est prévue au niveau des points concernés pour uniformiser l'état de la surface la surface de la chaussée tandis que la jonction axiale ponctuelle au droit des deux demi-chaussées est à reprendre. »*

Il est à préciser que les causes invoquées par la Cour ne sont que des hypothèses et que seules les expertises techniques permettent de déterminer les véritables causes.

Ainsi, la Cour réitère les recommandations formulées ci-dessus.

Cas traversé Manjakandriana : Risque potentiel pour la mise en œuvre de la couche d'assise en grave bitume du Pk 46+000 au Pk 47+200

S'agissant du transport de l'enrobé vers le chantier, le chapitre sur les spécifications techniques et plans du titre VII du marché n° 26-2024/T/AR-PDDR notamment la rubrique E3-13.3 prescrit que l'enrobé est livré au finisseur à une température optimale comprise entre 140-155°C pour le grave bitume et de 135-155°C pour le béton bitumineux. Or, pour la réalisation du tronçon du Pk 46+000 au PK 47+200, le grave bitume préparé à la centrale d'enrobé au Pk 102+000 doit être transporté vers le chantier distant de 56 km. Pour ce faire, la distance d'acheminement de 56 km et les conditions météorologiques de la région exposent l'enrobé à un risque d'une baisse de la température en deçà de l'intervalle recommandé. **Ainsi, la Cour attire l'attention de l'UCP sur l'existence du risque de non-respect de température exigée pour la mise en œuvre du grave bitume.**

Aucune réponse à ladite observation n'a été fourni par le projet.

De ce qui précède, **la Cour réitère les recommandations formulées ci-dessus.**

1.2.2 Cas de la RNP7 lot 3B : Pk 94+550 au Pk 97+000

Les travaux d'entretien périodique de la RNP7 Lot 3B reliant Ampitatafika et Antsirabe se subdivisent en 3 sections notamment :

- Section 1 : Pk 94+550 au Pk 109+800
- Section 2 : Pk 122+200 au Pk 145+000
- Section 3 : Pk 159+000 au Pk 165 +000

Les travaux réalisés pour la section 1 concernent la scarification de route entre le Pk 94+550 et le Pk 106+300 ainsi que la mise en œuvre de la couche de base entre le Pk 94+550 et le Pk 97+200. La section 2 n'enregistre aucune réalisation tandis que des scarifications ont été effectuées entre le Pk 160+600 et le Pk 162+700 pour la section 3.

La réalisation des travaux doit être conforme aux spécifications techniques et plans, titre VII du marché n° 33-2024/TX/AR-PDDR notamment en son paragraphe 4.6.2 relatif au mode d'exécution de la couche de base. En outre, le paragraphe 3.4. indique la provenance, la qualité et la préparation des matériaux nécessaires pour la couche de base.

La Mission de Contrôle a décelé la non-conformité des granulats utilisés dans la mise en œuvre de la couche de base du Pk 94+550 au Pk 97+200 de la section 1 du lot 3B, soit environ 2,4 km. En effet, l'entreprise a utilisé des granulats ne respectant pas les spécifications techniques du marché en provenance de la carrière au Pk 138. Lesdits granulats étant issus des roches altérées de ladite carrière. A la suite de cette anomalie, les travaux ont été suspendus⁴⁸. Suivant ordre de service n° 79 en date du 08 juillet 2025, la MDC a incité l'entreprise à procéder au traitement et à l'amélioration de la couche de base entre les Pk 94+550 et Pk 97+200. Ainsi, il est indiqué à l'entreprise de :

- procéder à la mise en œuvre des mesures correctives pour traitement et amélioration de la couche de base par les matériaux GCNT 0/31.5 venant de la station de concassage au Pk 62 du Lot 3A ;
- procéder obligatoirement aux essais pour contrôler la qualité des travaux, particulièrement les mesures de déflexion, essai de compacité, essais de plaque.

Plusieurs causes sont à l'origine d'une telle anomalie. Il s'agit de la :

❖ Défaillance du contrôle exercé par le maître d'œuvre : En effet, le défaut de contrôle exercé par la MDC au niveau de la station de concassage a permis à l'entreprise d'acheminer des granulats non conformes aux spécifications techniques du marché sur le chantier. Par ailleurs, lors de la mise en œuvre de la couche de base, l'absence de représentant de la MDC sur les lieux n'a pas permis de desceller immédiatement l'anomalie. Il est à noter également le non-respect du principe de la proximité de l'installation de la MDC par rapport au chantier sachant que son bureau provisoire se trouve à Ambohijanaka (Antananarivo).

