



**MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS, TRANSPORTS ET COMMUNICATIONS (MTPTC)
(Maître d'Ouvrage)**

**UNITÉ CENTRALE D'EXÉCUTION (UCE-MTPTC)
Maître d'Ouvrage Délégué (Ponts)**

**AGENCE D'EXECUTION (AE-MTPTC)
Maître d'Ouvrage Délégué (Routes)**

**PROJET DE REHABILITATION DU TRONCON PORT-DE-PAIX / ANSE-A-FOLEUR DE LA
ROUTE DEPARTEMENTALE RD 501**

Lot 0: 4618/GR-HA

Lot 1: 4618/GR-HA

Lot 2: 4618/GR-HA

Lot 3: 4618/GR-HA

Financé par : BANQUE INTERAMERICAINE DE DÉVELOPPEMENT (BID)

Accord de financement N° : 4618/GR-HA

Opération N° : HA-L1104

Contrat N° : 4618-MTPTC-CF-SFQC-002-2020



RAPPORT MENSUEL DE SUPERVISION N° 08

Portant sur le mois de : mars 2022

Préparé par : Le Groupement TECHNIPLAN/CECOM

Table of Contents

Description du projet	3
Justification du Projet :	4
Nature et consistance des travaux	5
2.1 ETAT D'AVANCEMENT DU PROJET	<i>Errore. Il segnalibro non è definito.</i>
2.2 PRINCIPAUX TRAVAUX EN COURS	14
2.4 DISPOSITIONS ADOPTEES ET IMPACT DE CES DERNIERES	17
6.1 CONTROLE DE QUALITE	
Indication des principaux tests effectués au cours de la période, résultats synthétiques, interprétation et implications, plan de redressement, matrice de conformité / non conformité	31
7.1 PLAN DE GESTION ENVIRONNEMENTALE	<i>Errore. Il segnalibro non è definito.</i>
7.1.1.- Suivi des sites de dépôt de matériaux	<i>Errore. Il segnalibro non è definito.</i>
7.1.2.- Protection des mangroves	<i>Errore. Il segnalibro non è definito.</i>
7.1.3.- Activités de plantation d'arbre	<i>Errore. Il segnalibro non è definito.</i>
7.2 ENGAGEMENT DES PARTIES PRENANTES	<i>Errore. Il segnalibro non è definito.</i>
7.2.1.- Recrutement de l'environnementaliste de l'Equipe Désignée	<i>Errore. Il segnalibro non è definito.</i>
7.2.2.- Commentaires de la Mission de Contrôle sur le Plan de protection environnementale et sociale (PEES) de l'entreprise ECOMAR	<i>Errore. Il segnalibro non è definito.</i>
7.2.3.- Mise en place du bureau de suivi à Saint Louis du Nord par la Mission de Contrôle	<i>Errore. Il segnalibro non è definito.</i>
7.3 RELOCALISATION INVOLONTAIRE	39
7.4 EQUITE ET GENRE	<i>Errore. Il segnalibro non è definito.</i>

1. PRÉSENTATION DU PROJET

1.1 GENERALITES

Intitulé du Projet : PROJET DE REHABILITATION DU TRONCON PORT-DE-PAIX / ANSE-A-FOLEUR DE LA ROUTE DEPARTEMENTALE RD501	Date
<i>Description du projet</i> Haïti a un faible niveau de couverture routière, tant par rapport à la taille de la population (0,4 km / 1 000 habitants) que par rapport à la superficie du pays (0,12 km / km²). Le pourcentage de routes revêtues est également très bas. Ainsi, la performance d'Haïti dans le secteur routier est médiocre et de grandes parties de son territoire sont mal connectées. Il est estimé que le manque d'accès à des routes praticables par tout temps cause jusqu'à 30% des pertes de production agricole dans les zones reculées et que les tarifs de transport élevés sont le résultat de la mauvaise desserte routière de plus de 50% du territoire. Des données récentes indiquent que seulement 38% des habitants des zones rurales ont accès à des routes praticables en tout temps. La couverture limitée et la faible accessibilité aux routes revêtues affectent non seulement la compétitivité internationale d'Haïti, mais aussi son développement socio- économique : les départements ayant un pourcentage supérieur de routes pavées représentent une part importante de la production agricole du pays. 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 Port-de-Paix / Anse-à-Foleur (RD 501), passant par les Communes de Saint Louis du Nord et de Cap Rouge. Un Accord de Don est signé depuis le 10 décembre 2018 entre la République d'Haïti et la Banque interaméricaine de Développement (BID) pour l'exécution du Programme de Transport et Connectivité Départementale. Les travaux routiers seront effectués en régie par l'Equipe Désignée du 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. Les travaux consistent en la construction de 23.5 kms de routes en asphalte, de construction de dalots, de caniveaux, de trottoirs, de fossés revêtus, de gabions, de signalisation, de glissière de sécurité	

etc. A noter que ce projet est catégorisé de type B dans la classification des risques environnementaux et sociaux de la Banque.

