

REPOBLIKAN'I MADAGASIKARA
Tanindrazana - Fahafahana - Fandrosoana

ASSEMBLÉE NATIONALE

LOI n° 98-026

Portant refonte de la Charte Routière

EXPOSE DES MOTIFS

Le réseau routier de Madagascar est constitué par l'ensemble de voies carrossables et matérialisées permettant de relier les différents centres d'activités du Pays. Les différents maîtres d'ouvrage : État, Collectivités Territoriales Décentralisées ou opérateurs privés, contribuent au financement de l'aménagement et de l'entretien du réseau routier qui leur est confié.

L'entretien des routes est souvent négligé alors que les maîtres d'ouvrages allouent une part importante de leur budget pour leur réhabilitation.

Cette situation provient, d'une part de l'insuffisance de textes définissant les charges et les responsabilités de l'État, des Collectivités Territoriales Décentralisées et des opérateurs privés, et d'autre part, de l'absence de cadre de concertation permettant à ces derniers de conjuguer leurs efforts dans un programme commun, en harmonie avec l'environnement.

Tel est l'objet de la présente Loi.

REPOBLIKAN'I MADAGASIKARA
Tanindrazana - Fahafahana - Fandrosoana

ASSEMBLÉE NATIONALE

LOI n° 98-026

Portant refonte de la Charte Routière

L'Assemblée nationale a adopté en sa séance du 18 décembre 1998, la Loi dont la teneur suit :

TITRE PREMIER
DES GÉNÉRALITÉS

Article premier .- La présente Loi constitue la Charte Routière à Madagascar. Elle définit les modalités de gestion rationnelle du patrimoine routier et détermine les niveaux de responsabilités de l'État, 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.

TITRE II
DE LA CLASSIFICATION DES ROUTES

Chapitre Premier
Les catégories de réseaux

Article 2.- Le patrimoine routier concerné par la présente loi est divisé en trois réseaux de routes :

- Le réseau des routes nationales
- Le réseau des routes provinciales
- Le réseau des voies communales

Article 3.- L'ordre de classement des routes dans l'un des trois réseaux définis ci-dessus est prononcé par Décret pris en Conseil de Gouvernement, sur proposition du Ministère chargé des Travaux Publics, après une décision de l'Organe délibérant des Collectivités

concernées.

Le déclassement d'une route est soumis à l'existence d'un contrat entre les Collectivités Décentralisées concernées. Le déclassement d'une route et son reclassement dans un autre réseau doivent faire l'objet d'une procédure d'enquête d'utilité publique.

Chapitre II

Les critères de classement des routes

Article 4.- Les critères de classement d'une route dans le réseau des routes nationales, constituant l'épine dorsale du transport routier, sont :

- Routes reliant deux chefs-lieux de Province Autonome (RN) ;
- Routes reliant les chefs-lieux de Province Autonome à des chefs-lieux de Région ;
- 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 ;
- Routes d'accès à des zones d'intérêt touristique ;
- Routes revêtant un caractère stratégique ;
- Routes assurant l'intégrité territoriale.

Les routes d'accès aux chefs lieux de Fivondronampokontany, prévues à l'alinéa 3 du présent article peuvent être déclassées du réseau national et reclassées dans le réseau des routes provinciales défini à l'article 6, lors de la mise en place effective des Provinces Autonomes.

Sur la base de ces critères et en cette période transitoire, le Ministère des Travaux Publics doit établir, en conséquence, un premier décret de classement des routes nationales et des routes provinciales, servant de texte d'application de la Charte routière.

Article 5.- L'aménagement et la réhabilitation des routes du réseau des routes nationales incombent à l'État. A cet effet, le financement des travaux d'aménagement et de réhabilitation est pris en charge par le Budget Général de l'État dans le cadre d'un programme pluriannuel adopté par l'Assemblée nationale. Le financement des travaux d'entretien est pris en charge par le Fonds d'Entretien Routier, sur présentation d'un programme approuvé par le Conseil

d'orientation.

Article 6.- Les critères de classement d'une route dans le réseau des routes provinciales sont :

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

Article 7.- L'aménagement et la réhabilitation des routes du réseau des routes provinciales incombent aux Provinces Autonomes.

Le cofinancement des travaux d'entretien des routes du réseau des routes provinciales attribuées aux Provinces autonomes, est assuré conjointement par le Budget provincial et par le Fonds d'Entretien Routier, sur présentation par le Conseil Provincial au Conseil d'Orientation d'un programme pour approbation.

