



**MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS, TRANSPORTS ET COMMUNICATIONS (MTPTC)**

**AGENCE D'EXECUTION DU MTPTC  
UNITE CENTRALE D'EXECUTION (UCE)**

**PROGRAMME DE TRANSPORT ET CONNECTIVITE DEPARTEMENTALE**

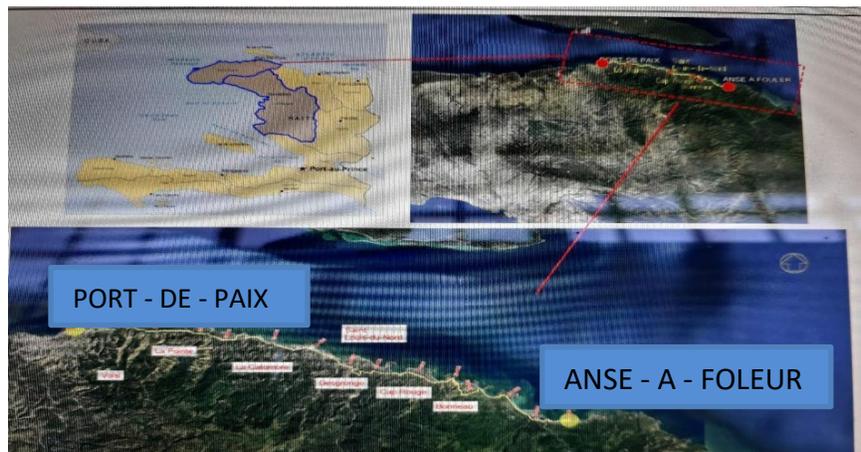
**SUPERVISION DES TRAVAUX DE CONSTRUCTION DE LA ROUTE  
DEPARTEMENTALE PORT-DE-PAIX/ANSE-A-FOLEUR (RD501) ET DE CINQ (5)  
PONTS EN TROIS LOTS :**

<b>Lots</b>	<b>Désignation</b>	<b>Exécutants</b>
L0	Port-de-Paix/Anse-à-Foleur Pk 000 à P27+500	EQUIPE DESIGNEE DU MTPTC
L1	PONT 1 (PK13+600) PONT 2 (PK17+200)	GMA CONSTRUCTION
L2	PONT 3 (PK18+800) PONT 5 (PK25+700)	COCIMAR
L3	PONT 4 (PK23+400)	ECCOMAR

**Financé par : BANQUE INTERAMERICAINE DE DÉVELOPPEMENT (BID)  
ACCORD DE DON 4618/GR-HA  
Contrat No: 4618-MTPTC-CF-SFQC-002-2020**

**RAPPORT MENSUEL DE SUPERVISION**

**JANVIER 2022**



## TABLE DES MATIERES

<b>1. PRESENTATION DU PROJET .....</b>	<b>1</b>
1.1. Description du projet .....	1
1.2. Justification du projet .....	1
<b>2. LOT 0.....</b>	<b>2</b>
2.1. Nature et consistance des travaux.....	3
2.2. Caractéristiques du projet de réhabilitation de la route : Lot 0 .....	4
2.3. Paramètres de conception géométrique .....	4
2.4. Profils en travers TypE .....	5
2.5. Ouvrages hydrauliques .....	6
2.6. Synthèse de la situation du projet .....	6
2.7. Etat d'avancement du lot 0.....	7
2.8. TRAVAUX EFFECTUES DURANT LA PERIODE .....	9
2.9. Contraintes et difficultés rencontrées.....	10
2.10. Personnel de l'Equipe Désignée.....	10
2.11. Plan de Gestion (PGES) et PAQ .....	10
<b>3. LOT 1.....</b>	<b>12</b>
3.1. Description du Lot 1 .....	13
3.2. Avancement physique des travaux.....	15
3.3. Renseignement du Lot 1 .....	16
3.4. Données Structurelles CONTRACTUELLES DU Lot 1.....	16
3.5. Contraintes et difficultés rencontrées au cours du mois .....	17
3.6. Personnel de l'Entreprise.....	17
3.7. Plan de Gestion (PGES) et PAQ .....	17

<b>4. LOT 2.....</b>	<b>19</b>
4.1. Description du Lot 2.....	20
4.2. Avancement physique des travaux.....	20
4.3. RENSEIGNEMENT DU LOT 2.....	21
4.4. Données Structurelles Contractuelles du Lot 2.....	21
4.5. Contraintes et difficultés rencontrées.....	22
4.6. Personnel de l'Entreprise.....	22
4.7. Plan de Gestion (PGES) et PAQ.....	23
<b>5. LOT 3.....</b>	<b>24</b>
5.1. Description du Lot 3.....	25
5.2. Avancement physique des travaux.....	25
5.3. Renseignement du Lot 3.....	26
5.4. Données Structurelles contractuelles du Lot 3.....	27
5.5. Contraintes et difficultés rencontrées.....	27
5.6. Personnel de l'Entreprise.....	28
5.7. Plan de Gestion (PGES) et PAQ.....	28
<b>6. DONNÉES RELATIVES AU CONTRAT DE SUPERVISION.....</b>	<b>28</b>
6.1. Données générales.....	29
6.2. Ressources mobilisées pendant la période.....	29
6.3. Personnel.....	29
6.4. Activités menées par la Mission de Contrôle.....	30
6.5. Organisation de la Mission de Contrôle.....	31
6.6. Contrôle de facturation.....	32
6.7. Évolution programmée du projet.....	32
6.8. Avancement physique et financier des travaux.....	32

6.9. Suivi de la qualité .....	32
<b>6.9.1. Contrôle de qualité.....</b>	<b>32</b>
<b>6.9.2. Plan Assurance Qualité (PAQ).....</b>	<b>32</b>
6.10. Suivi des prescriptions environnementales et sociales .....	32
<b>6.10.1. Plan de gestion environnementale et sociale.....</b>	<b>32</b>
<b>6.10.2. Équité .....</b>	<b>33</b>
<b>7. ANNEXES.....</b>	<b>34</b>

## 1. PRESENTATION DU PROJET

### INTITULÉ DU PROJET :

**ASSISTANCE AU MAITRE D'OUVRAGE ET SUPERVISION DES TRAVAUX DE REHABILITATION DU TRONCON PORT-DE-PAIX / ANSE-A-FOLEUR DE LA ROUTE DEPARTEMENTALE RD 501**

#### 1.1. DESCRIPTION DU PROJET

Dans le cadre d'un programme de réhabilitation des infrastructures routières et d'intégration du territoire, le Ministère des Travaux Publics, Transports et Communications (MTPTC), entend réaliser la réfection de la Route Départementale Paix-de-Paix / Anse-à-Foleur (RD 501), passant par les Communes de Saint Louis du Nord et de Cap Rouge.

Les travaux routiers seront effectués en régie par le Ministère Des Travaux Publics, Transports et Communications (MTPTC) du Pk 0+000 à Port-de-Paix (Ville) au Pk 27+500 à Anse-à-Foleur. Conformément aux TDR, il n'y a pas d'intervention sur les sections de route suivantes déjà revêtues : Tronçon compris entre le Pk 11+150 et le Pk 14+050 et celui compris entre le Pk 26+400 et le Pk 27+500. La construction des cinq (5) ponts de ce tronçon routier sera effectuée par les Entreprises GMA, COCIMAR et ECCOMAR. Ce projet est financé par la Banque Interaméricaine de Développement BID à travers un contrat de don noté 4618/GR-HA passé entre le Gouvernement Haïtien et la Banque Interaméricaine de Développement BID.

#### 1.2. JUSTIFICATION DU PROJET

La réhabilitation de ce tronçon de route RD501 permettra de faciliter les déplacements entre Port-de-Paix et Anse à Foleur. Elle permettra, entre autres, d'améliorer la qualité de vie des populations avoisinantes, de faciliter le transport des denrées agricoles de la région, de favoriser le développement du tourisme local, de réduire la durée de transport, dans de meilleures conditions de confort et de sécurité.

- Faciliter le transport des biens et marchandises produits dans la région, constitue l'un des tous premiers avantages de la réhabilitation de la RD501.
- Cet axe routier sera, aussi, très important pour le développement touristique, et permettra d'encourager l'activité économique dans la région du Nord-Ouest.
- Il permettra de diminuer la durée de transport des produits périssables.
- Il améliorera, de façon significative, la sécurité de tous les usagers de cet axe routier.
- Il facilitera le désenclavement progressif des points reculés du pays.

## 2. LOT 0

**Travaux de Réhabilitation de 23.5 kms de la  
Route Départementale Port-de-Paix / Anse-à-Foleur  
Equipe Désignée du MTPTC**

## **2.1. NATURE ET CONSISTANCE DES TRAVAUX**

Les travaux à réaliser comprennent principalement :

- La mise à jour des plans d'exécution pour les ouvrages à construire ;
- Les travaux topographiques et d'implantation du projet ;
- Les travaux d'installation du chantier et du bureau de la Mission de Contrôle ;
- Les travaux de préparation du terrain dans l'emprise du projet ;
- Les travaux de terrassements généraux pour la construction de la plate-forme routière ;
- Les travaux de reconstruction de la chaussée, avec mise en place d'une couche de roulement en béton bitumineux ;
- La construction d'ouvrages d'assainissement (caniveaux, trottoirs, accotements en béton, fossés, buses en béton et dalots) et/ou la réfection et le réaménagement des ouvrages existants à conserver ;
- Les travaux de recalibrage des écoulements et de protection des talus (amont et aval) contre l'érosion ;
- Les travaux de construction d'ouvrages d'art ;
- Les travaux de signalisation horizontale et verticale ;
- La prise en charge des mesures environnementales stipulées dans le PGES ;
- La description détaillée des travaux et leurs spécifications sont indiquées dans le Cahier des Clauses Techniques Particulières et dans le dossier de plans d'exécution.