La construction des cinq (5) ponts, de ce tronçon routier, répartis en trois (3) lots sera effectuée par les Entreprises GMA, COCIMAR et ECCOMAR.

Le lot 1 comprenant les ponts 1 et 2 est attribué à l'Entreprise GMA. Le pont 1 situé au Pk 13+600 dans la localité de St Louis du Nord est composé de deux (2) travées de 20 m. Le pont 2 situé au Pk 17+200 à Cap Rouge est aussi un pont de deux (2) travées de 20 m faisant au total 40 m de longueur.

Le lot 2 comprenant les ponts 3 et 5 est attribué à l'Entreprise COCIMAR. Le pont 3 situé au Pk 18+800 à Cap Rouge est composé de deux travées de 20 m et 10 m de largeur totale. Le pont 5 situé au Pk 25+700 dans la localité d'Anse-à-Foleur est composé de deux travées de 20 m avec des dalles d'approche de 6m.

Le lot 3 comprenant le pont 4 situé au Pk 23+400 dans la localité Bonneau, est attribué à l'Entreprise ECCOMAR a 60 m de longueur.

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.

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.

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 construction de quatre (4) ponts de 40 m
- La construction d'un pont de 60 m

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.

Coût global du projet: USD 26,227,972.58

Coût des travaux: USD 24,116,632.58

Coût de la supervision: USD 2,111,340.00

Autres coûts:

Délai d'exécution des travaux: 20 mois

Date contractuelle d'achèvement des travaux:

Période de garantie: 12 mois (à partir de la réception provisoire)

Organisme de financement: BANQUE INTERAMERICAINE DE DEVELOPPEMENT (BID)

Titre:

Accord No: 4618/GR-

HA

Opération No: HA-L1104

Maître de l'Ouvrage:

MINISTERE DES TRAVAUX PUBLICS, TRANSPORTS ET COMMUNICATIONS (MTPTC)

Coordination du projet:

AGENCE D'EXECUTION (AE)

Entrepreneur: Equipe Désignée du Ministère des Travaux Publics Transports et Communications(ED) Lot 0

Entrepreneur: GMA Construction Lot1

Entrepreneur: COCIMAR Lot 2

Entrepreneur: ECCOMAR Lot 3

1.2 CARACTERISTIQUES DU PROJET

Route : Travaux de Réhabilitation de la Route Port-de-Paix / Anse-à-Foleur		
Liaison : Port-de-Paix / Anse-à-Foleur		Longueur : 27.5 Km
Vitesse de référence : 20 km/h	Largeur chaussée : 7,00m	Largeur accotement : 1.50 m Type de revêtement : Béton Bitumineux
		Dévers : ○ Chaussée :2.5% ○ Accotement :4%
Pente de talus ○ En remblai ○ <u>En déblai</u> - <u>Roche</u> - <u>Sols cohérents stables</u> - <u>Sols détritiques instables</u>	Largeur Plateforme ○ Couche de base :7.5m ○ Couche de fondation :10.5 m ○ Couche de Forme :11.2m ○ Imprégnation : 7.5m	

1.3 OUVRAGES HYDRAULIQUES

1.3.1- Dalots cadre selon plan détaillé No 1

<i>Localisation</i> <i>PK</i>	<i>Description</i>		
	<i>Haut. (m)</i>	<i>Larg. (m)</i>	<i>Nbre de cellule</i>
3+243	1.00	1.50	1
4+242	1.50	2.00	1
4+507	1.50	2.00	2
5+036	1.00	1.50	2
9+843	1.00	1.50	2
10+759	1.00	1.50	2
10+808	1.50	1.50	3
14+750	1.00	1.50	1
15+180	1.00	1.50	1
15+858	1.00	1.00	1
15+972	1.00	1.50	1
16+107	1.00	1.50	1
17+487	1.00	1.00	1

<i>17+785</i>	<i>1.00</i>	<i>1.00</i>	<i>1</i>
<i>17+836</i>	<i>1.50</i>	<i>1.50</i>	<i>1</i>
<i>19+000</i>	<i>1.00</i>	<i>1.00</i>	<i>1</i>
<i>19+465</i>	<i>1.00</i>	<i>1.50</i>	<i>4</i>
<i>19+653</i>	<i>1.00</i>	<i>1.00</i>	<i>1</i>
<i>20+102</i>	<i>1.00</i>	<i>1.00</i>	<i>1</i>
<i>20+410</i>	<i>1.50</i>	<i>1.50</i>	<i>1</i>
<i>21+816</i>	<i>1.00</i>	<i>1.50</i>	<i>2</i>
<i>22+665</i>	<i>1.50</i>	<i>2.00</i>	<i>5</i>
<i>22+922</i>	<i>1.50</i>	<i>1.50</i>	<i>1</i>
<i>25+555</i>	<i>1.50</i>	<i>2.00</i>	<i>3</i>
<i>26+036</i>	<i>1.00</i>	<i>1.50</i>	<i>2</i>