Il y a aussi lieu de relever que les membres du personnel clé de la MDC du lot 3B ne sont pas bien spécifiés dans le contrat initial. Pour y remédier, une partie du personnel prévu pour les travaux de la RN 34 a été affectée au lot 3B. Par ailleurs, 4 personnes ont été récemment recrutées pour renforcer l'effectif de contrôle dudit lot.

⁴⁸ Ordre de service n°55 en date du 26 mai 2025 portant sur « la notification d'arrêt immédiat de la production de GNT/0/31,5 au Lot 3B-PK 138 » et ordre de service n°61 en date du 03 juin 2025 dont l'objet est « l'arrêt immédiat de l'approvisionnement sur chantier et de la mise en œuvre de la couche de base—lot 3B, Section 1 »,

❖ Mauvaise qualité des granulats produits par la carrière :

La plupart de la production de la carrière au PK 138 ne répond pas à la qualité des granulats exigée pour les travaux routiers que ce soit pour la couche de base que pour la couche de roulement. Toutefois, l'entreprise persiste toujours à l'exploiter en espérant de trouver une bonne qualité dans l'avenir.



Figure 6: Carrière RNP7 lot 3B au Pk 138

Source: Cour des Compte,

Afin de remédier aux anomalies constatées, la Cour recommande à l'UCP de donner instruction à la MDC d'assurer la présence permanente de ses agents au niveau des chantiers et auprès des carrières pour exercer un contrôle effectif des travaux.

En outre, la Cour recommande à l'UCP de donner instruction à la Mission de Contrôle de contraindre l'entreprise de :

- **accélérer la construction des bâtiments de la base vie de la MDC pour que ces derniers soient fonctionnels en renforçant les moyens en personnel, matériel et matériaux ;**
- **prévoir une solution alternative réaliste à la carrière au Pk138 ;**
- **mettre en place une organisation formelle et efficace que ce soit au niveau du personnel qu'au niveau des matériels mis en œuvre tout en soulignant que les lot 3A et lot 3B sont régis par deux marchés distincts et indépendants ;**

Dans ses réponses suivant courrier électronique en date du 31 octobre 2021, le projet PDDR a fourni des réponses selon lesquelles : *« Recommandation bien notée et déjà en cours de mise en œuvre : Concernant la carrière au PK138, les zones exploitables ont été identifiées, et des triages préalables pour les blocs de roche de bonne qualité sont en place avant le concassage, garantissant une production de GCNT conforme aux spécifications. »*

Le projet tient également à préciser la présence de *« Matériels de renforts sur les travaux de la chaussée déployés en partie sur chantier (en attente de l'effectivité de la deuxième brigade) »*.

Par ailleurs, le projet a ajouté que *« Suite à la disposition des triages avant concassage, les granulats actuellement produites au niveau de la carrière du PK 138 sont conforme (Cf. Annexe N° : Couche de base lot 3B « résultats de production de 0/31.5 ») »*.

S'agissant du traitement de la section du PK 94+550 au PK97+000, *« Le nouveau Chef de mission a opté sur l'amélioration de la couche de base avec l'apport des granulats GCNT du PK 62 et l'ajout du ciment à 5%. Essais joint en annexe (Cf. Annexe N°2 : Couche de base lot 3B « résultats des essais de compacité et de déflexion) »*.

Compte tenu de ces réponses, **la Cour réitère les recommandations formulées ci-dessus.**

L'analyse de l'efficacité des travaux réalisés a permis de constater des retards considérables dans la réalisation des quatre (04) lots de la RNP2 et RNP7 et des cas de non-conformité au niveau du tronçon 1 du lot 2 de la RNP2 et du lot 3B de la RNP7.

2 SUR LA PERFORMANCE DE LA GESTION DES ACTIVITES REALISEES

Cette partie va traiter l'organisation du chantier en général, le déploiement des ressources matérielles et humaines ainsi que la gestion des mesures correctives par l'UCP.

2.1 MAUVAISE ORGANISATION DU CHANTIER EN GENERAL

Pendant le délai d'exécution des travaux et la période de garantie, l'entreprise doit prendre⁴⁹ des mesures nécessaires pour éviter les inconvénients résultant des méthodes mises en œuvre pour la réalisation des travaux.