**Maître d'Ouvrage :**

MINISTERE DES TRAVAUX PUBLICS, TRANSPORTS ET COMMUNICATIONS (MTPTC)

**Maître d'Ouvrage Délégué**

Unité Centrale d'Exécution (UCE) ; Agence d'Exécution (AE)

**Organisme de financement :** BANQUE INTERAMERICAINE DE DEVELOPPEMENT (BID)

**Titre : Accord de Financement :** *No4618/GR-HA*

**Opération N° :** *4618-MTPTC-T-AOI-008-2020*

**Coût de la supervision pour les quatre (4) Lots :** USD 2,111,340.00

**Lot 0 :** Travaux de Réhabilitation de la Route Port-de-Paix / Anse à Foleur

**Coût des travaux :** USD 15,000,000.00 pour les (23.500 Km) dont USD 638,297.87 au Km

**Entité d'Exécution :** Equipe Désignée du MTPTC

**Délai d'exécution des Travaux :** 18 mois

**Période de garantie :** 12 mois à partir de la réception provisoire

## **2.2. CARACTERISTIQUES DU PROJET DE REHABILITATION DE LA ROUTE : LOT 0**

Les caractéristiques de la route sont les suivantes :

- Topographie du terrain : Plat et partiellement montagneux
- Classification de la route : Départementale
- Vitesse de conception : 20km/h
- Nombre de voies : 2
- Largeur de la voie : 3,5m
- Largeur trottoir : 1,5m
- Pente transversale chaussée : 2,50%
- Pente transversale trottoir : variable - max4%
- Dévers max. : 6%
- Rayon minimum : 8m (20 km/h)
- Pente longitudinale maximum : 10%
- Surlargeur minimum : 0,6m
- Création de bermes dans certaines zones
- Construction de murs de soutènement
- Construction de gabions
- Construction de fossés de type I, II et III

## **2.3. PARAMETRES DE CONCEPTION GEOMETRIQUE**

**Les paramètres de conception géométrique utilisés sont : AASHTO, 6<sup>ième</sup> édition 2011.**

Des dispositions seront prises lors de l'exécution des travaux en vue d'orienter la circulation et de guider en toute sécurité les véhicules de tout type et les piétons utilisant les aires de travail.

Des panneaux d'information et de direction seront installés avant et dans les zones d'intervention. Des messages seront diffusés dans les stations de radio pour tenir la population et tous les usagers de la route informés de toute fermeture de route ou tout arrêt de trafics et des déviations à emprunter le cas échéant, en particulier dans les zones urbaines à forte densité de population.

## 2.4. PROFILS EN TRAVERS TYPE

Ci- dessous sont présentés les profils en travers-type de la route

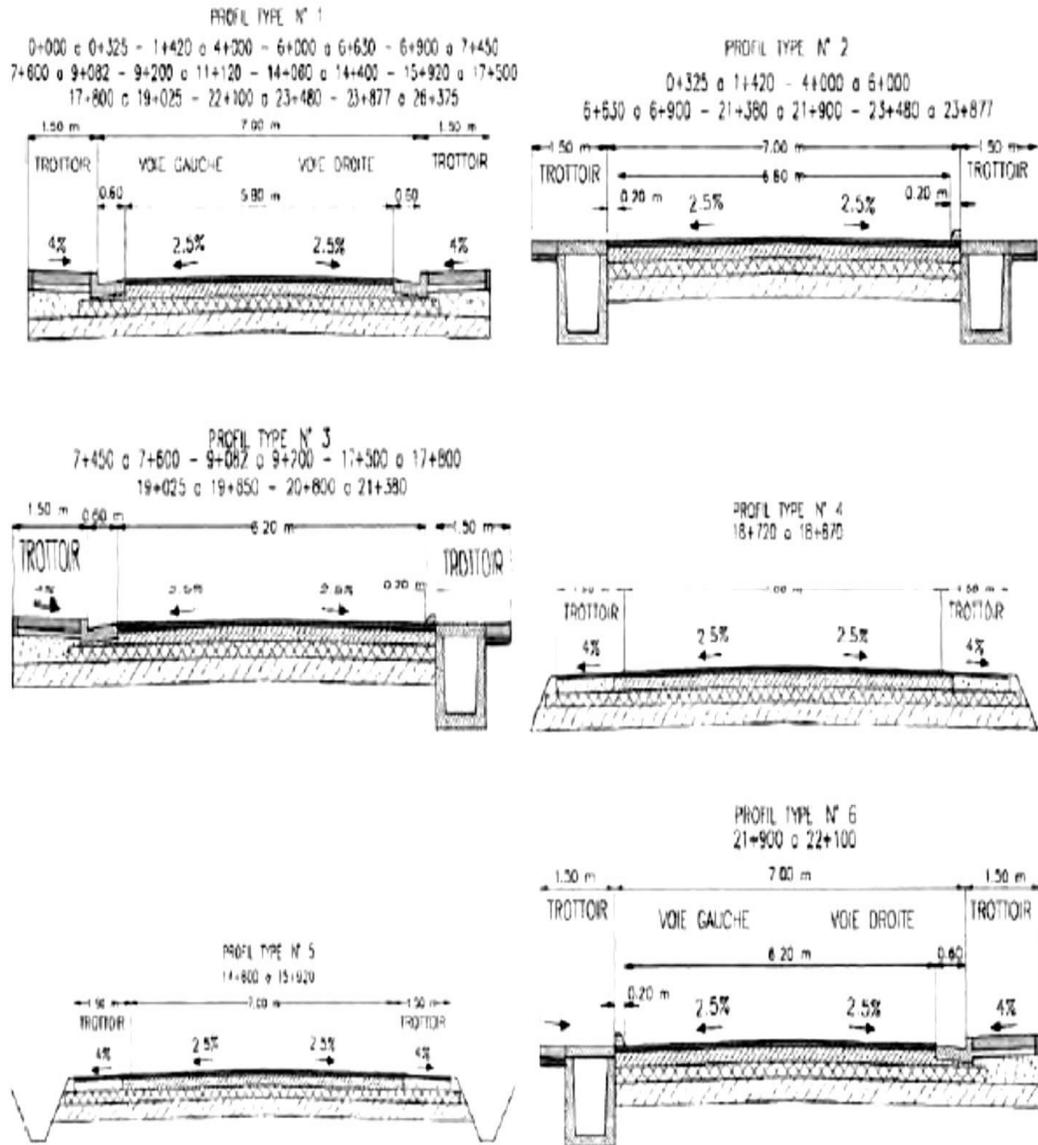


Figure 28 - Profils en travers-type  
(Voir plan du Project « HA-RD501-05-PTT-02 »)

## **2.5. OUVRAGES HYDRAULIQUES**

Les ouvrages hydrauliques et d'assainissement utilisés sur le tronçon de réhabilitation de la route Port-de-Paix / Anse-à-Foleur sont constitués des éléments suivants :

- Buses circulaires en béton de diamètres variés ;
- Dalots à sections rectangulaires ou carrées de dimension variée ;
- Fossés longitudinaux et/ou caniveaux ;
- Des descentes d'eaux pluviales à aménager en fonction des exutoires des buses, des dalots et de la topographie du terrain.

## **2.6. SYNTHÈSE DE LA SITUATION DU PROJET**

Le projet RD 501 a été conçu sur une approche particulière. En effet, les travaux de réhabilitation de la route, seront exécutés en régie par une équipe désignée du MTPTC, au lieu de recourir au modèle traditionnel de mise en œuvre par des entreprises privées. Cette approche vise à renforcer les institutions publiques.

Tel que signalé lors des rapports précédents, l'ordre de démarrage a été remis respectivement à l'Equipe désignée en date du 16 Août 2021. Cependant, les travaux n'ont pas encore pu démarrer physiquement sur le terrain, à l'exception des activités suivantes :

- travaux topographiques (relevés & implantation)
- dossier d'exécution
- mobilisation des équipements nécessaires
- mobilisation du personnel

Le problème d'expropriation est au point d'être résolu sur les 6 kms, selon le principe établi par les différents acteurs, des efforts remarquables sont en train d'être consentis par INSUCO, la firme engagée pour faire la compensation pour les impactés, afin de libérer complètement le tronçon de route, comme convenu dans le protocole d'accord.

Des avancées considérables sont enregistrées au cours du mois de janvier au niveau des expropriation et compensations. Des contrats sont signés avec les différents impactés et le paiement des compensations débutera bientôt.