1.3.2.- Dalots cadre selon plan détaillé No 2

<i>Localisation PK</i>	<i>Description</i>		
	<i>Hauteur</i>	<i>Larg.</i>	<i>Nbre de cellule</i>
<i>3+650</i>	<i>4.00</i>	<i>4.00</i>	<i>1</i>
<i>11+106</i>	<i>3.00</i>	<i>3.00</i>	<i>2</i>

1.3.3.- Les Conduits

<i>Localisation PK</i>	<i>Description</i>			
	<i>Hauteur (m)</i>	<i>Larg (m)</i>	<i>Long. (m)</i>	<i>N de celleule</i>
<i>0+744</i>	<i>0.80</i>	<i>0.50</i>	<i>10.20</i>	<i>1</i>
<i>1+271</i>	<i>0.80</i>	<i>0.50</i>	<i>10.20</i>	<i>4</i>
<i>1+947</i>	<i>0.80</i>	<i>0.50</i>	<i>9.00</i>	<i>6</i>
<i>2+020</i>	<i>0.80</i>	<i>0.50</i>	<i>9.00</i>	<i>1</i>
<i>2+834</i>	<i>0.80</i>	<i>0.50</i>	<i>11.80</i>	<i>1</i>
<i>3+867</i>	<i>0.80</i>	<i>0.50</i>	<i>10.90</i>	<i>1</i>
<i>4+890</i>	<i>0.80</i>	<i>0.50</i>	<i>10.30</i>	<i>3</i>
<i>5+332</i>	<i>0.80</i>	<i>0.50</i>	<i>10.70</i>	<i>1</i>
<i>5+680</i>	<i>0.80</i>	<i>0.50</i>	<i>10.70</i>	<i>2</i>
<i>6+330</i>	<i>0.80</i>	<i>0.50</i>	<i>11.30</i>	<i>1</i>
<i>6+630</i>	<i>0.80</i>	<i>0.50</i>	<i>12.20</i>	<i>4</i>
<i>7+945</i>	<i>0.80</i>	<i>0.50</i>	<i>10.80</i>	<i>1</i>
<i>9+084</i>	<i>0.80</i>	<i>0.50</i>	<i>12.20</i>	<i>2</i>

<i>10+222</i>	<i>0.80</i>	<i>0.50</i>	<i>10.80</i>	<i>6</i>
<i>10+485</i>	<i>0.80</i>	<i>0.50</i>	<i>11.10</i>	<i>1</i>
<i>14+250</i>	<i>0.80</i>	<i>0.50</i>	<i>12.20</i>	<i>1</i>
<i>19+293</i>	<i>0.80</i>	<i>0.50</i>	<i>8.00</i>	<i>1</i>
<i>20+205</i>	<i>0.80</i>	<i>0.50</i>	<i>10.50</i>	<i>1</i>
<i>20+982</i>	<i>0.80</i>	<i>0.50</i>	<i>8.00</i>	<i>1</i>
<i>21+440</i>	<i>0.80</i>	<i>0.50</i>	<i>9.80</i>	<i>1</i>
<i>22+418</i>	<i>0.80</i>	<i>0.50</i>	<i>11.10</i>	<i>2</i>
<i>23+877</i>	<i>0.80</i>	<i>0.50</i>	<i>10.30</i>	<i>1</i>

1.3.4.- Caniveaux et trottoirs

<i>Localisation</i>	<i>PK</i>	<i>Description</i>	
		<i>Longueur</i>	<i>Longueur totale</i>
<i>0+000 à 0+325</i>		<i>2x 325 ml</i>	<i>650 ml</i>
<i>1+420 à 4+000</i>		<i>2x 2580 ml</i>	<i>5160 ml</i>
<i>6+000 à 6+630</i>		<i>2x 630 ml</i>	<i>1260 ml</i>
<i>6+900 à 7+450</i>		<i>2x 550 ml</i>	<i>1100 ml</i>
<i>7+600 à 9+082</i>		<i>2x 1482 ml</i>	<i>2964 ml</i>
<i>9+200 à 11+120</i>		<i>2x 1920 ml</i>	<i>3840 ml</i>
<i>14+060 à 14+400</i>		<i>2x 340 ml</i>	<i>680 ml</i>
<i>15+920 à 17+500</i>		<i>2x 1580 ml</i>	<i>3160 ml</i>
<i>17+800 à 19+025</i>		<i>2x 1225 ml</i>	<i>2450 ml</i>
<i>22+100 à 23+480</i>		<i>2x 1380 ml</i>	<i>2760 ml</i>
<i>23+877 à 26+375</i>		<i>2x 2498 ml</i>	<i>4996 ml</i>
<i>7+450 à 7+600</i>		<i>150 ml</i>	<i>150 ml</i>
<i>9+082 à 9+200</i>		<i>118 ml</i>	<i>118 ml</i>
<i>17+500 à 17+800</i>		<i>300 ml</i>	<i>300 ml</i>
<i>19+025 à 19+650</i>		<i>625 ml</i>	<i>625 ml</i>
<i>20+800 à 21+380</i>		<i>580 ml</i>	<i>580 ml</i>
<i>21+900 à 22+100</i>		<i>200 ml</i>	<i>200 ml</i>
<i>Total</i>			<i>30 993 ml</i>