Article 8.- Sont classées dans le réseau des routes communales, les voiries se trouvant à l'intérieur des collectivités communales, à l'exclusion des routes nationales traversant ces agglomérations. Les Collectivités Communales assurent, cependant dans tous les cas, la maintenance des dépendances. Le principe de continuité d'entretien aux diverses jonctions des réseaux doit être respecté par les deux maîtres de l'ouvrage concernés.

Article 9.- L'aménagement et la réhabilitation des routes du réseau des routes communales incombent aux Communes. A cet effet, le financement des travaux d'aménagement et de réhabilitation est pris en charge par le Budget Communal, dans le cadre d'un programme adopté par le Conseil Municipal. Le cofinancement des travaux d'entretien est assuré conjointement par le Budget Communal et par le Fonds d'Entretien Routier, sur présentation d'un programme approuvé par le Conseil Municipal ou communal et dont les allocations sont décidées par le conseil d'Orientation.

Article 10.- Les routes ne faisant pas l'objet d'un classement dans l'un des réseaux défini à l'article 2 ne sont pas régies par la présente loi.

TITRE III

**DE LA DÉFINITION DES RESPONSABILITÉS
DES MAÎTRES DE L'OUVRAGE ET DE LEUR CHAMP DE
COMPÉTENCES VIS-À-VIS DE LA ROUTE**

**Chapitre Premier
Les responsabilités des Maîtres de l'ouvrage Public
dans la gestion des réseaux routiers**

Article 11.- l'État, représenté par le Ministère chargé des Travaux publics, est le Maître de l'ouvrage des routes du réseau des routes nationales.

Les Gouverneurs des Provinces autonomes sont les Maîtres de l'ouvrage des routes du réseau des routes provinciales.

Les Maires sont les Maîtres de l'ouvrage des réseaux des routes Communales.

Articles 12.- Les Maîtres de l'ouvrage, en tant que gestionnaires du réseau routier qui leur est attribué, doivent mettre en oeuvre les moyens les mieux adaptés permettant la sauvegarde de leur patrimoine routier et sa bonne exploitation.

Article 13.- Les Maîtres de l'ouvrage peuvent déléguer tout ou partie de leurs compétences dans le cadre de la loi réglementant la maîtrise de l'ouvrage public.

TITRE IV DES MODES DE FINANCEMENT ET DES TYPES DE CONVENTIONS PASSÉES ENTRE MAÎTRES D'OUVRAGE

Chapitre Premier Les modes de financement

Article 14.- Le financement des opérations d'aménagement ou de réhabilitation sur tous les réseaux routiers est pris en charge par les Maîtres de l'ouvrage concernés. Ceux-ci peuvent contracter des prêts ou bénéficier de subventions, d'aides ou de dons auprès de l'État et/ou des Bailleurs de fonds.

Dans le cadre de la convention de financement, les conditionnalités de la convention, résultent et qui sont susceptibles de porter atteinte à l'intégrité territoriale, à la souveraineté nationale, au remboursement à terme échu des emprunts, à la libre concurrence et à la libéralisation par des clauses de monopolisation et d'exclusion, sont prohibées.

Des textes réglementaires préciseront, en tant que besoin, les modalités d'application de cet article.

Article 15.- Quelle que soit son origine, le financement des opérations d'aménagement ou de réhabilitation est subordonné à la définition préalable, sur le plan technique et financier, d'un dispositif d'entretien routier.

Article 16.- Le financement des dépenses d'entretien et de gestion du réseau routier est supporté totalement ou partiellement par les Fonds d'Entretien Routier (F.E.R), conformément au décret d'application de la loi portant création du F.E.R.

Chapitre II Les types de conventions passées entre Maîtres de l'ouvrage public

Article 17.- L'État peut conclure, avec chaque Collectivité Territoriale Décentralisée, maître de l'ouvrage du réseau, une convention pluriannuelle pour la mise en oeuvre d'une politique routière.

Ces conventions précisent, en particulier, les modalités de financement et de réalisation des travaux ainsi que, le cas échéant, les modalités de déclassement et de classement.

Article 18.- Les Collectivités Territoriales Décentralisées peuvent, si elles en ont les moyens techniques et financiers, réaliser elles-mêmes les missions de programmation, de contrôle, de suivi et de gestion relatives aux travaux sur leur réseau routier. Dans le cas contraire, elles peuvent faire appel, à titre onéreux, au secteur privé ou aux services de l'État pour des missions d'assistance au maître de l'ouvrage, de délégation de maîtrise d'ouvrage ou de maîtrise d'œuvre. Les conditions de ces interventions sont précisées par des textes réglementaires.