En plus, lors que les travaux intéressent la circulation publique, elle doit mettre⁵⁰ en place la signalisation à l'usage du public conformément aux instructions réglementaires en la matière. Cependant, en ce qui concerne la réalisation⁵¹ des travaux de la RNP7 pour les lots 3A et 3B, il a été constaté que la signalisation et les balises entre la demi-chaussée sont insuffisantes⁵² pour gérer les usagers et le trafic.



Figure 7: Insuffisance de signalisation et balise

Source: Cour des Comptes,

De plus, la phase d'exécution des travaux est caractérisée par une mauvaise planification. La scarification est trop longue alors que la fréquence d'arrosage est très faible. En conséquence, la route devient poussiéreuse, les tronçons scarifiés créent des dangers⁵³ pour les véhicules et les usagers. Le manque d'engin de terrassement pour niveler la chaussée scarifiée ne fait qu'accentuer la situation.

En outre, l'exécution de couche de roulement BBSG 0/14 provoque trop d'attente pour les usagers créant ainsi la longue queue d'embouteillage sur la route nationale.

Par ailleurs, malgré les différentes lettres⁵⁴ de rappel et de mise en demeure émises par la MDC à l'endroit de l'entreprise la demandant de régulariser les non-conformités aux exigences du PGES-E et du PPES-E notamment l'arrosage régulier et intensifié des zones de travaux exécutés et l'installation des panneaux de signalisation nécessaires ainsi que des cônes de balisage pour assurer la visibilité et la sécurité du périmètre de travail, la situation a continuellement persisté.

A cet effet, la sécurité et le bien être des usagers s'exposent toujours à des risques importants.

⁴⁹ Article 5.10.1 point c) de la CGAG des deux contrats de la RNP7 lot 3A et 3B.

⁵⁰ Article 31.7 de la CGAG des deux contrats de la RNP7 lot 3A et 3B.

⁵¹ Mise en œuvre de la couche de roulement entre le Pk 64 et Pk 66

⁵² Rapport hebdomadaire n° 012 - semaine du 27 janvier au 02 février 2025

⁵³ Inconfort, poussière, granulats éjectés, pneu crevé ou éclaté, etc.

⁵⁴ A titre d'exemple : Lettre de mise en demeure Réf. 15 EPL3/MDC/AD en date du 25 juin 2025 et fiche de non-conformité Réf. 014A{C/E-HSS/3AIRNP7 en date du 14 juillet 2025.

La Cour recommande à l'UCP de donner instruction à la Mission de Contrôle de faire preuve de plus de rigueur dans le suivi de l'entreprise pour assurer la sécurité et le bien être des usagers de la route nationale.

A travers les courriels en date du 31 octobre et du 14 novembre 2025, l'UCP a fourni comme éléments de réponses : « *Recommandation bien notée et déjà en cours de mise en œuvre : • Le suivi rigoureux des signalements est en cours et renforcé. • Des citernes à eaux additionnelles sont déjà opérationnelles sur le site pour traiter le problème de poussière. Les travaux de couche de base et d'imprégnation se poursuivent afin de réduire la longueur du tronçon scarifié. • Les travaux de scarification ont été arrêtés. • Signalisation insuffisant (Notifications envoyés)*

Commentaire : • Les travaux d'entretien périodique au niveau de la RNP.7 (Antananarivo-Antsirabe) sont financés par divers financements confondus, notamment (PDDR, RPI et FR). Pour les tronçons du PDDR, les mesures sont déjà prises en considération. • Les mesures de redressement relatives à l'insuffisance des panneaux de signalisation sont mises en œuvre de manière continue depuis le début des travaux. Des notifications officielles ont été transmises par l'UGP à l'ensemble des missions de contrôle, les enjoignant à assurer la mise en œuvre effective des dispositions prévues dans les documents contractuels, notamment le PGES-E, le PGT et le PCEV (lien WeTransfert : <https://we.tl/t-3PAVkhEyIN>). • Par ailleurs, à la suite de l'audit de sécurité routière réalisé en mai 2025, des rapports de suivi détaillant l'état d'avancement de la mise en œuvre des recommandations de l'auditeur ont été élaborés et partagés avec les parties prenantes concernées (lien WeTransfer : <https://we.tl/txKhF6g2zNL>). • En ce qui concerne l'insuffisance de l'arrosage des pistes sur la RNP7, une réunion de coordination a été organisée par l'UGP, en collaboration avec le DGTP et le DEEE. Lors de cette rencontre, l'entreprise s'est engagée à corriger les non-conformités environnementales constatées (voir Annexe 3). À cet effet, une lettre d'engagement de l'entreprise, relative à la régularité des opérations d'arrosage, a été transmise à la mission de contrôle (voir Annexe 4). Le suivi sur la mise en œuvre des actions correctives est en continue sur chaque axe. ».