1.3.5.- Fossé type II

<i>Localisation</i>	<i>PK</i>	<i>Description</i>	
		<i>Longueur</i>	<i>Longueur totale</i>
<i>0+325 à 1+420</i>		<i>2x 1095 ml</i>	<i>2190 ml</i>
<i>4+000 à 6+000</i>		<i>2x 2000 ml</i>	<i>4000 ml</i>
<i>6+630 à 6+900</i>		<i>2x 270 ml</i>	<i>540 ml</i>
<i>21+380 à 21+900</i>		<i>2x 520 ml</i>	<i>1040 ml</i>
<i>23+480 à 23+877</i>		<i>2x 477 ml</i>	<i>954ml</i>
<i>7+450 à 7+600</i>		<i>150 ml</i>	<i>150 ml</i>
<i>9+082 à 9+200</i>		<i>118 ml</i>	<i>118 ml</i>
<i>17+500 à 17+800</i>		<i>300 ml</i>	<i>300 ml</i>
<i>19+025 à 197+650</i>		<i>625 ml</i>	<i>625 ml</i>
<i>20+800 à 21+380</i>		<i>580 ml</i>	<i>580 ml</i>
<i>21+900 à 22+100</i>		<i>200 ml</i>	<i>200 ml</i>
<i>Total</i>			<i>10697 ml</i>

1.3.6. - Fossé type III

<i>Localisation</i>	<i>PK</i>	<i>Description</i>	
		<i>Longueur</i>	<i>Longueur totale</i>
<i>19+650 à 20+000</i>		<i>1150 ml</i>	<i>1150 ml</i>
<i>Total</i>			<i>1150 ml</i>

1.3.7. - Fossé trapézoïdal type I

<i>Localisation</i>	<i>PK</i>	<i>Description</i>	
		<i>Longueur</i>	<i>Longueur totale</i>
<i>14+600 à 15+920</i>		<i>2x 1320 ml</i>	<i>2640 ml</i>
<i>Total</i>			<i>2640 ml</i>

1.4 OUVRAGES D'ART

No	Localisation		Dimensions		Coté	Description
	PK Début	PK Fin	L (m)	H (m)		
	Éviter les dégâts de construction					
01	3+200	3+235	35	2	G	Murs en béton armé
02	4+500	4+520	20	3	G	
03	6+436	6+470	34	1,5	G	
04	6+941	6+958	17	1,5	G	
05	19+540	19+640	100	4,5	D	
06	19+650	19+690	40	1,5	D	
07	20+805	20+845	40	4,5	D	
08	20+883	20+920	37	4,5	D	
09	21+400	21+600	200	2	G	
	Protection des berges					
10	1+682	1+722	40	1,5	G	Murs en béton armé
11	7+850	8+035	185	1,5	G	
12	8+090	8+145	55	1,5	G	
13	8+930	8+960	30	1,5	G	
14	14+270	14+400	130	4,5	G	
15	17+355	17+435	80	1,5	G	
16	22+385	22+425	40	1,5	G	
17	26+285	26+375	90	2,5	G	

Nº	Lots	Description	Entreprises
1	Lot 1	PONT 1 (PK 13+600)	GMA CONSTRUCTION
2		PONT 2 (PK 17+200)	
3	Lot 2	PONT 3 (PK 18+800)	COCIMAR
4		PONT 5 (PK 25+700)	
5	Lot 3	PONT 4 (PK 23+400)	ECCOMAR

2. SYNTHESE 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. Pourtant les cinq ponts à construire, sont regroupés en 3 lots distincts et leurs exécutions sont à la charge de trois entreprises privées, comme a bien montré le tableau ci-dessus.

Equipe Désignée : Lot 0

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)
- préparation du dossier d'exécution
- mobilisation des équipements nécessaires
- mobilisation du personnel

Entreprise GMA Construction : 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 d'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

L'Entreprise GMA poursuit avec l'aménagement de la déviation qui a été endommagée par les récentes pluies de la semaine du 30 janvier au 4 février 2022, ainsi que par les vagues de la mer qui était très agitée. Elle poursuit avec l'approvisionnement en remblais pour finaliser le processus de remblayage de la déviation qui est déjà accessible aux motocyclettes et aux voitures.

Entreprise COCIMAR : Lot 2

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

➤ Pont 5 au 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, l'installation de chantier est en cours.

L'Entreprise a opté pour implanter la voie servant de déviation, en aval de l'ouvrage projeté (pont 5), 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.

