



# Reconstituons et préservons le patrimoine routier malagasy

<b>1. POURQUOI RECONSTRUIRE LE RESEAU ROUTIER MALAGASY ?</b>	<b>1</b>
<b>2. RESEAU ROUTIER MALAGASY ET SON ETAT ACTUEL</b>	<b>2</b>
2.1. LES ROUTES NATIONALES (RN)	2
2.2. LES ROUTES PROVINCIALES (RP)	4
2.3. LES ROUTES COMMUNALES (RC)	4
2.4. REPARTITION DES ROUTES CLASSEES SUR LE TERRITOIRE NATIONAL	4
<b>3. IMPERATIF DE L'ETAT POUR RECONSTITUER ET PRESERVER LE RESEAU ROUTIER</b>	<b>5</b>
<b>4. RESULTATS A ATTEINDRE POUR RECONSTITUER LE RESEAU ROUTIER</b>	<b>6</b>
<i>Tableau 1 : Répartition des Routes Provinciales</i>	<i>4</i>
<i>Tableau 2 : Estimation de la répartition des routes classées sur le territoire national</i>	<i>5</i>
<i>Figure 1 : Etat estimatif des Routes Nationales sur le réseau à charge de l'ARM</i>	<i>3</i>
<i>Figure 2 : Tracé des routes à la charge des subdivisions TP en 2003</i>	<i>8</i>
<i>Figure 3 : Répartition du réseau routier sur le territoire national</i>	<i>9</i>

# 1. Pourquoi reconstruire le réseau routier malagasy ?

La reconstitution du réseau routier est un grand défi pour Madagascar. Environ 90% des transports à Madagascar se font par voie terrestre et pratiquement la quasi-totalité des transports terrestres se font par voies routières. Le secteur des transports routiers tient donc un rôle primordial dans la vie de la nation car garant de la mobilité des Malagasy et du développement du pays.

## L'importance des infrastructures routières

L'existence des infrastructures routières, fonctionnelles et efficaces permet à la population d'accéder facilement aux lieux de travail, à l'éducation et aux services de santé, mais surtout, à l'amélioration et à la rentabilisation de la production agricole dans le milieu rural. Le constat est que l'état piteux des routes à Madagascar augmente les coûts des services de transport et les charges d'entretien des moyens de transport. Rares sont les malgaches propriétaires de voitures neuves, et aucun transporteur ne fournit de services répondant aux normes tout en étant accessible financièrement à la majorité de la population. En plus, des accidents se multiplient sur les routes. Nombreux sont les élèves du primaire et les collégiens en milieu rural ne pouvant pas poursuivre leurs études secondaires car leurs déplacements pour rejoindre les lycées sont limités par l'état des routes et l'insuffisance des services de transport. Les femmes ne peuvent pas accéder convenablement aux infrastructures socio-économiques de proximités car elles sont obligées d'y aller à pieds faute de moyens de transport répondant à leurs besoins à cause de l'état des routes en milieu rural.

Il est important que toute la population participe à la préservation de notre réseau routier pour assurer la mobilité de toutes et de tous dans tout Madagascar. En premier lieu, un état des lieux de notre réseau routier est nécessaire. Quelles sont nos Routes Nationales (RN) sous la responsabilité de l'Etat et comment sont-elles actuellement ? Comment sont nos Routes d'Intérêt Provinciales (RIP) ? Avons-nous des Routes Régionales ? Les Communes rurales arrivent-elles à lister leurs Routes Communales (RC) ? Combien de Km au total fait notre réseau routier en 2019 ? Est-il opportun de procéder à la mise à jour de notre Charte routière actuellement ? Sans réponse précise à ces questions, il semble difficile de mettre en place une stratégie adéquate pour programmer la réhabilitation de notre réseau routier.

La participation et la responsabilité de toutes les parties prenantes sont à solliciter pour reconstituer notre réseau routier en respectant scrupuleusement la Politique de Décentralisation et de Déconcentration car les Collectivités Territoriales Décentralisées (CTD) sont parmi les Maîtres d'ouvrage (MO) de nos routes classées ou non, et elles nécessitent l'appui des Services Techniques Déconcentrés (STD) efficaces.

## La nécessité d'élaboration des schémas d'aménagement de transport

A cause de l'inexistence de stratégie et de vision pour la reconstitution des réseaux routiers, les Communes rurales à Madagascar sont isolées et confinées, et les Communes urbaines sont étouffées par les embouteillages.

L'amélioration de la mobilité de la population malagasy ne peut pas être séparée de la mise en place des schémas d'aménagement des transports répondant aux besoins évolutifs de la population tant en milieu urbaine qu'en milieu rural. La Charte routière<sup>1</sup> existe depuis 1998 et il est mentionné dans cette Charte que chaque niveau de CTD devra avoir sa politique routière pour assurer la gestion et la préservation de ses infrastructures routières. Les lois sur la décentralisation<sup>2</sup> ont été adoptées pour aider les CTD à prendre en main et à mieux gérer leurs infrastructures.