Ainsi, la Cour réitère les recommandations formulées ci-dessus tant que l'achèvement définitif des travaux ne soit constaté.

2.2 RETARD DANS LA CONSTRUCTION DU BUREAU ET LOGEMENT DE LA MISSION DE CONTROLE

En vertu de la spécification technique et plans du Cahier des Clauses Techniques Particulières (CCTP) des deux contrats de travaux de la RNP7 lot 3A et 3B, l'installation et le fonctionnement des bureaux, des logements et du laboratoire de la MDC fait partie intégrante de l'installation du chantier qui devrait être en place 90 jours après l'ordre de service de commencement.

2.2.1 Cas du marché n° 32-2024/T/AR-PDDR pour le RN7 Lot 3A

Il a été constaté que la construction⁵⁵ du bureau et du logement de la MDC accuse un retard considérable par rapport au temps écoulé pour la réalisation des travaux. Durant la visite de la Cour en date du 05 août 2025, l'avancement⁵⁶ physique des travaux de construction des bâtiments est à 95%. Ladite construction n'a commencé qu'au mois de janvier 2025⁵⁷ et les travaux de gros œuvres ont été achevés le 20 juillet 2025 alors que cela aurait dû être disponible 90 jours après l'Ordre de service, soit en mois de décembre 2024. Les infrastructures sont en attente de fourniture de meubles et d'installation d'eau et d'électricité. En effet, l'insuffisance de matériels et main d'œuvre sont les causes principales du retard.



Figure 8: Bureau et salle de réunion



Figure 9: Logement



Figure 10: Laboratoire

Source: Cour des Comptes, 2025

En attendant la construction, un bureau⁵⁸ provisoire de la MDC du Lot 3A sis à Imerimanjaka, à titre de location, est à la charge de l'entreprise depuis le 05 décembre 2024. A 6 mois de la fin du projet, la MDC n'a pas encore sa base vie définitive.

2.2.2 Cas du marché n° 33-2024/T/AR-PDDR pour le RN7 Lot 3B

Il a été constaté que la construction⁵⁹ du bureau et du logement de la MDC accuse un retard considérable par rapport au temps écoulé pour la réalisation des travaux. Durant la visite de la Cour en date du 06 août 2025, l'avancement physique des travaux de construction des bâtiments au site 1 et site 2 est respectivement de l'ordre de 35% et de 65%. La construction dans le site 1⁶⁰ n'a commencé qu'au mois de juin 2025 pour un délai d'exécution de 3 mois alors que ça aurait dû être disponible 90 jours après l'Ordre de service, soit en mois de

⁵⁵ Construction au PK 66 dans l'enceinte de la subdivision DRTP subdivision Ambatolampy : Un bureau avec salle de réunion, un laboratoire, un (01) logement de trois(03) chambres de 150m², Quatre (04) logements de deux(02) chambres de 125 m².

⁵⁶ La réception est prévue vers la fin du mois d'août 2025.

⁵⁷ Fin de travaux d'élévation a été prévu le 15 mars 2025.

⁵⁸ Rapport hebdo – n° 013 pour la semaine du 03 au 09 février 2025

⁵⁹ Construction dans deux sites de l'enceinte de la DRTP Antsirabe: site 1 et site 2.

⁶⁰ Site 1 : Deux bâtiments pour bureaux.

décembre 2024. Quant au site 2⁶¹, la construction n'a commencé qu'au mois de mars 2025 et prévue être terminée vers ce mois de septembre.

Le changement⁶² du plan initial approuvé en mois de décembre 2024 suite à la demande de la DRTP ainsi que l'insuffisance de matériels et main d'œuvre sont les causes principales du retard.



Figure 11: Bureau de la MDC sur site 1



Figure 12: Logement et laboratoire commun de la MDC sur site 2

Source: Cour des Comptes,

Un bureau⁶³ provisoire de la MDC du Lot 3B sis à Antsirabe, à titre de location, est à la charge de l'entreprise depuis le 03 février 2025 en attente de cette construction. A 4 mois de la fin du projet, la MDC n'a pas encore sa base vie définitive.