## **2.7. ETAT D'AVANCEMENT DU LOT 0**

Jusqu'à présent, les travaux tardent à démarrer sur le chantier à part les travaux de levés topographiques et d'implantation. Néanmoins, le dossier technique d'exécution partiel du tronçon compris entre le PK 17+000 au PK 23+000 a été soumis à la Mission de Contrôle pour validation depuis le 10 janvier 2022. Le dossier technique d'exécution a été analysé avec minutie par la MdC.

Les différentes remarques et l'ensemble des suggestions produits par la MdC ont été transmis pour appréciation, au Maître de l'Ouvrage, avec le dossier technique d'exécution.

L'essentiel du dossier d'exécution est constitué des éléments ci-dessous :

- Mémoire justificatif
- Dossiers plans  
Devis quantitatif & estimatif
- Planning des travaux d'exécution & Chronogramme des décaissements mensuels prévisionnels  
(l'Equipe Désignée a présenté 2 options, l'une reflétant la proposition du protocole, réception chaque 2 kms & une autre proposant de travailler sur les 6 kms, avec des décomptes périodiques et une réception pour les 6 kms)
- Liste du personnel
- Liste des matériels
- Sous-détails de quelques prix unitaires (en fonction de la montée du prix du carburant et du dollar par rapport à la gourde)

**Tableau 1 : Pourcentage d'avancement physique des travaux pour le mois de janvier 2022.**

<b>Installation de Chantier :</b>
Pourcentage de progrès de l'item : <b><u>30 %</u></b>
<b>Travaux de Préparation du Terrain :</b>
Pourcentage de progrès de l'item : <b><u>0%</u></b>
<b>Relevé topographique :</b>
Pourcentage de progrès de l'item : <b><u>72%</u></b>
<b>Implantation topographique :</b>
Pourcentage de progrès de l'item : <b><u>25 %</u></b>

Ce pourcentage d'avancement des travaux du mois de janvier 2022 est le même que celui du mois précédent, soit : Deux Cent Six Mille Sept Cent Trente Neuf dollars américains et Quarante Trois Centimes (USD 206,739.43)

La MdC tient à faire remarquer que l'avancement physique du mois de janvier 2022 est le même que celui du mois de décembre 2021. Ce qui traduit l'inactivité de l'Equipe Désignée. Des efforts sont en train d'être faits pour que les activités de terrain soient reprises dès le début de la première semaine du mois de février. La MdC attire l'attention du MOD que ce retard considérable et inquiétant aura des conséquences néfastes sur le délai d'exécution du projet et souhaite que l'ED puisse prendre des dispositions pour démarrer les travaux de chantier et continuer avec les activités topographiques.

**Tableau 2 : Données du contrat de l'Equipe Désignée**

N°	Données du contrat de l'Equipe Désignée LOT 0	
1	LE FINANCEMENT	BANQUE INTERAMERICAINE DE DEVELOPPEMENT (BID)
2	MAÎTRE DE L'OUVRAGE	LE MINISTERE DES TRAVAUX PUBLICS TRANSPORTS ET COMMUNICATIONS (MTPTC)
3	MAÎTRE DE L'OUVRAGE DÉLÉGUÉ	UNITE CENTRALE D'EXECUTION (UCE) AGENCE D'EXECUTION (AE)
4	ENTITÉ	EQUIPE DESGNEE DU MTPTC (ED)
5	DATE DE SIGNATURE DU CONTRAT	4 JUIN 2021
6	DATE DE DÉBUT	06 AOUT 2021
7	DATE D'ACHÈVEMENT	DECEMBRE 2022
8	DUREE DES TRAVAUX	18 MOIS
	MONTANT DU CONTRAT	USD 15,000,000.00

## **2.8. TRAVAUX EFFECTUES DURANT LA PERIODE**

### **Travaux réalisés par l'Equipe Désignée, supervisée par la Mission de Contrôle**

Comme mentionné plus haut, l'Equipe Désignée a préparé le dossier technique d'exécution avec l'appui de la MdC en tenant compte des remarques et suggestions de la MdC. Le dossier technique d'exécution a été transmis au MDO.

Malheureusement, l'Equipe Désignée n'a pas pu être mobilisée pour que :

- 1) les travaux programmés au niveau du dossier d'exécution puissent démarrer concrètement.
- 2) les activités prévues pour les tronçons partant du PK 1+000 au PK 7+000 et PK 14+000 au PK 17+000 soient réalisées.
- 3) la brigade topographique chargée de réaliser les travaux de relevé et d'implantation, le concepteur ayant la responsabilité d'établir le dossier d'exécution soient disponibles.

Face à l'absence totale des activités de terrain, le MOD a sollicité une réunion de travail avec tous les acteurs œuvrant sur le Lot 0 au local de l'Agence d'Exécution (AE), en date du 21 janvier 2022. Malheureusement, l'Equipe désignée n'était pas présente à cette réunion. Cette réunion de travail a permis au MOD et à la MdC de débattre sur l'ensemble des points empêchant dans un premier temps la mobilisation des matériels de l'Equipe Désignée, leur réparation et dans un second temps la réalisation des travaux sur les 6 kms.

Au cours de cette séance de travail, l'AE en a profité pour discuter de certains points et faire certaines remarques sur le dossier technique d'exécution pour les 6 kms (PK 17+000 au PK 23+000). Certaines erreurs de calcul ont été identifiées par l'AE et quelques remarques importantes ont été faites. Suite à la demande de la MdC, le dossier corrigé, avec les commentaires de l'Agence a été envoyé à la MdC pour les corrections nécessaires.

Selon l'AE, INSUCO a bouclé ses activités sur les 6 kms, des contrats avec les riverains qui seront impactés ont été déjà signés et le paiement des compensations débutera la première semaine du mois de février. Le compte rendu de la rencontre est donné en annexe.

Suite à la rencontre citée plus haut et à la demande de l'Agence d'Exécution, la Mission de Contrôle a

réalisé une visite, en date du samedi 22 janvier 2022, de concert avec le responsable des équipements au niveau de la Direction Départementale du Nord-Ouest (DDNO). Cette visite a permis à la MdC de vérifier la disponibilité et l'état actuel des matériels de chantier mentionnés dans la liste soumise par l'Equipe désignée. Cette liste est annexée au rapport

## **2.9. CONTRAINTES ET DIFFICULTES RENCONTREES**

Les contraintes majeures au démarrage des activités sont les suivantes :

- 1) L'indisponibilité pour l'équipe désignée de l'avance de démarrage, déposée sur un compte du Ministère.
- 2) La difficulté, des riverains impactés, à présenter leur titre de propriété malgré les signatures des contrats entre les bénéficiaires et INSUCO
- 3) Les matériels et équipements en panne ne sont toujours pas réparés.

## **2.10. PERSONNEL DE L'EQUIPE DESIGNEE**

Suite aux modifications apportées aux membres de son équipe par le MTPTC, l'Equipe Désignée a transmis à la mission de contrôle la liste complète de son personnel clé chargé de coordonner la mise en œuvre des travaux. Cette liste a été analysée par la MdC conformément à l'article 7.1 du protocole et fait partie du dossier d'exécution.

Toutefois, l'ED attend toujours l'approbation du MTPTC de son environnementaliste. La MdC souhaite que cette situation évolue et que l'aspect environnemental du projet puisse être pris en main par l'ED sous la supervision de l'environnementaliste de la MdC, conformément au protocole.

## **2.11. PLAN DE GESTION (PGES) ET PAQ**

Un atelier de travail a été réalisé, en date du 21 janvier 2022, au bureau de l'UCE à Port-au-Prince, entre le Maître d'Ouvrage et le groupement TECHNIPLAN- CECOM sur l'état d'avancement des travaux routier sur la route départementale Port-de-Paix - Anse à Foleur (RD501) dont l'un des points à l'ordre du jour concernait l'état d'avancement des compensations et expropriations concernant les personnes affectées par le projet.

Des commentaires, sur le Plan d'action de réinstallation (PAR), élaboré pour ce projet, par INSUCO,

ont été envoyés au responsable environnemental et social du Maitre d'Ouvrage. Ces commentaires se réfèrent à une proposition et à une remarque. La proposition concerne la mise en place d'un comité de gestion de plaintes et griefs avec un point focal sur site pour chaque lot de travaux pour un premier contact direct avec la plaignante ou le plaignant ou pour recevoir les plaintes en les acheminant vers la personne ou entité appropriée au regard du processus de mise en place. Et la remarque concerne le, point 9.2.1 du PAR, à la page 41 dont le titre est : Budget des compensations pour le tronçon n°1, dans l'une des recommandations de INSUCO on lit ce qui suit : « Le montant affiché ici n'est valable que jusqu'à décembre 2021. Au-delà, le barème devra être révisé en fonction de l'indice de consommation ». En tenant compte, qu'on est au mois de janvier 2022 et les compensations ne sont pas encore payées, la mission de contrôle, à travers son expert environnement a attiré l'attention du maitre de l'ouvrage sur cette recommandation de INSUCO à travers le Plan d'action de réinstallation.