Un plan sectoriel routier<sup>3</sup> a été élaboré dans le cadre du Plan National de Transport (PNT) en 2004. L'avons-nous appliqué et a-t-on procédé à sa mise à jour depuis ? Avons-nous favorisé l'aménagement du secteur des transports, en particulier le secteur routier, lors de l'élaboration des Plans Régionaux de Développement (PRD) et sont-ils à jour actuellement ? Quant aux Plans Communaux de Développement (PCD), a-t-on donné des moyens aux Communes, surtout en milieu rural, pour qu'ils puissent se pencher à l'amélioration de leur secteur de transports ?

<sup>1</sup>[http://www.arm.mg/arm/textes\\_et\\_lois/charte\\_routiere/Loi\\_98-026.pdf](http://www.arm.mg/arm/textes_et_lois/charte_routiere/Loi_98-026.pdf)

<sup>2</sup><http://www.mfb.gov.mg/dgcf/textes/decentralisation.php?mois=2&annee=2023>

<sup>3</sup>[http://www.lalana.org/documents/reglementations/routes/PNT\\_2004-2020\\_rapport-final-routier.pdf](http://www.lalana.org/documents/reglementations/routes/PNT_2004-2020_rapport-final-routier.pdf)



A-t-on pensé à coordonner l'ensemble de ces schémas d'aménagement de transports au niveau de chaque hiérarchie de CTD, et par où va-t-on commencer sans négliger les doléances prioritaires de la population de base ?

Il est important de renforcer la Décentralisation et la Déconcentration car force est de constater que la concentration de la décision au niveau central ne pourra assurer, à elle toute seule, l'entretien et la réhabilitation du réseau routier existant actuellement. Or Madagascar devra encore reconstituer et construire d'autres routes afin de garantir la mobilité de la population rurale. L'implication et la collaboration de tous, Publics, Privés, Organisation de la Société Civile (OSC) et surtout les citoyens sont à encourager pour préserver et reconstituer notre réseau routier mais, au préalable, nous devons apprendre à connaître, accepter et respecter les rôles de chaque partie prenante à savoir l'Etat, les CTD, les Secteurs privés, les Citoyens et l'OSC. Nous ne devons pas attendre uniquement les aides des bailleurs de fonds car nous pouvons reconstituer petit-à-petit nos infrastructures routières, surtout les Routes Communales Rurales.

## 2. Réseau routier malagasy et son état actuel

Actuellement les moyens de transport terrestre sont les plus utilisés par la population malgache et la voie routière est la seule infrastructure dominante. Pourtant, sur les 50.000 km de réseau routier connu, seuls 29100 km sont classés officiellement en Routes Nationales (RN) et en Routes d'Intérêt Provincial (RIP).

La Loi 98-026 constitue la Charte Routière à Madagascar. Elle définit, dans son article 1, les modalités de gestion rationnelle du patrimoine routier et détermine les niveaux de responsabilités de l'Etat, des Collectivités Territoriales Décentralisées et des opérateurs privés, en matière de construction, de réhabilitation, d'entretien et d'exploitation de la route, en relation étroite avec la protection de l'Environnement. D'après cette loi :

- l'État est responsable du réseau des routes nationales ;
- les Collectivités Territoriales Décentralisées (CTD) sont respectivement responsables du réseau des routes provinciales et du réseau des Routes Communales.

### 2.1. Les Routes Nationales (RN)

Il a été stipulé dans la Charte routière que les Routes Nationales (RN) constituent l'épine dorsale du transport routier et leurs critères de classement sont :

- les routes reliant deux chefs-lieux de Province Autonome (RN) ;
- les routes reliant les chefs-lieux de Province Autonome à des chefs-lieux de Région ;
- les routes reliant les chefs-lieux de Province Autonome à des chefs-lieux des ex-Fivondronampokontany, suivant l'Ordonnance N° 76-044 du 27 Décembre 1976 ;
- les routes d'accès à des zones d'intérêt touristique ;
- les routes revêtant un caractère stratégique ;
- les routes assurant l'intégrité territoriale.