Au vu du coût⁶⁴ s'élevant à 1 183 000 000 ariary alloué pour chaque construction, lot 3A et lot 3B, alors qu'elle ne sera pas utilisée par la MDC au temps opportun, la situation est loin d'être efficiente.

Ainsi, La Cour réitère sa recommandation à l'endroit de l'UCP de donner instruction à la MDC sur l'accélération de la construction des infrastructures de bureaux et logements.

Comme éléments de réponses, l'UCP a évoqué à travers ses courriels en date du 31 octobre et du 14 novembre 2025 que « *Recommandation prise en compte* »

Commentaire : Les bâtiments seront livrés respectivement : ✓ RNP 7 – Lot 3A : samedi 15 novembre 2025 ✓ RNP 7 – Lot 3B : vendredi 5 décembre 2025 Cf. Annexe 6 : Planning de livraison des logements de la MDC ».

⁶¹ Site 2: 5 logements et 1 laboratoire : Quatre(04) logements de deux(02) chambres de 125m2; Un(01) logement de trois(03) chambres de 150m2.

⁶² Selon la lettre N/Réf. 34 EPL3/M DC/AD/2O en date du 1er avril 2025.

⁶³ Rapport hebdo – n° 013 pour la semaine du 03 au 09 février 2025

3	Installation de la mission de contrôle et de l'Administration				
003.1	Laboratoire de la mission de contrôle	Forfait	1,00	227 500 000,00	227 500 000,00
003.2	Bureaux de chantier des agents de la mission de contrôle et de l'Administration	Forfait	1,00	273 000 000,00	273 000 000,00
003.3	Logements des agents de la mission de contrôle et de l'Administration	Forfait	1,00	682 500 000,00	682 500 000,00

⁶⁴ cf. Bordereau des prix prévu par le marché n°32-2024/T/AR-PDDR du 24 août 2024 page 130 et Bordereau des prix prévu par le marché n°33-2024/T/AR-PDDR du 24 août 2024 page 130

Ainsi, la Cour réitère les recommandations formulées ci-dessus tant que l'achèvement définitif des constructions ne soit constaté.

2.3 INADÉQUATION DANS LE DÉPLOIEMENT DE PERSONNEL DE LA MISSION DE CONTROLE POUR LES TRAVAUX DE LA RNP7 LOT 3A ET 3B

Selon le contrat⁶⁵ de la MDC, le Consultant est tenu à une obligation de résultats. Il est tenu de mettre en place les moyens humains et logistiques pour mener à bien la mission demandée. Il organisera le fonctionnement interne de l'équipe de manière à fournir les prestations définies.

Une inadéquation dans le déploiement de personnel de la Mission de Contrôle a été constaté par rapport aux contrats de travaux d'entretien périodique de la RNP 7 lot 3A et 3B. En effet, les personnels à déployer pour le lot 3B n'ont pas été spécifiés dans le contrat⁶⁶ initial. Ce ne sont que les personnels pour le lot A de la RN 7 et des lots A, B et C de la RN34 ont été prévus. Cependant, il y a lieu de noter que les marchés des travaux des deux lots de la RN7 sont distincts et indépendants. Ainsi, afin de combler cette insuffisance, certains personnels prévus pour le contrôle des travaux de la RN34 ont été affectés⁶⁷ à partir du mois de mai 2025, en termes de temps d'intervention et de coût, au lot 3B étant donné que les travaux de la RN34 n'ont pas encore démarré faute de financement. Les temps d'intervention de certains personnels additionnels et de courte durée ont également été réorganisés. Suite à ce réaménagement, un avenant⁶⁸ d'un montant de 101 800 euro a eu lieu au mois de février 2025.

Une telle pratique reflète la mauvaise gouvernance du projet étant donné que les deux travaux d'entretien périodique de la RNP 7 lot 3A et 3B sont des contrats⁶⁹ distincts et indépendants. Alors, deux équipes indépendantes de missions de contrôle auraient dû être déployées comme il est prévu dans les marchés des travaux. En outre, cette insuffisance pourrait être considérée comme la cause du problème de non-conformité lors la mise en œuvre de la couche de base du Pk 94+550 au 97+200 du lot 3B.

Ainsi, la Cour recommande à l'avenir à l'UCP de veiller à la cohérence dans la conception des contrats des travaux et ceux de la MDC.