Suite à l'atelier de travail réalisé au bureau de l'UCE avec le maitre d'ouvrage, des séances de sensibilisation seront organisées auprès des personnes, n'ayant pas de titre de propriété, afin de les accompagner dans le processus d'obtention de leur titre de propriété. Ces séances de sensibilisation prendront en compte les personnes hors d'Haïti dans le but de leur expliquer le processus qui sera mise en place pour les compenser ou les exproprier. Et une réunion sera organisée au cours du mois de février 2022 avec INSUCO et les experts environnementaux et sociaux de la mission de contrôle et du maitre d'ouvrage sur l'état d'avancement du processus d'expropriation.

### 3. LOT 1

**PONT 1 (PK13+600) & PONT 2 (PK 17+200)**

**GMA Construction**

### **3.1. DESCRIPTION DU LOT 1**

Dans le but de permettre la libre circulation de la population à tout moment et sans interruption même aux moments des pluies, la Banque Interaméricaine de Développement a décidé de financer la construction de cinq (5) ponts sur la Route Départementale RD 501. L'Appel d'Offres a été lancé par le Maître de l'Ouvrage, le 14 janvier 2021, et, trois (3) Entreprises ont été déclarées adjudicataires pour la construction de ces cinq (5) ponts. GMA construction a décroché le lot 1 pour la construction de deux (2) ponts situés aux points kilométriques suivants :

- Pont 1 au PK 13+600
- Pont 2 au PK 17+200

A noter que le délai d'exécution du Lot 1 est de 18 mois pour un montant de Trois Millions Deux Cent Soixante Neuf Mille Neuf Cent Vingt Sept dollars américains et 58 Centimes (USD 3, 269, 927.58). La période de garantie est de douze (12) mois et les paiements se feront en dollars américains. Le montant de ce contrat ne pourra pas être ajusté.

Les dommages et intérêts par jour de retard par rapport à la date d'achèvement prévue sont calculés au taux de (0.10%) du montant total du contrat. Le contractant s'engage aussi à payer au Maître d'ouvrage tout montant correspondant à des amendes éventuelles. Le montant maximum des pénalités convenu pour l'exécution des travaux est de 10% du montant du contrat.

Le montant de l'avance de démarrage est de 30% du montant du contrat. Celui de la garantie bancaire de bonne exécution est de (5%). Cette garantie de bonne exécution sera valable 28 jours au-delà de la date d'émission du Certificat d'Achèvement des travaux. Les plans de recollement doivent être présentés 30 jours après la réception provisoire. Des frais de USD 300 ou son équivalent en gourdes seront retenus pour chaque jour de retard pour la remise des plans de recollement. Le pourcentage maximum applicable à la valeur du travail non réalisé est de 10%.

L'Entreprise GMA a reçu son ordre de démarrage depuis le 16 août 2021. La mobilisation et l'installation de chantier sont toujours en cours, mais elles ont été ralenties par les difficultés à s'approvisionner en carburant. Cela aura un impact négatif sur la durée du projet. La question de l'expropriation constitue aussi un sérieux frein pour procéder au démarrage physique et effectif des travaux.

La Mission de Contrôle a déjà produit dans un rapport circonstancié ses commentaires sur les variantes proposées par l'Entreprise.

Les données contractuelles et variante 1 relatives au Pont 1 (PK 13+600) sont présentées dans le tableau 3 suivant.

**Tableau 3 : GMA Construction suggère, en bref, les propositions ci-dessous :**

<b>PONTS-LOCALISATION</b>	<b>DONNEES CONTRACTUELLES</b>	<b>PROPOSITIONS DE GMA</b>
PONT 1 (PK13+600)	Un pont de 40 mètres avec deux (2) travées de 20 mètres chacune.	Réduction de la longueur du tablier de 5,8 mètres, avec une seule travée de 34,20 mètres.
PONT 2 (PK 17+200)	Un pont de 40 mètres avec deux (2) travées de 20 mètres chacune  La superstructure du pont se compose d'un tablier de 10,00m de large. Il sera constitué de 6 poutres préfabriquées séparées les unes des autres de 1,76m.	Remplacer l'ouvrage initial par un dalot a sections multiples, mieux adapté, selon GMA, vu la faible portance du terrain naturel.

La Mission de Contrôle a reçu le mercredi 26 janvier 2022 un lot de document de GMA Construction pour le pont-1 contenant :

- 1- Le Plan d'Assurance Qualité (PAQ)
- 2- La Méthodologie pour le battage des pieux
- 3- Le dossier plan et le calcul hydraulique

Ces documents sont en cours d'analyse par la Mission de Contrôle qui sous peu, fera part de ses recommandations au Maitre d'Ouvrage.

Toutefois, la supervision maintient sa position qu'elle avait partagé avec le Maitre d'Ouvrage en ce qui concerne le pont 2, celle de s'en tenir au projet initial en lieu et place du dalot proposé par l'Entreprise GMA.

### 3.2. AVANCEMENT PHYSIQUE DES TRAVAUX

*Tableau 4 : Pourcentage d'avancement physique des travaux pour le mois de décembre 2021.*

<b>Installation de Chantier :</b> Pourcentage de progrès de l'item : <b><u>72%</u></b>
<b>Travaux de Préparation du Terrain :</b> Pourcentage de progrès de l'item : <b><u>0%</u></b>
<b>Implantation topographique :</b> Pourcentage de progrès de l'item : <b><u>10%</u></b>

GMA n'a pas produit de décompte et le pourcentage d'avancement des travaux pour le mois de janvier 2022 est le même que celui de décembre 2021 qui correspond à un avancement financier de Cent Quatre Vingt Cinq Mille Quarante dollars américains et Zéro Centime (USD 185,040.00)

#### Travaux réalisés par l'Entreprise GMA

Au niveau du PK 13+600, certains équipements sont déjà mobilisés. L'Entreprise GMA dispose d'un centre d'Equipements situé au local de son bureau au voisinage du pont sur la rivière des barres. Les Equipements seront envoyés sur les sites au besoin selon le responsable de l'Entreprise.

Entre temps, une grue est installée sur la rive droite de la rivière au niveau du pont 1 (PK 13+600) ainsi qu'une excavatrice. Au cours du mois de janvier, l'entreprise a démarré les travaux d'aménagement d'une déviation pour le pont 1 en aval de la passerelle.

Au PK 17+200, l'Entreprise a dû abandonner la première déviation choisie en amont de l'ouvrage à cause de la situation marécageuse de cette zone. Actuellement, c'est l'ancienne route, située au bord de la mer, traversant l'embouchure de la rivière « berger » qui lui sert de déviation. L'Entreprise a déjà commencé avec le remblayage et l'enrochement au bord de la mer. Les buses, qui sont déjà sur site, seront installées au début de la première semaine du mois de février, afin de faciliter l'écoulement de la rivière et le passage des usagers.

#### Matériaux approvisionnés :

Plus de 150 m<sup>3</sup> de graviers sont déjà entreposés au niveau de la base de GMA se trouvant sur la rive gauche de la rivière Les Barres.

### **Travaux topographiques :**

Suite à des travaux de reprofilage de la rivière au cours du mois de décembre, réalisés par GMA, un nouveau relevé topographique contradictoire a été réalisé par les équipes topographiques de GMA et de la Mission de Contrôle. Des sections en travers tous les 25 mètres et un profil en long allant jusqu'au niveau de la mer ont été mesurées.

### **3.3. RENSEIGNEMENT DU LOT 1**

*Tableau 5 : Données du contrat de GMA*

<b>N°</b>	<b>Données du contrat de l'Entreprise LOT 01</b>	
<b>1</b>	<b>Le financement</b>	BANQUE INTERAMERICAINE DE DEVELOPPEMENT (BID)
<b>2</b>	<b>Maître de l'Ouvrage</b>	LE MINISTERE DES TRAVAUX PUBLICS TRANSPORTS ET COMMUNICATIONS (MTPTC)
<b>3</b>	<b>Maître de l'Ouvrage Délégué</b>	UNITE CENTRALE D'EXECUTION (UCE) AGENCE D'EXECUTION (AE)
<b>4</b>	<b>Entreprise</b>	<b>GMA CONSTRUCTION</b>
<b>5</b>	<b>Date de signature du contrat</b>	16 Juin 2021
<b>6</b>	<b>Date de démarrage</b>	16 Août 2021
<b>7</b>	<b>Date d'achèvement</b>	Février 2023
<b>8</b>	<b>Période d'origine du contrat</b>	18 mois suivant le contrat des travaux
	<b>Montant du contrat</b>	<b>USD 3, 269,927.58</b>

### **3.4. DONNEES STRUCTURELLES CONTRACTUELLES DU LOT 1**

La superstructure d'un pont se compose d'un tablier de 10 m de large. Il sera réalisé au moyen de six (6) poutres en béton précontraint séparées les unes des autres de 1.76 m pour deux travées de 20m de longueur.

Les poutres seront équipées de 18 câbles de ½". Toutes les poutres sont des sections en I et de hauteur de 1 m. Le béton des poutres doit être de qualité B-35. La dalle du tablier aura une épaisseur de 0.175 m et supportera une chaussée de 7m de large et deux trottoirs de 1.15 m chacun. Elle sera coulée « in situ » avec un béton de qualité B-25.