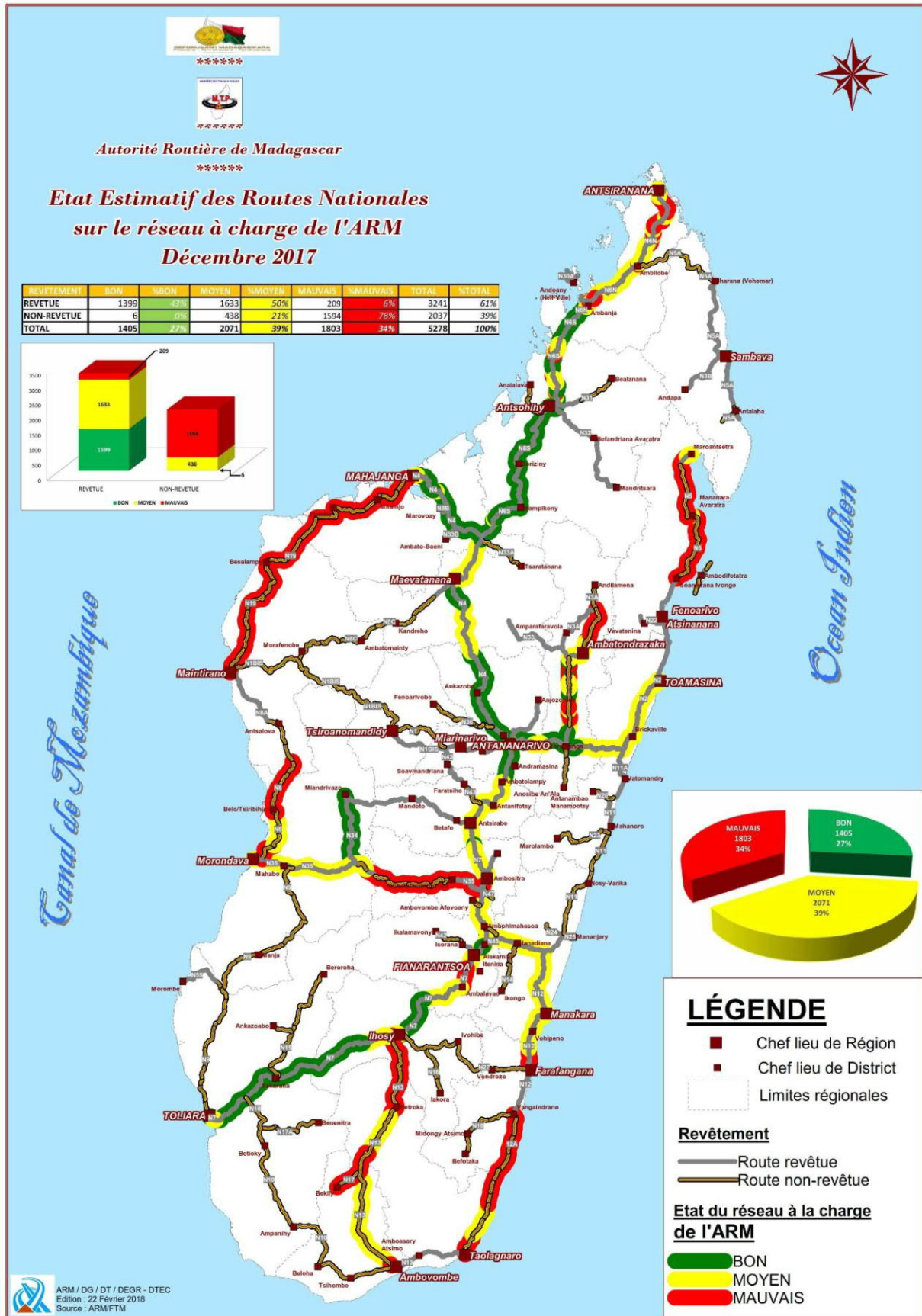
En 1999, les RN ont été classées par le décret 99-776<sup>4</sup> portant refonte du classement des RN en trois catégories :

- Les Routes Nationales Primaires (RNP). Il s'agit de la RN2, RN4, RN6 et RN7 et elles sont toutes bitumées actuellement et de longueur totale de 2.564 Km.
- Les Routes Nationales Secondaires (RNS) d'une longueur totale de 4.654 Km dont 47% sont bitumées.
- Les Routes Nationales Temporaires (RNT) d'une longueur totale de 4.600 Km dont 20% sont bitumées.

La longueur totale des RN à Madagascar est de 11817 Km, et 48% sont bitumées dont 43% en bon état. Quant aux RN non bitumées, 78% sont en mauvais état.

<sup>4</sup> [http://www.arm.mg/arm/textes\\_et\\_lois/classement\\_routes/Decret\\_99-776.pdf](http://www.arm.mg/arm/textes_et_lois/classement_routes/Decret_99-776.pdf)

Figure 1 : Etat estimatif des Routes Nationales sur le réseau à charge de l'ARM<sup>5</sup>



<sup>5</sup> [http://www.arm.mg/arm/cartographie/Reseau-a-charge\\_2017.pdf](http://www.arm.mg/arm/cartographie/Reseau-a-charge_2017.pdf)

## 2.2. Les Routes Provinciales (RP)

Les critères de classement d'une route dans le réseau des routes provinciales sont :

- les routes reliant un chef-lieu des ex-Fivondronampokontany à des chefs-lieux des Communes environnantes,
- les pistes de désenclavement et de desserte rurale servant de support aux activités agricoles,
- les pistes d'accès à des zones de développement rural.

L'aménagement et la réhabilitation des routes du réseau des routes provinciales sont à la charge des Provinces autonomes.