⁶⁵ Contrat n°08 /SFQC/TP/AR-PDDR/2023 du 20 janvier 2023 relatif à la gestion, au contrôle et à la surveillance de travaux d'entretien périodique des RNP 7 (Antananarivo - Antsirabe) et RNS 34 (Antsirabe-Malaimbandy), page 426.

⁶⁶ Annexe B « Personnel clé » page 438 et Annexe C « Estimation du cout de la rémunération des experts permanents et ponctuels » page 637 du contrat n°08 /SFQC/TP/AR-PDDR/2023 du 20 janvier 2023 relatif à la gestion, au contrôle et à la surveillance de travaux d'entretien périodique des RNP 7 (Antananarivo - Antsirabe) et RNS 34 (Antsirabe-Malaimbandy).

⁶⁷ Selon l'avenant n°1 au contrat n°8/SFQC /TP/AR-PDDR/2023 non validé et selon le rapport mensuel n° 07 mai 2025, page 82 et suivants et le rapport mensuel n° 08 juin 2025, page 119 et suivants.

⁶⁸ Selon l'avenant n°1 au contrat noo8/SFQC /TP/AR-PDDR/2023 non validé et selon le rapport mensuel n° 07 mai 2025, page 81 et le rapport mensuel n° 08 juin 2025, page 118.

⁶⁹ RN7 lot 3A : Marché n°32-2024/TX/AR-PDDR du 20 août 2024 d'un montant de \$15,4 millions, soit 70 557 499 100 Ariary;

RN7 lot 3B: Marché n°33-2024/TX/AR-PDDR du 20 août 2024 d'un montant de \$11,3 millions, soit 51 748 504 380 Ariary.

Dans ses réponses suivant les courriels en date du 31 octobre et du 14 novembre 2025, l'UCP a répondu : « *Recommandation prise en compte* ».

Ainsi, **la Cour réitère les recommandations formulées ci-dessus.**

2.4 INDULGENCE EXCESSIVE DE L'UCP DANS L'APPLICATION DES MESURES CORRECTIVES

En vertu des clauses de l'article 49.1 et suivants des contrats de travaux, l'UCP peut décider la résiliation du marché si l'entrepreneur n'a pas déféré à la mise en demeure.

Face à toutes les défaillances constatées ci-dessus, des lettres de mise en demeure ont été adressées aux entreprises. Toutefois, les mesures prises par l'UCP ne sont pas suivies d'effet étant donné que la situation persiste.

De ce fait, la Cour recommande à l'UCP de faire preuve de rigueur dans l'application des mesures prescrites par le contrat.

A travers les courriels en date du 31 octobre et du 14 novembre 2025, l'UCP a fourni comme éléments de réponses : « *Recommandation bien notée et déjà en cours de mise en œuvre : • Matrice de suivi des activités opérationnels.*

Commentaire : • Concernant le terme « indulgence excessive », l'UGP a assuré la gestion du contrat de manière progressive et conforme aux dispositions contractuelles. Bien que certaines recommandations formulées dans les mises en demeure n'aient été suivies que partiellement, la résiliation n'a pas été jugée opportune. • En effet, la mise en place d'un nouveau prestataire nécessiterait plusieurs mois avant qu'il soit pleinement opérationnel. Ce délai de réattribution entraînerait une interruption prolongée des travaux, susceptible de provoquer une dégradation supplémentaire de la route. • Par ailleurs, dans le cas de la RN2, le Maître d'ouvrage était en phase de préparation de l'acheminement des machines lourdes pour un convoi exceptionnel. Une résiliation à ce stade n'était donc ni envisageable ni compatible avec les impératifs opérationnels. • Toutefois, des suivis réguliers et continus sont assurés par l'équipe de la MDC afin de veiller à la mise en œuvre des recommandations restées en suspens lors des précédentes mises en demeure. »

Ainsi, la Cour réitère les recommandations formulées ci-dessus tant que des défaillances et des manquements persistent dans la réalisation des travaux.

L'étude de la performance de la gestion des activités a permis de relever une mauvaise organisation du chantier, un retard dans la construction de la base vie de la MDC, une inadéquation dans le déploiement des ressources humaines ainsi que l'indulgence excessive de l'UCP dans la prise des mesures correctives.