Des garde-corps sont mis en place tout au long des trottoirs. Il y aura une couche de roulement en béton de 0.05m d'épaisseur sur l'ouvrage. Les joints de dilatation sont de type élastique à base d'asphalte modifié et sont situés aux deux extrémités du pont et au niveau de la pile. Des gargouilles, en fer galvanisé de Ø 100 mm, seront placées chaque 3 m. et les dalles de transition de 6 m de longueur

Les six poutres préfabriquées précontraintes par post tension seront placées sur des appareils d'appui en néoprène dont les dimensions seront de 200x250 mm et leur épaisseur totale de 55mm.

La conception du tablier du pont prévoit l'exécution d'entretoises. Elles doivent être coulées « in situ » avec un béton de qualité B-25. Aucune armature ne peut être utilisée en dessous de 3/8", quel que soit le type ou la qualité de l'acier. Les culées seront de type caisson et seront construites en béton de qualité B-25 (H.S.R : Résistance élevée aux sulfates).

La pile est constituée de pieux forés et bétonnés « In situ » avec aussi un béton de qualité B-25 (HSR : résistance élevée aux sulfates).

L'Entreprise veillera aussi à respecter les normes environnementales et sociales conformément au plan de Gestion Environnementale et sociale PGES de la RD 501, joint au DAO.

### **3.5. CONTRAINTES ET DIFFICULTES RENCONTREES AU COURS DU MOIS**

En ce qui a trait à l'expropriation, l'entreprise attend encore l'aboutissement des activités d'expropriations qui doivent être finalisées pour faciliter la construction des ponts 1 et 2 respectivement aux PK 13+600 et au PK 17+200 ainsi que les déviations y afférentes.

Au cours de la réunion organisée en date du 24 janvier 2022, le MOD a fait savoir qu'une entente est déjà trouvée avec les Entreprises pour payer les expropriations et les éventuels dédommagements et le remboursement pourra se faire après Le compte rendu de cette réunion est donné en annexe.

### **3.6. PERSONNEL DE L'ENTREPRISE**

La liste du personnel de l'Entreprise n'a pas encore été soumise. Cette liste devait comporter l'organigramme hiérarchique et nominatif du personnel pour chacun des ponts en évitant des chevauchements de personnel et de fonctions

### **3.7. PLAN DE GESTION (PGES) ET PAQ**

Un atelier hybride de travail, réalisé en date du 24 janvier 2022, toujours avec entre l'UCE et TECHNIPLAN- CECOM, a permis de faire le point sur certains aspects environnementaux et sociaux des travaux de construction des Ponts principalement le problème d'expropriation en raison des variantes qui seront réalisées dans le cadre des travaux de construction des Ponts par l'entreprise GMA. Des séances de sensibilisation et d'information seront réalisées auprès des personnes affectées pour leur expliquer la teneur des travaux, les impacts positifs et négatifs associés ainsi que les mesures de mitigation qui seront appliquées.

#### 4. LOT 2

**PONT 3 (PK 18+800) ET PONT 5 (PK 25+700)**

**COCIMAR**

#### **4.1. DESCRIPTION DU LOT 2**

Dans le but de permettre la libre circulation de la population à tout moment et sans interruption même aux moments des pluies, la Banque Interaméricaine de Développement a décidé de financer la construction de cinq (5) ponts sur la Route Départementale RD 501. L'Appel d'Offres a été lancé par le Maître de l'Ouvrage, le 14 janvier 2021, et, trois (3) Entreprises ont été déclarées adjudicataires pour la construction de ces cinq (5) ponts. COCIMAR a gagné le lot 2 avec deux ponts à construire aux points kilométriques suivants : Pont 3 au Pk 18+800 et Pont 5 Pk 25+700.

L'Entreprise COCIMAR a reçu son ordre de démarrage le 16 août 2021. L'Entreprise a déjà mobilisé une partie de ses équipements et , et l'installation de chantier est en cours.

L'Entreprise a aussi proposé des variantes techniques par rapport au projet initial, conformément au DAO. La Mission de Contrôle a accusé réception de cette proposition et demandé à COCIMAR de lui transmettre un dossier complet et détaillé, présentant les avantages techniques, l'analyse des coûts, l'impact sur le délai contractuel, en comparaison du projet initial.

Dans cet ordre d'idée une visite de l'atelier de fabrication des pieux de l'Entreprise COCIMAR se trouvant en République Dominicaine a été effectuée par la Mission de Contrôle et le Maître de l'Ouvrage Délégué en vue de vérifier la méthodologie utilisée pour la fabrication des pieux (matériaux et matériels utilisés) et effectuer des essais sur les pieux déjà fabriqués. Vous trouverez en annexe le rapport de la visite.

#### **4.2. AVANCEMENT PHYSIQUE DES TRAVAUX**

*Tableau 6 : Pourcentage d'avancement physique des travaux pour le mois de Janvier 2022.*

<b>Installation de Chantier :</b> Pourcentage de progrès de l'item : <b><u>30%</u></b>
<b>Travaux de Préparation du Terrain :</b> Pourcentage de progrès de l'item : <b><u>0%</u></b>
<b>Implantation topographique :</b> Pourcentage de progrès de l'item : <b><u>30%</u></b>

Ce pourcentage d'avancement des travaux pour le mois de janvier 2022 est le même que celui de

décembre et correspond à un avancement physique de 4.57%

Après la visite d'inspection d'une délégation de la Mission de Contrôle en République Dominicaine pour vérifier les installations et les conditions dans lesquelles les pieux précontraints sont fabriqués, une visite qui a permis à la Mission de Contrôle d'assister à des tests ultra son et des tests d'écrasement sur certains pieux préfabriqués, la Mission de contrôle a donné son avis favorable à la proposition de variante de COCIMAR tout en émettant des réserves sur le battage des pieux inclinés à cause de la modification des angles d'inclinaison.

Aucune présence de l'Entreprise n'est constatée au cours du mois de janvier 2022.

Suite à la dernière rencontre avec l'UCE, des démarches sont entreprises par la MdC pour une accélération du processus de dédouanement des pieux à leur arrivée en Haïti.

#### **4.3. RENSEIGNEMENT DU LOT 2**

**Tableau 7 : Données du contrat de COCIMAR**

<b>N°</b>	<b>Données du contrat de l'Entreprise LOT 02</b>	
<b>1</b>	<b>LE FINANCEMENT</b>	BANQUE INTERAMERICAINE DE DEVELOPPEMENT ( <b>BID</b> )
<b>2</b>	<b>AUTORITE CONTRACTANTE</b>	LE MINISTERE DES TRAVAUX PUBLICS TRANSPORTS ET COMMUNICATIONS ( <b>MTPTC</b> )
<b>3</b>	<b>ENTREPRISE</b>	<b>COCIMAR SRL</b>
<b>5</b>	<b>DATE DE SIGNATURE DU CONTRAT</b>	11 JUIN 2021
<b>6</b>	<b>DATE DE DEMARRAGE</b>	16 AOUT 2021
<b>7</b>	<b>DATE D'ACHEVEMENT</b>	15 FEVRIER 2023
<b>8</b>	<b>DELAI CONTRACTUEL</b>	18 MOIS
	<b>MONTANT DU CONTRAT</b>	<b>USDS 3, 914,013.61</b>

#### **4.4. DONNEES STRUCTURELLES CONTRACTUELLES DU LOT 2**

Le pont situé au Pk 18+800 aura une largeur totale de 10 m et une longueur de 40m avec deux travées de 20m. Les fondations des culées ont des pieux pré-excavés et des bétonnages « in situ ». Le béton pour les pieux est un béton de qualité B-25 (H.S.R. : Résistance élevée aux sulfates). La superstructure du pont se compose d'un tablier de 10 m de large. Il sera réalisé au moyen de six (6) poutres en béton

précontraint séparées les unes des autres de 1.76 m avec des travées de 20m de longueur.

Les poutres seront équipées de 18 câbles de ½". Toutes les poutres sont des sections en I et de hauteur de 1 m. Le béton des poutres doit être de qualité B-35. La dalle du tablier aura une épaisseur de 0.175 m et supportera une chaussée de 7m de large et deux trottoirs de 1.15 m chacun. Elle sera coulée « in situ » avec un béton de qualité B-25.

Des garde-corps sont mis en place tout au long des trottoirs. Il y aura une couche de roulement en béton bitumineux de 0.05m d'épaisseur sur l'ouvrage. Les joints de dilatation sont de type élastique à base d'asphalte modifié, et sont situés aux deux extrémités du pont et au niveau de la pile. Des gargouilles, en fer galvanisé de Ø 100 mm, seront placées chaque 3 m. Les dalles d'approche de 6 m de longueur

Les six poutres préfabriquées précontraintes par post tension seront placées sur des appareils d'appui en néoprène dont les dimensions seront de 200x250 mm et leur épaisseur totale de 55mm.

La conception du tablier du pont prévoit l'exécution d'entretoises. Elles doivent être coulées "in situ" avec un béton de qualité B-25. Aucune armature ne peut être utilisée en dessous de 3/8", quel que soit le type ou la qualité de l'acier. Les culées seront de type caisson et seront construites en béton de qualité B-25 (H.S.R : Résistance élevée aux sulfates).

Les piles sont fondées sur de pieux forés et bétonnés « In situ » avec aussi un béton de qualité B-25 (HSR : résistance élevée aux sulfates).