Des axes de routes ont été classés dans le réseau des routes provinciales en 1999 par le décret 99-777<sup>6</sup> dont la longueur totale est résumée dans le tableau ci-dessous. La majorité de ces RP sont en mauvais état.

**Tableau 1 : Répartition des Routes Provinciales**

Province	RP Bitumée	RP en terre
Toliara	-	4 999
Fianarantsoa	99	3 387
Antsiranana	103	1 425
Mahajanga	24	2 076
Toamasina	107	1 225
Antananarivo	54	3 853
<b>Longueur Total (Km)</b>	<b>387</b>	<b>16 965</b>

Il a été stipulé dans le décret que la liste énumérée n'est exhaustive mais les gouverneurs des Provinces autonomes ont la latitude de proposer d'autres sections de routes après une décision du Conseil provincial concerné.

## 2.3. Les Routes Communales (RC)

Les voiries se trouvant à l'intérieur des collectivités communales sont classées dans le réseau des routes communales à l'exclusion des RN traversant leurs agglomérations.

Le décret classifiant ou pouvant procéder au classement des RC n'a pas été encore élaborés depuis la sortie de la Charte Routière de Madagascar en 1998. Or l'article 2 de la Charte précise les classements du patrimoine routier en trois réseaux de routes : le réseau des routes nationales, le réseau des routes provinciales et le réseau des voies communales. Les routes ne faisant pas l'objet d'un classement dans l'un des réseaux défini par cet article ne sont pas régies par la présente loi.

Selon l'estimation actuelle, plus de 20.000 Km de routes communales rurales existent à Madagascar. Suite à un projet réalisé par l'ONG Lalana avec l'appui de l'Union européenne au niveau de 15 Communes du District d'Anjozorobe<sup>7</sup>, il pourrait y avoir en moyenne 40 Km de RC par Commune. Or le nombre de Communes rurales à Madagascar est de 1619. Ces infrastructures routières rurales sont en mauvais états et cette situation pénalise la mobilité de la population rurale, rend difficile l'évacuation des produits agricoles, et ne permet pas d'assurer le bon fonctionnement des activités socioéconomiques locales. Rares sont les Communes Rurales réussissant à sortir des arrêtés communaux listant leurs RC actuellement et la plupart de ces Communes Rurales n'arrivent pas à entretenir les RC.

## 2.4. Répartition des routes classées sur le territoire national

Madagascar avec une surface de 592.000 Km<sup>2</sup>, la densité routière est de 0,049 Km/Km<sup>2</sup> de routes classées et 1 Km/1000 hab.

A titre comparatif, en Allemagne, avec une surface de 356.700 Km<sup>2</sup>, la densité est de 1,76 Km/Km<sup>2</sup> de route et 7,6 Km/1000 hab ; et en Namibie 825.418 Km<sup>2</sup> de surface, 0,050 Km/Km<sup>2</sup> de route et 21,2 Km/1000 hab.

<sup>6</sup> [http://www.arm.mg/arm/textes\\_et\\_lois/classement\\_routes/Decret\\_99-777.pdf](http://www.arm.mg/arm/textes_et_lois/classement_routes/Decret_99-777.pdf)

<sup>7</sup> [http://www.lalana.org/files/pages2/2\\_pct.htm](http://www.lalana.org/files/pages2/2_pct.htm)

La répartition des routes classées (RN et RP) au niveau de chaque Région est résumée dans le tableau suivant.

**Tableau 2 : Estimation de la répartition des routes classées sur le territoire national**

REGION	Population 2018	Surface en Km <sup>2</sup>	Habitants/Km <sup>2</sup>	Densité RIP (Km/Km <sup>2</sup> )	Densité RN (Km/Km <sup>2</sup> )
Analamanga	4 093 006	17 346	236	0,089	0,028
Vakinankaratra	2 204 061	17 884	123	0,074	0,025
Itasy	895 694	6 579	136	0,106	0,036
Bongolava	559 010	18 096	30	0,019	0,021
Haute Matsiatra	1 465 681	20 820	70	0,048	0,019
Amoron i Mania	873 929	16 480	53	0,032	0,028
Vatovavy Fitovinany	1 731 242	20 740	83	0,046	0,026
Ihorombe	381 712	26 046	14	0,016	0,021
Atsimo Atsinanana	1 098 423	16 632	66	0,035	0,034
Atsinanana	1 553 067	22 031	70	0,033	0,028
Analanjirifo	1 265 172	21 666	58	0,011	0,021
Alaotra Mangoro	1 255 368	27 846	45	0,013	0,021
Boeny	977 389	31 250	31	0,019	0,017
Sofia	1 524 169	50 973	30	0,017	0,015
Betsiboka	358 752	28 964	12	0,005	0,018
Melaky	353 952	40 863	9	0,011	0,023
Atsimo Andrefana	1 609 382	66 627	24	0,031	0,016
Androy	897 037	18 949	47	0,050	0,022
Anosy	821 102	29 505	27	0,033	0,013
Menabe	723 699	48 814	15	0,020	0,017
Diana	855 588	19 993	43	0,041	0,021
Sava	1 198 774	23 794	50	0,029	0,020