CONCLUSION

L'audit a pour mission principale d'apprécier l'efficacité des activités rentrant dans le cadre de la mise en œuvre de la composante 1 du projet, l'atteinte des objectifs et l'anticipation des risques en analysant si les travaux sont réalisés de manière effective et si les activités sur le chantier sont gérées de manière performante.

Certes, des réalisations ont été constatées, la mission d'audit a toutefois décelé des défaillances. Il s'agit notamment du retard considérable par rapport au planning contractuel, la non-conformité des activités réalisées par rapport aux normes techniques. En ce qui concerne les activités sur le chantier, il a été observé le non-respect de la sécurité et du bien-être des usagers, l'indulgence excessive de l'UCP dans l'application des mesures correctives et que les moyens matériels et humains n'ont pas été déployés de manière efficiente.

En se référant à toutes ces lacunes et retards constatés, le respect du délai et de la qualité prescrits par le contrat n'est pas certain. Ainsi, la prise de mesures rigoureuses y afférentes de la part de l'Unité de Coordination du Projet est primordiale.

Le MTP, en tant que Maître d'ouvrage et Président du comité technique du projet, est invité à assurer le suivi de la mise en œuvre des recommandations émises par la Cour jusqu'à la fin du projet.

LISTE DES TABLEAUX

Tableau 1: Liste des structures et leurs rôles respectifs	3
Tableau 2: Récapitulatif de l'étendue de l'audit	4
Tableau 3: Etat d'avancement des travaux	6
Tableau 4: Constatation de matériel.....	15

LISTE DES FIGURES

Figure 1: Produit imprégné partiellement lessivé	9
Figure 2: Zone d'installation de la centrale d'enrobage au Pk 138	18
Figure 3: Fissure longitudinale.....	19
Figure 4: Accumulation d'eau	19
Figure 5: Début de désenrobage.....	19
Figure 6: Carrière RNP7 lot 3B au Pk 138.....	23
Figure 7: Insuffisance de signalisation et balise.....	24
Figure 8: Bureau et salle de réunion.....	26
Figure 9: Logement	26
Figure 10: Laboratoire.....	26
Figure 11: Bureau de la MDC sur site 1.....	27
Figure 12: Logement et laboratoire commun de la MDC sur site 2.....	27

TABLE DES MATIERES

SYNTHESE	ii
LISTE DES ABREVIATIONS.....	vii
INTRODUCTION	1
1 SUR L’EFFECTIVITE DES TRAVAUX REALISES.....	6
1.1 RETARD DANS LA REALISATION DES TRAVAUX.....	8
1.1.1 Cas de la RNP2 LOT 1 (Moramanga- Toamasina)	8
1.1.2 Cas de la RNP2 LOT 2 (Antananarivo- Moramanga).....	10
1.1.3 Cas de la RNP7 LOT 3A (Antananarivo- Ambatolampy).....	14
1.1.4 Cas de la RNP7 LOT 3B (Ampitatafika – Antsirabe)	16
1.2 NON-CONFORMITE PAR RAPPORT AUX NORMES TECHNIQUES	19
1.2.1 Cas de la RNP2 lot 2 tronçon 1 : Pk 40+900 au Pk 48+100	19
1.2.2 Cas de la RNP7 lot 3B : Pk 94+550 au Pk 97+000	22
2 SUR LA PERFORMANCE DE LA GESTION DES ACTIVITES REALISEES	24
2.1 MAUVAISE ORGANISATION DU CHANTIER EN GENERAL.....	24
2.2 RETARD DANS LA CONSTRUCTION DU BUREAU ET LOGEMENT DE LA MISSION DE CONTROLE	25
2.2.1 Cas du marché n° 32-2024/T/AR-PDDR pour le RN7 Lot 3A.....	26
2.2.2 Cas du marché n° 33-2024/T/AR-PDDR pour le RN7 Lot 3B.....	26
2.3 INADÉQUATION DANS LE DÉPLOIEMENT DE PERSONNEL DE LA MISSION DE CONTROLE POUR LES TRAVAUX DE LA RNP7 LOT 3A ET 3B	28
2.4 INDULGENCE EXCESSIVE DE L’UCP DANS L’APPLICATION DES MESURES CORRECTIVES.....	29
CONCLUSION.....	30
LISTE DES TABLEAUX	31
LISTE DES FIGURES.....	32
TABLE DES MATIERES	33
DELIBERE.....	34

DELIBERE

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

**LE PRESIDENT
GREFFIER**

PO. LES RAPPORTEURS

LE

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