L'Entreprise veillera aussi à respecter les normes environnementales et sociales conformément au plan de Gestion Environnementale et sociale PGES de la RD 501, joint au DAO.

#### **4.5. CONTRAINTES ET DIFFICULTES RENCONTREES**

L'Entreprise COCIMAR demande d'accélérer les expropriations pour mieux planifier la mobilisation de ses ressources humaines et matérielles.

#### **4.6. PERSONNEL DE L'ENTREPRISE**

La liste du personnel de l'entreprise n'a pas encore été soumise. Cette liste est incessamment attendue. Par contre, on avait remarqué sur le site quelques membres du personnel de COCIMAR au cours du mois de Décembre, contrairement à la situation du mois de janvier, où aucun membre du personnel n'a été remarqué.

#### **4.7. PLAN DE GESTION (PGES) ET PAQ**

Un atelier hybride de travail, réalisé en date du 24 janvier 2022, toujours entre l’UCE, TECHNIPLAN-CECOM, a permis de faire le point sur certains aspects environnementaux et sociaux des travaux de construction des Ponts principalement le problème d’expropriation en raison des variantes qui seront réalisées dans le cadre des travaux de construction des Ponts par l’entreprise COCIMAR. Des séances de sensibilisation et d’information seront réalisées auprès des personnes affectées pour leur expliquer la teneur des travaux, les impacts positifs et négatifs associés ainsi que les mesures de mitigation qui seront appliquées.

**5. LOT 3**  
**PONT 4 (PK 23+400)**  
**ECCOMAR**

### **5.1. DESCRIPTION DU LOT 3**

L'ordre de démarrage a été transmis à l'Entreprise ECCOMAR le 16 août 2021. L'Entreprise n'a toujours pas réalisé la mobilisation de ses matériels et de son personnel sur le site, ni démarré ses installations de chantier. La question des expropriations constitue un sérieux blocage au démarrage des travaux. La Mission de Contrôle continue d'attirer l'attention du Maître d'Ouvrage Délégué sur le problème des expropriations qui risque d'impacter les délais contractuels d'exécution des travaux.

L'entreprise a soumis une correspondance pour proposer une variante par rapport au projet initial. Il a été demandé à l'Entreprise ECCOMAR de fournir un dossier complet et détaillé, présentant les avantages techniques, l'analyse comparative des coûts, l'impact sur le délai contractuel, afin de permettre à la Mission de Contrôle d'apprécier cette proposition et de pouvoir s'y prononcer.

Les documents ont été soumis, et selon l'avis de l'expert en ouvrage d'art de la Mission de Contrôle, la proposition de variante d'ECCOMAR peut être acceptée car après comparaison avec le projet initial, l'étude d'ECCOMAR a été très pointue et plus élaborée que le projet initial. Par contre, ECCOMAR n'a pas encore soumis son chronogramme d'exécution. A noter cependant qu'un responsable d'ECCOMAR a fait savoir que l'Entreprise ne changera pas le délai prévu pour la réalisation du projet initial.

### **5.2. AVANCEMENT PHYSIQUE DES TRAVAUX**

#### **Pont 4, au PK 23+400**

A cette date du projet, l'Entreprise ECCOMAR a pu mobiliser les matériels ci-après et réaliser les travaux topographiques, ainsi que la voie de déviation.

#### A) Matériels mobilisés :

- ✓ 1 rouleau compacteur,
- ✓ 1 backhoe loader,
- ✓ 1 grue,
- ✓ 1 marteau,
- ✓ 2 tubes,
- ✓ 2 Containers,
- ✓ 1 camion à benne.

#### B) Matériaux approvisionnés :

- ✓ Stockage de remblais pour aménager la déviation au bord de la mer
- ✓ Buses (15)

Tenant compte de la nature du sol en question (terrain marécageux), l'Entreprise a opté pour implanter la voie servant de déviation, en aval de l'ouvrage projeté, soit au bord de la mer. Les travaux visant à aboutir à cette déviation sont en cours d'exécution. Les buses sont déjà sur place et l'entreprise compte les mettre en place sous peu (voir illustrations photographiques en annexe).

### **Travaux topographiques**

Calibration du relevé topographique d'ECCOMAR avec celui de la route pour pouvoir se retrouver dans le même système et faciliter ainsi la jonction du pont avec la route. L'équipe d'ECCOMAR est déjà sur place et procède à l'approvisionnement des matériaux pour l'aménagement de la déviation au bord de la mer.

**Tableau 8 : Pourcentage d'avancement physique des travaux pour le mois de Janvier 2022**

<b>Installation de Chantier :</b>
Pourcentage de progrès de l'item : <b>60%</b>
<b>Travaux de Préparation du Terrain :</b>
Pourcentage de progrès de l'item : <b>0%</b>
<b>Implantation topographique :</b>
Pourcentage de progrès de l'item : <b>60%</b>

Ce pourcentage d'avancement des travaux pour le mois de janvier 2022 est celui de décembre 2021 et correspond à un avancement financier de Cent Cinquante Sept Mille Neuf Cent Dix Huit dollars américains et Trente Deux Centimes (USD 157,918.32)

### **5.3. RENSEIGNEMENT DU LOT 3**

**Tableau 9 : Données du contrat d'ECCOMAR**

<b>N°</b>	<b>Données du contrat de l'Entreprise LOT 03</b>	
<b>1</b>	<b>LE FINANCEMENT</b>	BANQUE INTERAMERICAINE DE DEVELOPPEMENT ( <b>BID</b> )
<b>2</b>	<b>MAITRE DE L'OUVRAGE</b>	LE MINISTERE DES TRAVAUX PUBLICS TRANSPORTS ET COMMUNICATIONS ( <b>MTPTC</b> )
<b>3</b>	<b>MAITRE DE L'OUVRAGE DELEGUE</b>	UNITE CENTRALE D'EXECUTION (UCE) AGENCE D'EXECUTION (AE)

4	<b>ENTREPRISE</b>	<b>ECCOMAR</b>
5	<b>DATE DE SIGNATURE DU CONTRAT</b>	9 JUIN 2021
6	<b>ORDRE DE DEMARRAGE</b>	16 AOUT 2021
7	<b>DATE D'ACHEVEMENT</b>	15 AOUT 2022
8	<b>DELAI CONTRACTUEL</b>	12 MOIS
	<b>MONTANT DU CONTRAT</b>	<b>USD \$ 1,932,691.39 USD</b>

#### **5.4. DONNEES STRUCTURELLES CONTRACTUELLES DU LOT 3**

Le pont situé au Pk 23+400 aura une largeur totale de 10 m. et une longueur de 60m, situé à Bonneau. Les poutres seront équipées de 18 câbles de ½". Toutes les poutres sont des sections en I et de hauteur de 1 m. Le béton des poutres doit être de qualité B-35. La dalle du tablier aura une épaisseur de 0.175 m et supportera une chaussée de 7m de large et 2 trottoirs de 1.15 m chacun. Elle sera coulée « in situ » avec un béton de qualité B-25.

Des garde-corps sont mis en place tout au long des trottoirs. Il y aura une couche de roulement en béton bitumineux de 0.05 m d'épaisseur sur le tablier. Les joints de dilatation sont de type élastique à base d'asphalte modifié et sont situés aux deux extrémités du pont et au niveau de la pile. Des gargouilles, en fer galvanisé de Ø 100 mm de diamètre, seront placées chaque 3 m. et les dalles de transition sont de 6 m de longueur

Les six poutres préfabriquées précontraintes par post tension seront placées sur des appareils d'appui en néoprène dont les dimensions seront de 200x250 mm et leur épaisseur totale de 55 mm.

La conception du tablier du pont prévoit l'exécution d'entretoises. Elles doivent être coulées « in situ » avec un béton de qualité B-25. Aucune armature ne peut être utilisée en dessous de 3/8", quel que soit le type ou la qualité de l'acier. Les culées seront de type caisson et seront construites en béton de qualité B-25 (H.S.R : Résistance élevée aux sulfates).

Les fondations sont constituées de pieux forés et bétonnés « In situ » avec un béton de qualité B-25 (HSR : résistance élevée aux sulfates).

#### **5.5. CONTRAINTES ET DIFFICULTES RENCONTREES**

L'Entreprise ECCOMAR affirme ne pas pouvoir progresser avec le démarrage des travaux à cause des problèmes d'expropriations. Toutefois, l'Entreprise attend une correspondance de l'Agence d'Exécution l'autorisant à prendre en charge la question d'expropriation aux alentours du pont en vue de faciliter l'avancement des travaux.

#### **5.6. PERSONNEL DE L'ENTREPRISE**

La liste du personnel de l'Entreprise a été soumise à la Mission de Contrôle au cours du mois de décembre et après analyse, la MdC estime que cette liste est conforme à celle du contrat d'ECCOMAR.

