

# Les problématiques de l'entretien des routes rurales à Madagascar

Par ONG Lalana  
([www.lalana.org](http://www.lalana.org))

Présenté à l'atelier sur le Transport rural organisé par le Ministère des travaux Publics en février 2005.

L'Etat malgache a priorisé la réhabilitation et amélioration du réseau routier comme base du développement économique et social du pays. Un vaste programme routier est maintenant mis en œuvre selon une politique et stratégies définies au début de l'année 2000 et des outils et de mécanismes spécifiques. La réhabilitation de 8000 km de routes rurales a été prévue en cinq ans dans le cadre du Programme Sectoriel Transport. D'autres bailleurs financent également la réhabilitation de routes rurales à travers des initiatives gouvernementales ou directement avec des organisations internationales ou nationales.

Pour préserver cet important investissement sur le patrimoine routier, la question de l'entretien après la réhabilitation reste un problème qui n'est pas entièrement résolu. Malgré les dispositifs réglementaires, institutionnels ou financiers qui ont été mis en place, des centaines de kilomètres de routes nouvellement réhabilitées sont malheureusement à nouveau détruits peu de temps après les travaux, faute d'entretien et de protection adéquate.

Les routes nationales temporaires qui font partie des routes rurales et dont la maîtrise d'ouvrage incombe au ministère chargé des travaux publics bénéficient d'un dispositif plus ou moins efficace mais la principale raison de non entretien serait l'insuffisance des ressources financières. Les autres routes qui sont sous la responsabilité des communes et des provinces rencontrent des difficultés plus importantes et qui dépassent le seul aspect budgétaire. La plupart de ces maîtres d'ouvrage se sont engagés fermement à assurer l'entretien, mais force est de constater qu'ils n'avaient pas la capacité nécessaire à y faire face. Ils ne disposent pas toujours 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 à ignorer l'entretien routier.

Le présent constat essaie d'analyser la problématique de l'entretien des routes rurales sur les aspects institutionnels, techniques et financiers à partir des expériences tirées du terrain.

## *Aspect institutionnel de l'entretien :*

- **Méconnaissance des dispositifs institutionnels et mécanismes de l'entretien.** Une politique et stratégies du transport en milieu rural ont été adoptées au début de l'année 2001 notamment dans le cadre du Projet Transport Rural. La mise en application de cette politique et des stratégies convenues n'a pas été bien sentie alors qu'elles ont déjà connu des amendements depuis. Les responsabilités n'ont pas été bien saisies et les textes ont été ignorés. Les travaux d'entretiens ont été réalisés par des communes alors qu'ils auraient dû être faits par la province, maître d'ouvrage désigné par la Charte Routière. La récente mise en place des régions va encore mettre de la confusion dans les répartitions des responsabilités.
- **Une multitude de systèmes d'entretien.** A part les travaux entrepris dans le cadre du PTR/PST, d'autres bailleurs et institutions ont financé la réhabilitation de routes rurales (FID, UE, USAID, NORAD, organismes internationaux). Chacun a établi son propre système d'entretien et profité les mécanismes et outils existant selon leur niveau d'information et d'influence (AUP, péage...). La diversité de l'approche démontre des volontés de rentabiliser les investissements mais annonce également l'absence d'une unité de coordination de l'entretien des routes rurales. Ces initiatives sont louables et auraient dû être exploitées pour l'élaboration de la politique et stratégies de l'entretien cohérentes pour l'ensemble des routes rurales malgaches.

## *Aspect technique de l'entretien*

- **Le manque de compétences techniques.** Bon nombre de communes rurales souffrent du manque de compétences techniques pour l'entretien de ces routes. Seules les communes privilégiées suite à des

appuis de bailleurs ou ONG connaissent les procédures d'obtention de fonds auprès du FER. Des initiatives locales existent pour préserver les routes à travers les travaux communautaires mais les qualités techniques des travaux laissent à désirer et accélèrent même la dégradation des routes.

- **Les comportements et les habitudes des usagers et riverains accélèrent la dégradation des routes.** Les usagers et riverains de la route ne se rendent pas compte que certains de leurs comportements et habitudes accélèrent la dégradation de nos routes. Cette situation est surtout observée sur les parties de la route traversant les villages et hameaux en termes d'assainissement et création d'accès aux riverains. Des campagnes d'information et de sensibilisation des usagers et riverains font souvent défaut alors qu'elles peuvent constituer une garantie de pérennité des routes.
- **L'absence et le manque de respect aux barrières de pluies.** Le rôle des barrières de pluies pour la préservation des routes en terre a été négligé ou ignoré. Les abus perpétrés par les personnalités influentes issues de l'administration, de la politique, l'absence de réactions des autorités compétentes suite aux infractions commises sur les barrières constitue des facteurs de démotivation pour les initiatives locales de protection de la route. Les intérêts ponctuels et particuliers des usagers ont mis en cause l'intérêt général et la pérennité des routes.  
Au-delà de ces infractions volontaires, les contraintes liées à l'évacuation de certains produits périssables (raisins, litchis, lait...) posent également un problème dans la gestion des barrières.
- **La cohérence entre niveau de service et capacités techniques des maîtres d'ouvrage.** Le niveau d'aménagement des routes réhabilitées a été surestimé par rapport au trafic attendu. Cette situation rend l'entretien difficile car les apports escomptés de la réhabilitation ne sont pas suffisants pour assurer un entretien convenable.

#### *Aspect financier de l'entretien*

- **Les procédures et possibilités de financement ne sont pas connues.** Plusieurs options de financement existent en matière d'entretien comme le FER, l'IPPTE mais quelques communes en ont seulement pu profiter. Les informations relatives à ses possibilités de financement sont difficiles d'accès ou ne sont pas connues par les responsables communaux.
- **L'insuffisance du fonds alloué à l'entretien.** Le niveau de fonds disponible auprès du Fonds d'Entretien Routier (FER) ne permet pas d'assurer l'entretien de toutes les routes à Madagascar. Les maîtres d'ouvrages comme les communes devraient alors s'orienter vers d'autres possibilités de financement. Mais, la plupart des communes ne disposent pas des possibilités ni des capacités. Le budget communal dont les prévisions de recettes sont constituées par les subventions et les diverses taxes, est alloué plutôt vers les autres aspects du développement. L'entretien des routes est relégué en seconde priorité et ne bénéficie d'aucune ressource locale. Cette tendance est également perçue au niveau des provinces.
- **La polémique sur le péage.** L'instauration du péage par certaines collectivités pour le financement de la route et avec l'appui d'ONG ou bailleurs de fonds fait diviser encore bon nombre d'autorités et de techniciens. Le péage est perçu comme une entrave à la libre circulation des biens et de personnes. D'autres arguments considèrent le péage comme un surplus de taxe pour les véhicules à part celle perçue dans les prix des carburants. L'initiative d'instauration du péage fait suite à l'absence ou insuffisance des autres possibilités de financement. Le péage a permis d'entretenir et de maintenir des kilomètres de route dans un état circulaire. L'absence d'une position claire de l'Etat sur ce péage fait entretenir le doute et constitue une raison de refus de paiement pour certains usagers.