Entreprise ECCOMAR : Lot 3

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. ECCOMAR a gagné le lot 3 avec un pont à construire au point kilométrique suivant :

➤ Pont 4 au Pk 23+400

Equipe Désignée Lot 0

Jusqu'à présent, les travaux tardent à démarrer sur le chantier, à part les travaux de levés topographiques et d'implantation. Néanmoins, des démarches sont en cours pour que les différents matériels de l'Equipe Désignée, chargée de l'exécution des travaux, soient réparés et parallèlement le dossier technique d'exécution partiel du tronçon compris entre le PK 17+000 au PK 23+000 est toujours en train d'être analysé par le MDO.

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 provisoire par tronçon de 2 km & une autre proposant de travailler sur les 6 km, avec des décomptes périodiques et une réception provisoire pour le tronçon de 6 km)
- Liste du personnel

➤ Liste des matériels

Plusieurs échanges, durant le mois de mars ont eu lieu, entre le MDO et la MdC, des éclaircissements se révélaient nécessaires, tels que :

- Entre les PK 17+680 et 18+460, une différence a été remarquée entre l'implantation réalisée par la brigade topographique de l'AE et celle qui a été exécutée par la brigade topographique de l'Equipe désignée et contrôlée par la MdC
- Au PK 19+700, la planche imprimée dans le dossier d'exécution ne correspond pas au tracé implanté à ce niveau.

Une visite de terrain spéciale a été organisée par les experts de la MdC, en date du 18 mars 2022, et ces points nuageux ont été bien vite dissipés. Un dossier d'analyse de la situation a été transmis au MDO, chaque point énoncé plus haut a été abordé et en fonction de sa particularité. Le dossier d'analyse est donné en annexe du rapport.

Entreprise GMA Lot 1

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.

Entretemps, les relevés topographiques des sites des ponts 1 et 2 ont été réalisés de manière contradictoire ainsi que l'implantation de la position des ouvrages à construire.

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

Entreprise COCIMAR : Lot 2

Le personnel de COCIMAR est sur place depuis le 9 février 2022. L'Entreprise a déjà installé son bureau de chantier pour le pont 1 juste en amont de l'ouvrage à construire.

Comme matériels disponibles sur le site, l'Entreprise dispose de :

- a) Trois (3) grues
- b) Une (1) Excavatrice
- c) Trois (3) pickups assurant les déplacements du personnel.

Avec la présence de la brigade topographique de COCIMAR, la MdC a pu arriver à la matérialisation de repères suffisants sur les deux sites en question et qui ont permis d'effectuer les relevés topographiques des traversées des rivières respectivement au PK 18+800 et au PK 25+700 ainsi que le positionnement des ouvrages initialement prévus par le projet.

Entreprise ECCOMAR : Lot 3

A date, 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,
- ✓ 21 tubes,
- ✓ 2 Containers,
- ✓ 6 camions à benne.

B) Matériaux approvisionnés :

- ✓ Stockage de remblais pour aménager la déviation au bord de la mer
- ✓ Les tubes métalliques

L'Entreprise ECCOMAR a déjà construit la déviation avec un ouvrage de traversée provisoire avec trois (3) lignes de buses d'un mètre de diamètre. La sortie de la déviation vers Anse-a-Foleur est totalement libérée (déguerpissement) et son aménagement a été exécuté côté entrée depuis St Louis vers Anse à Foleur. Il reste seulement à procéder à l'expropriation de deux éléments de construction qui sont constitués d'une part, d'une fondation de 54,55 m² et de maçonnerie de blocs de ciment à l'état brut ; et d'autre part, d'un sol de fondation de 57,65 m². Ces deux éléments, précités constituent les deux obstacles qui empêchent l'achèvement de la déviation et sa mise en circulation pour tous les véhicules confondus. Entre temps, des démarches sont en cours au niveau de l'UCE en vue de résoudre le problème en toute urgence.

2.2 PRINCIPAUX TRAVAUX EN COURS

Equipe Désignée Lot 0

Comme mentionné plus haut, l'Equipe Désignée a finalisé le dossier technique d'exécution du tronçon compris entre le Pk 17+000 et le Pk 23+000 avec l'appui de la MdC et en tenant compte des remarques et suggestions du MDO. Le dossier technique d'exécution est en cours d'analyse par le MDO.

Parallèlement l'Equipe Désignée est en train de prendre les mesures nécessaires pour que :

- 1) les matériels puissent être réparés et soient prêts à l'utilisation.

- 2) les travaux programmés au niveau du dossier d'exécution puissent être démarrés concrètement.
- 3) les activités prévues pour le tronçon partant du PK 1+000 au PK 7+000 puissent être réalisées au cours
- 4) du mois d'avril.
- 5) 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.

La MdC souhaite que des mesures nécessaires soient prises incessamment pour que les travaux programmés pour les 6 kms (PK 17+000 au PK 23+000), ainsi que les autres activités prévues puissent être exécutées.