### 3. Impératif de l'Etat pour reconstituer et préserver le réseau routier

Il est constaté que la principale raison de non-entretien des routes en général, est l'insuffisance des ressources financières. Ceci est vrai pour les routes nationales, dont la maîtrise d'ouvrage incombe au ministère chargé des Travaux publics. Mais pour les autres routes qui sont sous la responsabilité des CTD (Communes, Régions et des Provinces), des difficultés plus importantes dépassant le seul aspect budgétaire sont rencontrées. La plupart de ces maîtres d'ouvrage se sont engagés à assurer l'entretien, mais force est de constater qu'ils n'avaient pas la capacité et les compétences nécessaires à y faire face. Ils ne disposent pas des informations, des compétences et des ressources nécessaires pour réaliser l'entretien dans ses différentes phases (identification, budgétisation, programmation et réalisation effective). Ces contraintes ont amené une grande partie de ces maîtres d'ouvrage à négliger voire ignorer l'entretien routier.

Jusqu'à ce jour, les gouvernements successifs et les CTD n'ont pas pu garantir la préservation et l'entretien du réseau routier. Les Dirigeants successifs n'ont pas procédé à des actions appropriées pour assurer la bonne gestion des routes. Pourquoi ? Le Fonds d'Entretien Routier (FER) censé assurer le financement des entretiens du réseau routier n'arrive pas à honorer ses missions : s'agit-il d'un manque de fonds ou s'agit-il d'autres problèmes ?

Divers partenaires techniques et financiers ont appuyé l'Etat, certains CTD et institutions à réhabiliter des routes rurales et chacun essaie de mettre en place un système d'entretien selon leurs mécanismes de fonctionnement. Ces initiatives sont louables, mais il est nécessaire d'élaborer une politique cohérente de l'entretien routier, et de mettre en place les stratégies permettant à toutes les CTD, maîtres d'ouvrage, de travailler pour que l'ensemble des routes rurales malgaches puisse commencer à être entretenu convenablement.

Cette politique et ces stratégies doivent tenir compte, en priorité, des cadres légaux : lois sur la décentralisation et la Charte routière ainsi que d'autres lois pouvant concerner la gestion et la préservation du réseau routier afin de garantir la mobilité de la population. La deuxième priorité est d'octroyer à chaque Maître d'ouvrage du réseau routier les moyens financiers afin qu'il puisse disposer du budget pour entretenir les routes à leurs charges. Enfin la dernière priorité est de favoriser le partenariat public, privé et OSC, surtout en milieu rural, pouvant impliquer

toutes les parties prenantes à assurer la préservation et l'entretien du réseau des routes provinciales et routes communales.

Afin de préserver et entretenir le réseau routier, le Gouvernement devra impliquer davantage les Ministères techniques concernés et les CTD sur les actions suivantes :

- a) *Mise à jour de la Charte routière malagasy* : Ministères techniques chargés des Travaux Publics, des Transports, de l'aménagement du territoire et de la Décentralisation, et d'autres Ministères techniques pouvant être concernés comme l'Agriculture.
- b) *Mise à jour de la liste des RN si nécessaires* : Ministères techniques chargés des Travaux Publics, de l'aménagement du territoire et de la Décentralisation, et d'autres Ministères techniques pouvant être concernés comme l'Agriculture.
- c) *Mise à jour de la liste des RP et/ou Routes Régionales (au cas où ce sera créé après mise à jour de la charte routière) si nécessaires* : Ministères techniques chargés de la Décentralisation, de l'Aménagement du territoire et de l'Agriculture ainsi que des Travaux Publics en impliquant les CTD (Provinces et Régions).
- d) *Identification et officialisation de la liste des RC* : Ministères techniques chargés de la Décentralisation, de l'Aménagement du territoire et de l'Agriculture ainsi que des Travaux Publics en impliquant les Communes.
- e) *Respect des cadres légaux concernant la gestion et la préservation du réseau routier* : Ministères techniques chargés de la Décentralisation, de l'Aménagement du territoire, des Travaux Publics, des Transports et de l'Agriculture ; les CTD (Provinces, Régions et Communes).
- f) *Amélioration de la gestion du FER* : Ministères techniques impliqués dans la gestion du FER.
- g) *Maintien de la circulabilité et de l'accessibilité des usagers sur les RN* : Ministère technique chargé des Travaux Publics et des Transports.
- h) *Renforcement du budget des CTD* : Ministères techniques chargés du Budget et de la Décentralisation.
- i) *Appui et suivi des Communes dans la gestion des RC* : Ministères techniques chargés de la Décentralisation et de l'Aménagement du territoire.
- j) *Appui et suivi des CTD (Provinces et Régions) dans la gestion du réseau routier des RP* : Ministères techniques chargés de la Décentralisation et de l'Aménagement du territoire.
- k) *Appui et suivi technique des CTD (Provinces, Régions et Communes) dans l'entretien de leur réseau routier* : Ministère technique chargé des Travaux Publics et des Transports à travers les STD.
- l) *Mise en place de techniciens en aménagement routier communal ou intercommunal pour appuyer les Maires* : Ministère technique chargé de la formation professionnelle, Travaux Publics, de l'Aménagement du territoire.
- m) *Valorisation du capital humain local en formant la population rurale sur les techniques simples des travaux routiers* : Ministère technique chargé de la formation professionnelle, des Travaux Publics et de l'Agriculture.