#### **5.7. PLAN DE GESTION (PGES) ET PAQ**

L'entreprise ECCOMAR n'a pas soumis à la mission de contrôle pour commentaires, suggestions ou approbation le Plan de protection environnementale et sociale. Cette soumission prendra en compte les commentaires et remarques généraux et spécifiques de la mission de contrôle, qui ont été faits au cours du mois de novembre 2021 (voir le rapport environnemental du mois de novembre en document séparé) sur les principaux éléments, ci-après :

- Le Plan de Gestion environnementale et sociale proprement dit ;
- La pollution marine ;
- Les pneus usagés ;
- Les différentes déviations à réaliser ;
- les extincteurs ;
- les dédommagements ;
- les sites de décharge ;
- les entreprises pour le recyclage des huiles usagées ;
- les déchets ;
- la récupération des hydrocarbures ;
- les sites d'emprunt de matériaux ;
- l'eau Potable ;
- la démolition d'ouvrage ;
- et le code de conduite.

### **6. DONNÉES RELATIVES AU CONTRAT DE SUPERVISION**

Voir ci-dessous les données principales relatives au contrat de la supervision.

### **6.1. DONNEES GENERALES**

Le tableau suivant présente sommairement le contrat de supervision passé entre le Ministère des Travaux Publics, Transport et Communication (MTPTC) et le Groupement TECHNIPLAN-CECOM Consultants S.A.

*Tableau 10 : Données du contrat de la supervision*

<b>N°</b>	<b>Données du contrat de Supervision</b>	
<b>1</b>	LE FINANCEMENT	<b>BANQUE INTERAMÉRICAINNE DE DÉVELOPPEMENT (BID)</b>
<b>2</b>	MAITRE DE L'OUVRAGE	<b>LE MINISTERE DES TRAVAUX PUBLICS TRANSPORTS ET COMMUNICATIONS (MTPTC)</b>
<b>3</b>	MAITRE DE L'OUVRAGE DELEGUE	<b>UNITE CENTRALE D'EXECUTION (UCE) AGENCE D'EXECUTION (AE)</b>
<b>4</b>	CONSULTANT	<b>LE GROUPEMENT TECHNIPLAN/CECOM CONSULTANTS S.A.</b>
<b>5</b>	DATE DE SIGNATURE DU CONTRAT	<b>07 JUIN 2021</b>
<b>6</b>	DATE DE NOTIFICATION	<b>JUILLET 2021</b>
<b>7</b>	DATE DE DEBUT	<b>02 AOUT 2021</b>
<b>8</b>	DATE D'ACHÈVEMENT RD501	<b>AVRIL 2023</b>
<b>9</b>	DURÉE DU CONTRAT	<b>21 MOIS</b>
	MONTANT DE CONTRAT	<b>USD 2,111,340.00</b>

### **6.2. RESSOURCES MOBILISEES PENDANT LA PERIODE**

Tous les experts et tout le personnel de supervision ont été mobilisés. Un bureau provisoire a été mis en place par la supervision à l'hôtel Breeze Marina, en attendant que les entreprises mettent à disposition les bureaux de chantier, tel que contractuellement prévu. Des séances de travail ont aussi eu lieu à Port-au-Prince.

### **6.3. PERSONNEL**

Le personnel de la Mission de Contrôle est composé d'experts internationaux, locaux, et sont appuyés par du personnel local.

**Tableau 11 : Personnel mobilisé par la Mission de Contrôle**

Désignation	Position	Nom et Prénom	Date de Mobilisation
<b>Personnel Clé</b>			
PC-1	Chef de Mission a.i	Jacques Delvaux	Mobilisé
PC-2	Ingénieur Routier	Glady DERESTIL	Mobilisé
PC-3	Ingénieur Géotechnicien	Vincenzo Migaleddu	Mobilisé
PC-4	Responsable de topographie	Parnel Denis	Mobilisé
PC-5	Environnementaliste	Luc Clervil	Mobilisé
PC-6	Expert en Ouvrages D'art	Graziano Pelinga	Mobilisé
<b>Personnel d'appui</b>			
PA-1	Ingénieur1	Jonas Fleury	Mobilisé
PA-2	Ingénieur 2	Anderson Alexis	Mobilisé
PA-3	Topographe	Jodany Etienne	Mobilisé
PA-4	Spécialiste Social	Jn François St Félix	Mobilisé
PA-5	Assistant Administratif	Etzer Auguste	Mobilisé

#### **6.4. ACTIVITES MENEES PAR LA MISSION DE CONTROLE**

- 21/01/2022 : Réunion avec AE-UCE/ DDNO, ED
- 22/01/2022 : Visite de terrain avec DDNO, ED, MdC (au niveau du centre d'équipements de la DDNO)
- 24/01/2022 : Réunion avec AE-UCE/ DDNO, MdC
- Du 4 au 31 janvier 2022 : Visites de terrain et rencontres régulières sur site avec les différentes entreprises

#### **Détail des activités consacrées aux ponts :**

Ce mois a été principalement consacré à l'examen minutieux des études relatives aux ponts. Tout d'abord en examinant les éventuelles lacunes techniques du projet initial et ensuite des variantes proposées par les différentes entreprises, et ce, séparément pour chaque pont, afin de pouvoir conseiller objectivement l'Administration quant au choix final.

Il s'agit d'un processus ardu, étant donné qu'à ce stade du projet les réponses à plusieurs questions doivent encore être commentées et données par chaque entreprise, séparément pour chaque pont pour

présenter à la fin un projet d'exécution complet avec un tableau comparatif qui permet un choix définitif.

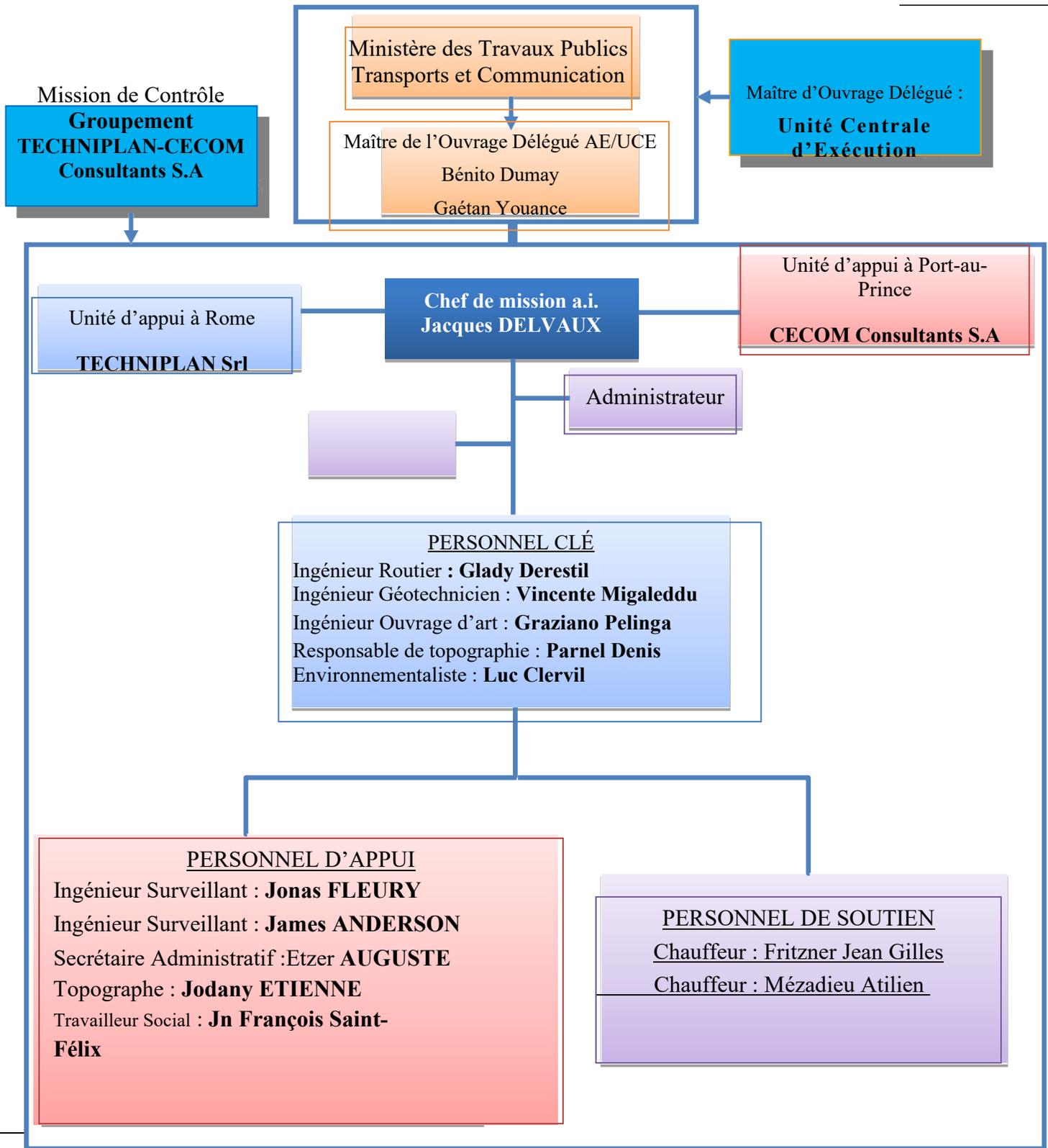
Toutefois, les différents points d'ombre existant au niveau des variantes sont en train d'être clarifiés. Cela est dû grâce à la transmission par les entreprises des documents exigés à la réunion de travail organisée en date du 24 janvier 2022. La plupart des documents est en cours d'analyse par la MdC. Conséquemment, la MdC est au point de prendre toutes les dispositions nécessaires pour que les travaux au niveau des ponts soient démarrés dès la première semaine du mois de février.