- 6) Voir plus avant contraintes et difficultés « Equipe Désignée Lot 0 »

Entreprise GMA Construction Lot 1

L'Entreprise GMA n'a pas vraiment de grands travaux en cours, sinon certaines activités ci-dessous mentionnées :

- 1) remise en état de la déviation au niveau du PK 17+200, fréquemment endommagée par les vagues de la mer.
- 2) travaux d'aménagement de la déviation au niveau du pont 1 : PK 13+600
- 3) approvisionnement en matériaux (sables lavés venant de Port-au-Prince)
- 4) élaboration du dossier d'exécution
- 5) préparation de l'Avenant

Entreprise COCIMAR : Lot 2

L'Entreprise COCIMAR continue avec son approvisionnement en pieux préfabriqués en béton précontraint venant de la République Dominicaine. Des démarches sont en cours pour déplacer les poteaux et câbles de l'EDH et de la NATCOM dans l'environnement immédiat des ponts 3 et 5. Entre temps, l'Entreprise travaille sur une proposition d'un pont de 50 mètres pour le pont 3 en lieu et place de celle de 40 mètres du projet initial.

L'Entreprise s'active aussi pour démarrer avec l'aménagement des déviations respectives ayant rapport aux deux ponts

La MdC a affectué une mission de vérification de tous les pieux stockés à Saint Domingue et destinés aux ponts 3 et 5

Voir en annexe les résultats et les photos.

Entreprise ECCOMAR : Lot 3

Au cours de cette période, ECCOMAR a pu réaliser :

- La mise en place de tout venant de rivière et compactage de la déviation à la sortie vers Anse à Foleur.
- L'aménagement du bureau de la Mission de Contrôle
- La Préparation de l'Avenant du pont 4
-

2.3 CONTRAINTES ET DIFFICULTES RENCONTREES

Equipe Désignée Lot 0

Les contraintes majeures au démarrage des activités sont les suivantes :

- 1) L'indisponibilité pour l'Equipe Désignée de percevoir physiquement l'avance de démarrage, déposée sur un compte du MTPTC.
- 2) L'incapacité de l'Equipe Désignée à payer les différents prestataires pour les activités topographiques et de conception déjà réalisées d'août à novembre 2021.
- 3) La difficulté, des Personnes Affectées par le Projet (PAP), à présenter leur titre de propriété malgré les signatures des contrats entre les bénéficiaires et INSUCO
- 4) La non-disponibilité des matériels et équipements pour la réalisation des travaux.
- 5) Non disponibilité de l'environnementaliste de l'ED

La MdC a présenté à l'attention du MDO un rapport de circonstance préparé par la supervision pour accompagner le payroll transmis par l'ED, afin d'éclairer d'avantage le MDO au sujet des activités topographiques et de conception déjà réalisée. Les différentes données fournies par la MdC ont permis au MDO de prendre la décision appropriée. L'Equipe Désignée souhaite éponger les différentes contraintes financières, liées à ces activités pour pouvoir continuer avec les levés topographiques, l'établissement des dossiers techniques d'exécution partiels et l'implantation du projet.

Durant le mois de mars, lors des échanges entre l'ED et la MdC, des démarches remarquables sont en cours pour que les matériels soient réparés. Une stratégie spéciale est en train d'être mise en place par l'Agence d'Exécution (AE), pour que l'ED puisse avoir les moyens nécessaires pour faire réparer les matériels.

L'ED attend toujours l'approbation par le 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.

Entreprise GMA : Lot 1

L'Entreprise GMA attend encore l'aboutissement des activités d'expropriation qui doivent être finalisées pour faciliter le démarrage du pont 1 au PK 13+600.

Le problème des variantes étant résolu, il revient à l'Entreprise de préparer et de soumettre les dossiers techniques d'exécution complets à la Mission de Contrôle pour faciliter le démarrage de travaux.

Entreprise ECCOMAR : Lot 3

Les contraintes sont pratiquement les mêmes pour toutes les Entreprises au niveau des ponts avec de légères différences :

L'entreprise ECCOMAR fait face aussi aux problèmes d'expropriation qu'elle prend en charge pour pouvoir accélérer le démarrage effectif des travaux, Des rencontres ont eu lieu avec les propriétaires concernés en présence des représentants de la Mission de Contrôle.

Il y a aussi les poteaux électriques ainsi que les câbles de la NATCOM à déplacer avant de démarrer les travaux.

2.4 DISPOSITIONS ADOPTEES ET IMPACT DE CES DERNIERES

Equipe Désignée Lot 0

Face à l'absence totale des activités de terrain, le MOD encourage la MdC à organiser les réunions hebdomadaires, afin de permettre aux entités concernées de débattre sur les différents points empêchant le démarrage effectif des travaux et de trouver ensemble les éléments de solution. Malheureusement, durant tout le mois de mars, l'Equipe Désignée n'a pu participer à aucune de ces réunions, suite à leur manque de fonds.