## 4. Résultats à atteindre pour reconstituer le réseau routier

Il ne s'agit ici que d'une proposition mais chaque Ministère technique concerné devrait élaborer leur politique et stratégie d'intervention en spécifiant les axes stratégiques prioritaires avec les activités prioritaires à réaliser. Notons que cette politique et cette stratégie devront privilégier les axes principaux définis dans le PGE.

Résultats	Mission des Ministères techniques à atteindre	Ministères techniques concernés
1) Les MO du réseau routier appliquent les cadres légaux permettant de mieux gérer et préserver leurs routes.	<ul style="list-style-type: none"> <li>- La Charte routière est mise à jour.</li> <li>- La liste des RN est mise à jour (décret 99-776).</li> <li>- La liste des RP est mise à jour (décret 99-777).</li> <li>- Le décret permettant aux Communes de lister leurs RC est sorti.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Travaux Publics</li> <li>- Transports</li> <li>- Aménagement du territoire</li> <li>- Décentralisation</li> <li>- Agriculture</li> <li>- Autres</li> </ul>

Résultats	Mission des Ministères techniques à atteindre	Ministères techniques concernés
2) Le FER dispose de budget pour financer les MO du réseau routier à entretenir leurs routes.	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Le FER reçoit annuellement les fonds destinés à l'entretien du réseau routier.</li> <li>- Le FER communique le budget affecté à l'entretien du réseau routier sur son site web.</li> <li>- Le FER réajuste les critères de financement des travaux d'entretien.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Budget</li> <li>- Travaux Publics</li> <li>- Transports</li> <li>- Autres</li> </ul>
3) Le Ministère technique chargé des Travaux Publics disposent des moyens financiers suffisants pour garantir la circulabilité permanente sur les RN.	<ul style="list-style-type: none"> <li>- L'ARM dispose des moyens suffisants pour mieux gérer les réseaux structurants importants.</li> <li>- Les DIRTP et les DRTP disposent des moyens pour entretenir les RN.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Budget</li> <li>- Travaux Publics</li> </ul>
4) Les CTD disposent de budget pour entretenir leurs routes.	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Le Ministère chargé du Budget alloue à temps les parts d'impôt qui sont dus aux CTD.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Budget</li> <li>- Autres</li> </ul>
5) Les CTD bénéficient des aides de l'Etat pour préserver et entretenir leurs routes.	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Les CTD reçoivent des appuis financiers pour renforcer leur budget d'investissement.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Décentralisation</li> </ul>
6) Les CTD bénéficient des fonds du FER pour assurer l'entretien de leurs routes.	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Le FER augmente le budget destiné à entretenir le réseau routier des routes provinciales/régionales et communales.</li> <li>- Le FER revoit à la baisse ou annule l'apport exigé aux CTD.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Travaux Publics</li> <li>- Budget</li> </ul>
7) Les CTD disposent des espaces de dialogue avec les citoyens pour préserver leurs routes et les RN traversant leurs zones.	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Les provinces disposent des structures provinciales de concertation.</li> <li>- Les Régions disposent des structures régionales de concertation.</li> <li>- Les Communes disposent des structures locales de concertation.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Décentralisation</li> <li>- Aménagement du territoire</li> <li>- Travaux Publics</li> <li>- Transports</li> </ul>
8) Les CTD bénéficient des appuis techniques des STD pour entretenir leurs routes.	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Les STD (surtout DRTP) disposent des moyens pour appuyer les CTD.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Travaux Publics</li> <li>- Aménagement du territoire</li> <li>- Agriculture</li> <li>- Environnement</li> </ul>
9) Les Communes ou les Organisations intercommunales disposent des techniciens permanents en aménagement routier rural.	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Des ressources humaines habitant en permanence dans les Communes et ayant des capacités acquièrent des compétences en technique d'aménagement routier rural.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Formation professionnelle</li> <li>- Travaux Publics</li> <li>- Aménagement du Territoire</li> <li>- Environnement</li> </ul>
10) Les CTD disposent des mains d'œuvres compétentes disponibles au sein de la population rurale.	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Les populations rurales acquièrent des compétences en technique de base des travaux d'entretien des routes.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Formation professionnelle</li> <li>- Travaux Publics</li> </ul>

La réalisation de ces résultats nécessite une bonne gestion, une transparence et une bonne gouvernance au niveau de chaque Ministère concerné. La lutte contre la corruption est une des conditions nécessaires afin d'améliorer la qualité et la quantité des travaux routiers réalisés.