Article 19.- L'État et les Collectivités Territoriales Décentralisées, en tant que Maîtres de l'ouvrage, peuvent déléguer à des opérateurs privés, l'exploitation de la route et des équipements annexes, tels les bacs.

TITRE V DE LA STRATÉGIE D'EXTENSION DES INFRASTRUCTURES ROUTIÈRES

Article 20.- L'État et les Collectivités Territoriales Décentralisées, en tant que Maîtres de l'ouvrage, peuvent confier à des concessionnaires privés la conception, l'exécution des travaux de reconstruction, de réhabilitation et/ou l'entretien et l'exploitation des axes routiers.

Article 21.- Pour inciter la participation du secteur privé à la construction, à la réhabilitation et l'entretien des infrastructures routières, les maîtres de l'ouvrage peuvent mettre en concession une partie ou la totalité de leur réseau. Les concessions routières ne peuvent être attribuées qu'à la suite des procédures transparentes d'appel à la concurrence.

TITRE VI DU RÔLE SPÉCIFIQUE DU MINISTÈRE CHARGE DES TRAVAUX PUBLICS DANS LA PROGRAMMATION ET LA DÉFINITION DES NORMES

Article 22.- La Politique Nationale Routière de l'État en matière d'aménagement, de réhabilitation et d'entretien routier est définie par le Gouvernement, conformément au schéma directeur de l'Aménagement du Territoire.

Le Ministre chargé des Travaux Publics définit les grands objectifs, sur la base des propositions émanant de tous les Maîtres de l'ouvrage. Cette politique est traduite dans le schéma directeur d'aménagement des réseaux routiers approuvé en conseil de Gouvernement.

L'obtention du financement public est modulé en fonction du degré d'intégration, au sein du schéma directeur du projet présenté.

Article 23.- L'État, représenté par les Ministres chargés des Travaux Publics et de l'Aménagement du Territoire et de la Ville, définit les normes techniques et les normes de services pour les besoins exprimés. Celles-ci sont arrêtées après concertation avec les organisations professionnelles du secteur.

TITRE VII DE LA STRATÉGIE D'ENTRETIEN ROUTIER ET DES MODES DE RÉALISATION DES TRAVAUX

Article 24.- Dans le cadre de la Politique Nationale Routière, l'État met un accent particulier sur l'entretien routier. Ceci se traduit en particulier par la mise en place du Fonds d'Entretien Routier et les prérogatives attribuées à celui-ci.

Article 25.- Les travaux sont confiés prioritairement au secteur privé. Ils peuvent, le cas échéant, être réalisés en régie directe par les services techniques des Collectivités Territoriales Décentralisées ou en régie par les services déconcentrés de l'État.

TITRE VIII DU CONTRÔLE DE L'INTÉGRITÉ DE L'EMPRISE DE LA ROUTE ET DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE POUR LES MAÎTRES D'OUVRAGES

Article 26.- Le contrôle de l'intégrité de l'emprise d'une route est définie par l'Ordonnance 60-166, pour les routes nationales et par le décret 63-192 fixant le code de l'urbanisme et de l'habitat.

Article 27.- La politique de sauvegarde du patrimoine routier et de ses usagers est constituée par les composantes suivantes :

- la sécurité routière, au même titre que la sécurité des biens et des personnes,
- le confort et l'harmonie du trafic,
- la conservation du patrimoine routier,
- la police relative aux réseaux routiers.

Article 28.- Les dispositions relatives à la sécurité routière, à la police générale de la route et au contrôle de l'intégrité de l'emprise d'une route provinciale et communale, sont prises dans des textes réglementaires.

TITRE IX DE LA PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT

Article 29.- Tous projets d'investissement routier, ayant trait à des travaux de construction, de réhabilitation ou nécessitant des emprunts de matériaux sont soumis à l'étude d'impact environnemental. Ils doivent, suivant les réglementations en vigueur, se conformer aux conditions et aux procédures stipulées, notamment, au Décret n° 95-377 du 23 avril 1995 relatif à la mise en comptabilité des investissements avec l'Environnement.

TITRE X DES DISPOSITIONS DIVERSES

Article 30.- Des textes réglementaires détermineront, en tant que besoin, les modalités d'application de la présente loi.

Article 31.- Toutes les dispositions législatives et réglementaires antérieures contraires à celle de la présente loi sont et demeurent abrogées.

Article 32.- La présente loi sera publiée au Journal Officiel de la République.

Elle sera exécutée comme loi de l'État

Antananarivo, le 18 décembre 1998

LE PRÉSIDENT DE L'ASSEMBLÉE NATIONALE,

LE SECRÉTAIRE,

ANDRIANARISOA Ange Christophe F.