Lors des différents échanges entre le Directeur de projet de l'ED et le Chef de mission de la MdC, le Directeur a clairement dit que l'ED n'a pas les moyens lui permettant d'être présent sur site du projet. Les différents mails échangés entre l'ED et la MdC sont présentés en annexe du rapport.

Des démarches remarquables sont en cours pour que les matériels soient réparés. Une stratégie spéciale est en train d'être mise en place par l'Agence d'Exécution (AE) pour que l'ED puisse avoir les moyens nécessaires pour faire réparer les matériels. La MdC n'a jusqu'ici pas été informée de l'état de cette situation. Nous souhaitons dans la mesure du possible la totale réussite d'une telle démarche, qui dans un premier temps débloquerait l'ED et dans un second temps faciliterait l'exécution des travaux.

Entreprise GMA : Lot 1

Au cours du mois de mars 2022, plusieurs réunions de chantier hebdomadaires et séances de travail ont été réalisées par la MdC et l'Entreprise GMA dans le but de garder le contact avec l'Entreprise sur le chantier afin

de faire le point sur la situation physique du projet, l'état d'avancement des activités et les documents à soumettre, suite à quoi, GMA a soumis les documents :

- Plan d'Assurance de Qualité (PAQ).
- Plan de Gestion Environnemental et Social (PGES).
- Plan de Protection Environnemental et social (PPES)
- Avenant No 1.
- Cadre du devis estimatif et quantitatif des deux ponts.
- Méthodologie du battage des pieux
- Dessins pour le pont 1
- Dessins pour le pont 2
- Note de calcul et descente de charge
- Documents de MATIERE (dépliant du fabricant des éléments métalliques du pont) :
 - 1- Protection anti- corrosion du pont Unibridge
 - 2- Description de MATIERE (Brochure Unibridge)
 - 3- Note de calcul général et descente de charges.
 - 4- PAQ Unibrige

Lors de la visite du 17 février 2022, il a été confirmé pour le pont #2 de maintenir l'ouvrage initial, à savoir le pont en lieu et place du dalot proposé par GMA. Il reste à déterminer la position exacte et définitive de l'ouvrage.

Suite à la réunion organisée en date du 16 février 2022 et la visite de terrain du 17 février 2022, la Mission de Contrôle a eu une séance de travail avec les Responsables de l'Entreprise GMA pour discuter des réserves soulevées par la MdC concernant la variante du pont 1. (Voir en annexe)

Entreprise COCIMAR : Lot 2

Au cours du Mois de Mars 2022, des réunions de chantier hebdomadaires et séances de travail entre la MdC et COCIMAR ont été réalisées dans le but de garder le contact avec l'Entreprise sur le chantier afin de faire le point sur la situation physique du projet, l'état d'avancement des activités et surtout pour discuter sur la proposition faite par l'Entreprise concernant le pont 3 (pont de 50 mètres à deux travées) et le nouvel emplacement du pont

5. Des visites de terrain ont été effectuées conjointement entre la brigade topographique de la MdC et celle de l'Entreprise COCIMAR afin de vérifier l'emplacement définitif des ponts 3 et 5, suite à quoi il a été demandé à l'équipe topographique de l'Entreprise de matérialiser contradictoirement avec la MdC l'emplacement définitif du pont 3.

Les documents soumis par COCIMAR :

- Plan de Gestion Environnemental et Social (PGES) :
- Méthodologie pour le battage des pieux : Un addenda sera soumis cette fin de semaine concernant les jointures et le nombre de coup pour le battage des pieux inclinés.
- Plan d'Assurance de Qualité (PAQ).

Suite à une réunion avec l'entreprise COCIMAR, à Port-de-Paix, le jeudi 17 février 2022, une visite de sites d'emplacement du pont a été programmée et réalisée. La mission de contrôle attend le plan de protection environnementale et sociale pour révision et/ou approbation.

Entreprise ECCOMAR : Lot 3

Le MOD et la MdC ont entamé des démarches dans le but de résoudre les problèmes d'expropriation. Des réunions sont prévues entre INSUCO, MOD et la MdC pour créer une synergie permettant de mieux faire avancer et résoudre ces problèmes.

3 DONNEES RELATIVES AU CONTRAT DE SUPERVISION

3.1 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 1 : Données du contrat de la supervision

N°	<i>Données du contrat de Supervision</i>	
1	LE FINANCEMENT	BANQUE INTERAMÉRICAINNE DE DÉVELOPPEMENT (BID)
2	MAITRE DE L'OUVRAGE	LE MINISTERE DES TRAVAUX PUBLICS TRANSPORTS ET COMMUNICATIONS (MTPTC)
3	MAITRE DE L'OUVRAGE DELEGUE	UNITE CENTRALE D'EXECUTION (UCE) pour les ponts AGENCE D'EXECUTION (AE) pour la Route