La priorisation des travaux routiers à réaliser revient aux Maitres d'ouvrage tout en considérant la stratégie mise en place par l'Etat pour assurer le développement durable de Madagascar.



Figure 2 : Tracé des routes à la charge des subdivisions TP en 2003

# TRACE LINEAIRE DES ROUTES A LA CHARGE DES SUBDIVISIONS DES TRAVAUX PUBLICS EN 2003

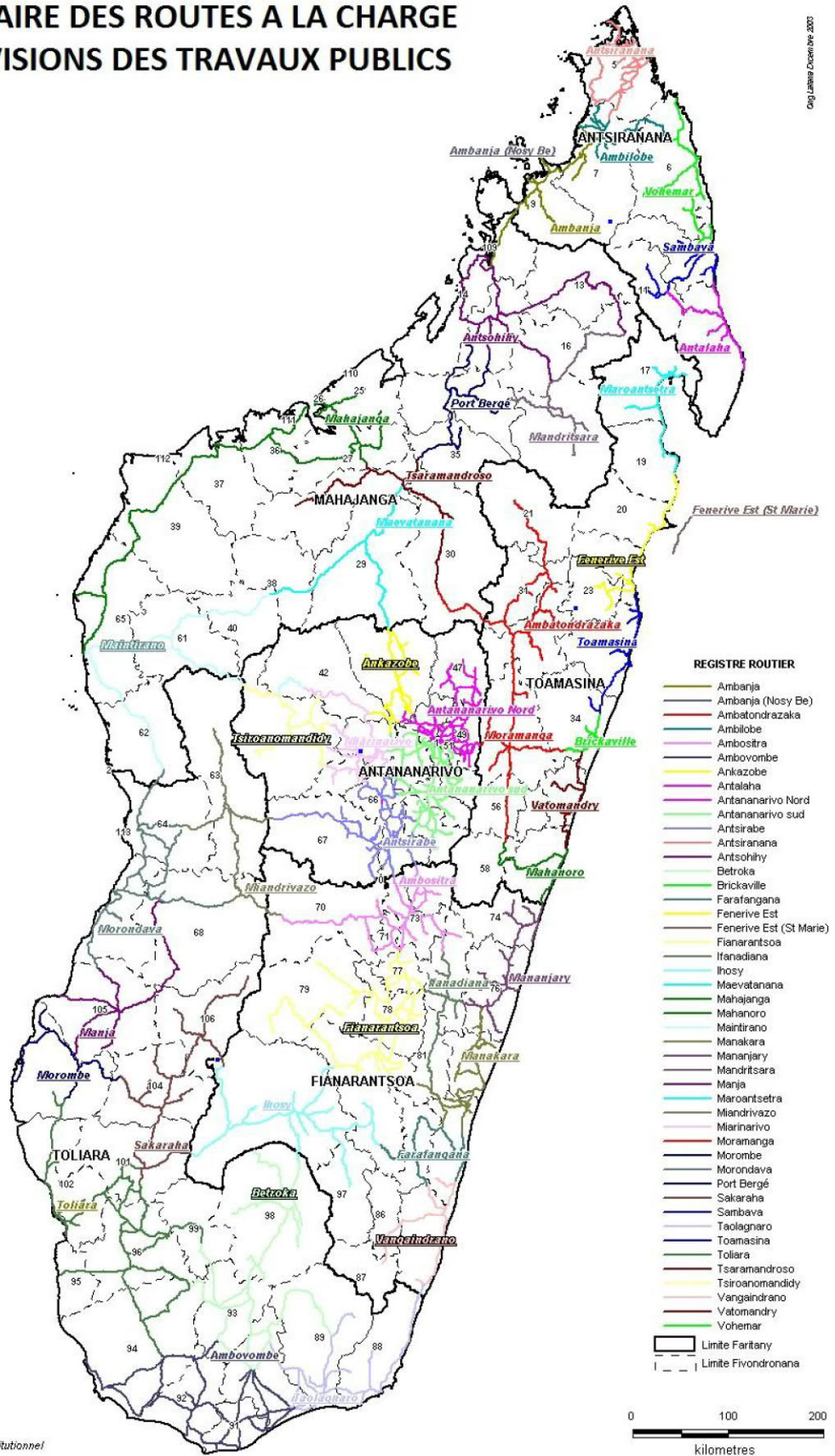


Figure 3 : Répartition du réseau routier sur le territoire national

# RÉPARTITION DU RÉSEAU ROUTIER À MADAGASCAR

- RN : Routes Nationales
- RIP : Routes d'Intérêts Provinciales
- Routes non classées