Avant le démarrage des travaux proprement dits, les documents ci-après devraient être transmis à la MdC par chacune des entreprises :

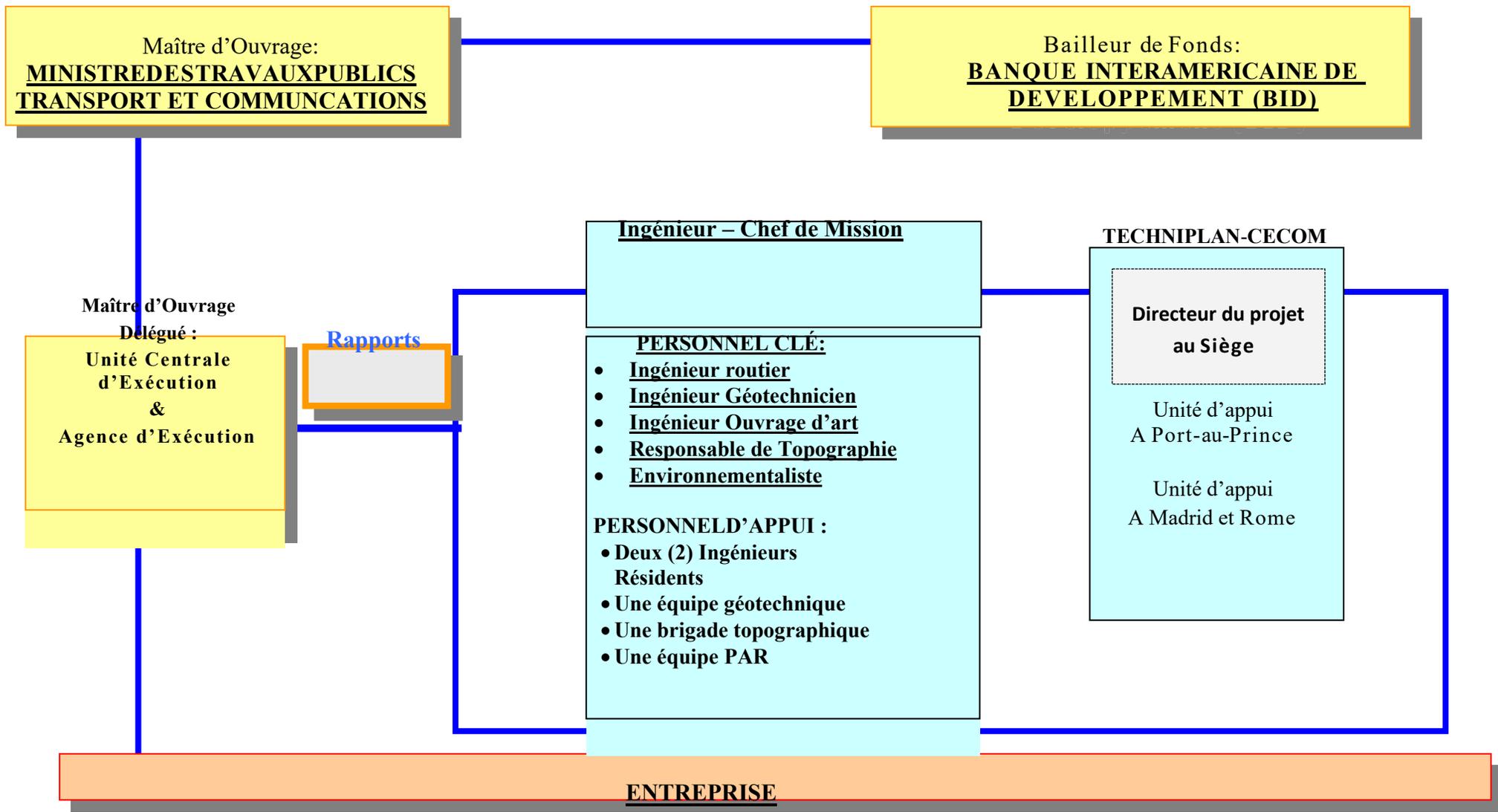
- Un plan des installations de chantier ;
- Un plan des déviations proposées pour chaque pont ;
- Un organigramme nominatif pour chaque poste et chaque pont avec le nom du Directeur ou Responsable in-situ des travaux sur chacun des chantiers (ponts 1, 2, 3, 4 et 5), étant donné qu'un même poste ne peut être assumé simultanément sur deux chantiers différents ;
- Un planning d'exécution des travaux ;
- Un planning de décaissement prévisionnel ;
- Le Plan de Protection Environnementale et Sociale ;
- Le Plan d'Assurance Qualité.

#### **6.5. ORGANISATION DE LA MISSION DE CONTROLE**

La Mission de Contrôle et le cadre institutionnel du projet sont présentés dans les figures 5 et 6 suivantes.



**Figure 1 : CADRE INSTITUTIONNEL DU PROJET**



## **6.6. CONTROLE DE FACTURATION**

La facture du mois de janvier 2022 accompagne ce rapport du mois de janvier 2022

## **6.7. ÉVOLUTION PROGRAMMEE DU PROJET**

Pour cette période, il y a eu le début de mobilisation des équipements de Entreprises COCIMAR et ECCOMAR, les travaux de déviation de GMA ainsi que des travaux de terrassement de GMA au niveau de la rivière située au Pk 13+600.

## **6.8. AVANCEMENT PHYSIQUE ET FINANCIER DES TRAVAUX**

Les données, permettant de présenter la relation de l'avancement physique par rapport à l'état d'avancement financier sont les mêmes que celles du mois précédent, sauf pour Eccomar, car aucune autre entreprise n'a présenté de facture.

## **6.9. SUIVI DE LA QUALITE**

Le suivi assurance qualité sera fait conformément au PGES et au PAQ.

### **6.9.1. Contrôle de qualité**

La mission de contrôle s'assure que que les entreprises soumettent respectivement leur plan d'assurance qualité (PAQ) et veillera à sa stricte application pendant toutes les étapes de la mise en œuvre du projet.

### **6.9.2. Plan Assurance Qualité (PAQ)**

Les Entreprises ont soumis leur PAQ à l'approbation de la Mission de Contrôle.

## **6.10. SUIVI DES PRESCRIPTIONS ENVIRONNEMENTALES ET SOCIALES**

### **6.10.1. Plan de gestion environnementale et sociale**

La Mission de contrôle surveillera les activités environnementales et sociales pour éviter d'avoir des impacts négatifs pendant et à la fin des travaux routiers et de construction des ponts. Elle fera appliquer les mesures d'atténuation et de bonification de nature environnementale et sociale, en tenant compte des compensations prévues pour les structures et activités économiques affectées par le projet

et aussi des actions de sensibilisation sur les maladies sexuellement transmissibles. L'équipe de contrôle vérifiera le respect des plans d'exploitation et de la remise en état des différents sites et de la neutralisation des déchets solides et liquides avant de les mettre en décharge. En outre, elle veillera à la minimisation des dommages qui seraient occasionnés aux végétations naturelles, aux espaces de cultures ainsi qu'à la remise en état des sites d'emprunt des matériaux avant la fin de l'exécution du marché. En ce qui concerne la surveillance de la circulation en phase de travaux, un aspect critique du contrôle concerne l'application des normes de sécurité de circulation. La Mission de Contrôle a donné à l'Entreprise les instructions pour assurer le maintien de la sécurité de la circulation et contrôler en permanence l'état des aménagements et de la signalisation.

### **6.10.2. Équité**

Conformément aux normes de la Banque Interaméricaine de Développement (BID), la Mission de Contrôle est stricte quant aux aspects éthiques de son mandat. Afin d'éviter tout doute sur l'intégrité du personnel, la Mission de contrôle s'assurera que les objectifs suivants soient rigoureusement respectés par tous :

- Utiliser la position de Contrôleur exclusivement pour celle prévue dans son contrat ;
- Assurer un déroulement efficace et économique des travaux ;
- Maintenir en tout moment une juste indépendance et impartialité ;
- Éviter tout traitement préférentiel vis-à-vis d'un organisme ou d'un individu quelconque ;
- Appliquer avec rigueur les procédures prévues dans l'exercice de sa fonction de surveillance.

(Se trouve en annexe le rapport des activités environnementales et sociales du mois de décembre).

## **7. ANNEXES**

**Annexe 1** : Illustrations photographiques

**Annexe 2** : Comptes rendus de réunions

**Annexe 3** : Rapport des activités environnementales et sociales

**Annexe 4** : Commentaire du spécialiste social

**Annexe 5** : Factures soumise par les Entreprises

**Annexe 6** : liste des matériels de l'Equipe Désignée et leur état actuel

## Annexe 1 : Illustrations photographiques

## Annexe 2 : Comptes rendus de réunions

## **Annexe 3 : Rapport des activités Environnementales et Sociales**

## Annexe 4 : Commentaire du spécialiste social

## **Annexe 5: Factures & Décomptes**

## Annexe 6 : Liste des matériels de l'Equipe Désignée et leur état actuel