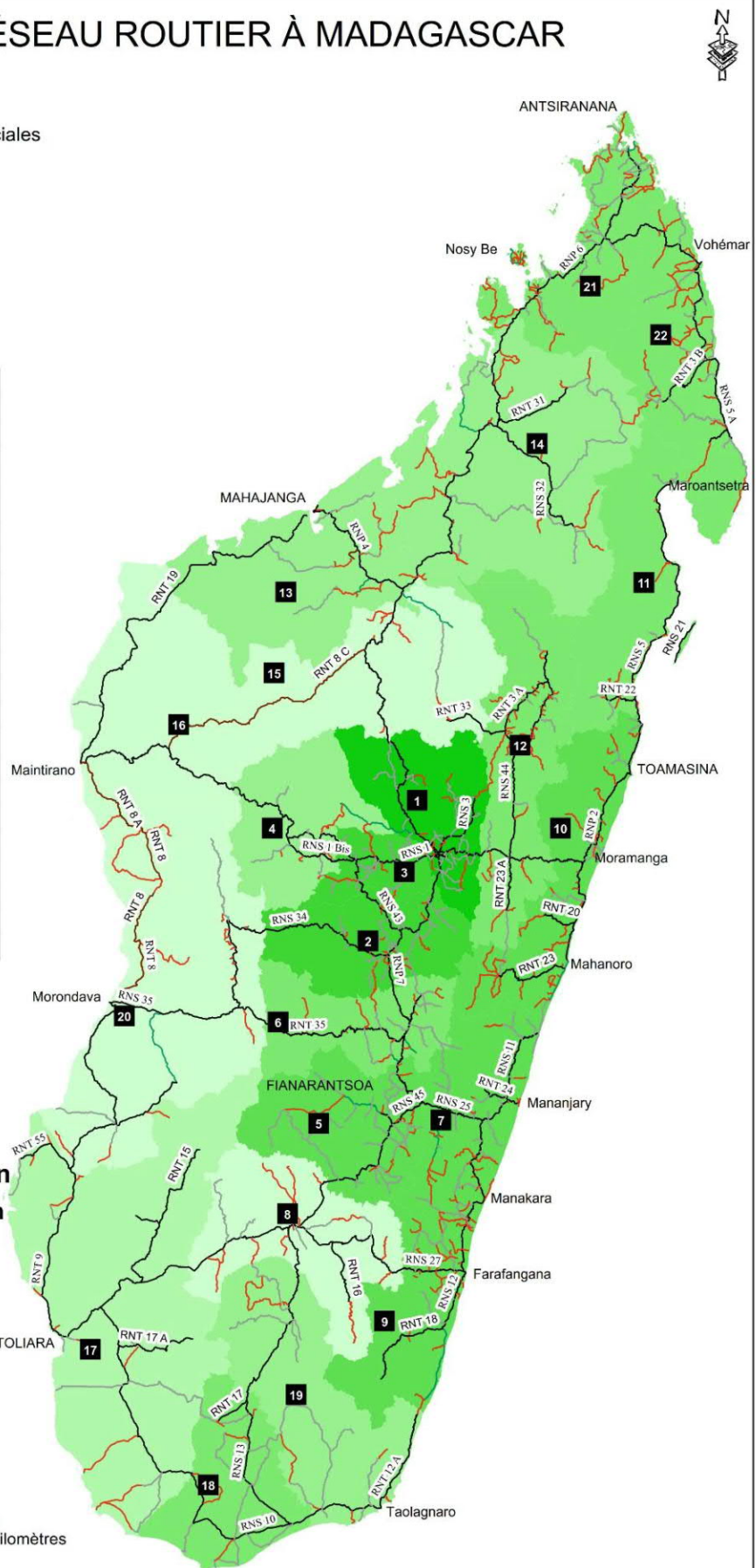


N°	REGION
1	Analamanga
2	Vakinankaratra
3	Itasy
4	Bongolava
5	Haute Matsiatra
6	Amonon i Mania
7	Vatovavy Fitovinany
8	Ihorombe
9	Atsimo Atsinanana
10	Atsinanana
11	Analanjirifo
12	Alaotra Mangoro
13	Boeny
14	Sofia
15	Betsiboka
16	Melaky
17	Atsimo Andrefana
18	Androy
19	Anosy
20	Menabe
21	Diana
22	Sava

## Répartition de la population Habitants par Km<sup>2</sup> par Région

- 8 - 15
- 16 - 25
- 26 - 30
- 31 - 60
- 61 - 80
- 81 - 135
- 135 - 236

0 75 150 300 Kilomètres





### ONG Lalana

249, Route Circulaire

VO 8 TER Miandrarivo Ambanidia – 101 Antananarivo

MADAGASCAR

Tél : (261 20) 22 369 86

GSM : 033 11 497 70 - 032 02 243 02

e-mail : [lalana@lalana.org](mailto:lalana@lalana.org) – [lalana@moov.mg](mailto:lalana@moov.mg)

Website : [www.lalana.org](http://www.lalana.org)