4	CONSULTANT	LE GROUPEMENT TECHNIPLAN/CECOM CONSULTANTS S.A.
5	DATE DE SIGNATURE DU CONTRAT	07 JUIN 2021
6	DATE DE NOTIFICATION	JUILLET 2021
7	DATE DE DEBUT	02 AOUT 2021
8	DATE D'ACHÈVEMENT RD501	AVRIL 2023
9	DURÉE DU CONTRAT	21 MOIS
10	MONTANT DE CONTRAT	USD 2,111,340.00
11	AVENANT	
12	ASSURANCES	

3.2 CONTROLE DEFACTORATIONS

Facture	Date d'émission	Montant (USD)	Date de paiement	Montant Cumulé (USD)	%
Facture # 1	26 - 10 - 2021	55, 219.00	11- 11 - 2021	55, 219.00	2.61%
Facture # 2	05 - 11 - 2021	55, 219.00	22- 11 - 2021	110, 438.00	5.23%
Facture # 3	22 - 11 - 2021	55, 219.00	01 – 12 – 2021	165, 657.00	7.85%
Facture # 4	13 - 12 - 2021	58, 527.03	29- 12 – 2021	224, 184.03	10.62%
Facture # 5	03 - 01 - 2022	60, 326.31	31 -01 – 2022	284, 510.34	13.47%
Facture # 6	02 - 02 - 2022	55, 219.00	25 – 03 – 2022	339, 729. 34	16.09 %
Facture # 7	08 – 03 - 2022	55, 219.00	05 – 04 - 2022	394, 948. 34	18.71 %

-3.3 RESSOURCES MOBILISEES PENDANT LA PERIODE

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

Tableau 2 : Personnel mobilisé par la Mission de Contrôle

Désignation	Position	Nom et Prénom	Date de Mobilisation
Personnel Clé			
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
Personnel d'appui d'Expert			
PAE-1	Ingénieur en Ouvrages d'Art	Corrao	Mobilisé
Personnel d'appui			
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
PA-6	Animatrice sociale	Stéphane	Mobilisée

4. DONNEES RELATIVES AU CONTRAT DES TRAVAUX

4.1 DONNEES GENERALES

Equipe Désignée Lot 0

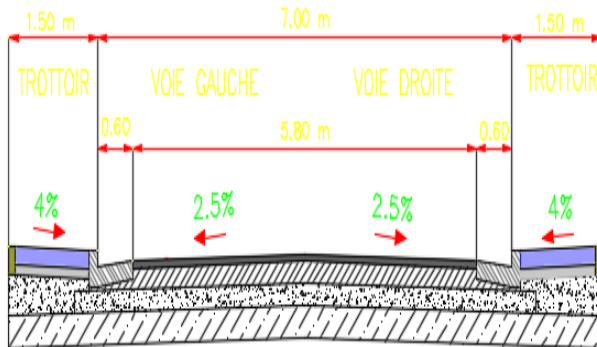
Tableau 3 : Données du contrat de l'Equipe Désignée

<i>N°</i>	<i>Données du contrat de l'Equipe Désignée LOT 0</i>	
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	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 AOÛT 2021
7	DATE D'ACHÈVEMENT	DECEMBRE 2022
8	DUREE DES TRAVAUX	20 MOIS
	MONTANT DU CONTRAT	USD 15,000,000.00

Profils en Travers Types

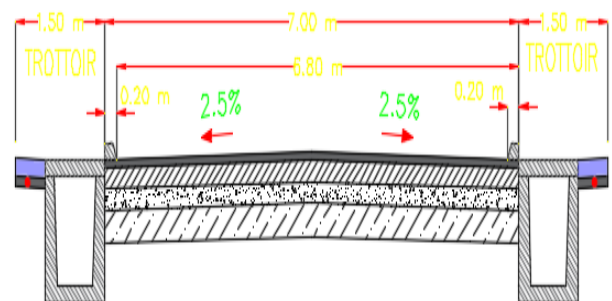
PROFIL TYPE N° 1

0+000 à 0+325 - 1+420 à 4+000 - 6+000 à 6+630 - 6+900 à 7+450
 7+600 à 9+082 - 9+200 à 11+120 - 14+060 à 14+400 - 15+920 à 17+500
 17+800 à 19+025 - 22+100 à 23+480 - 23+877 à 26+375



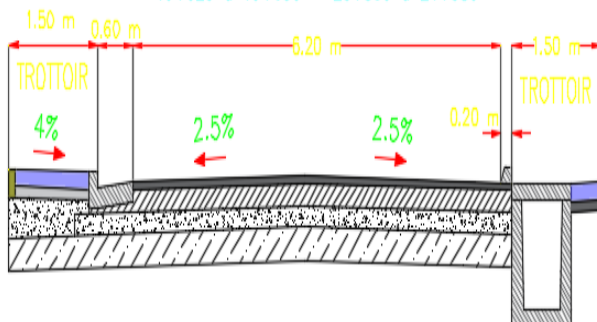
PROFIL TYPE N° 2

0+325 à 1+420 - 4+000 à 6+000
 6+630 à 6+900 - 21+380 à 21+900 - 23+480 à 23+877



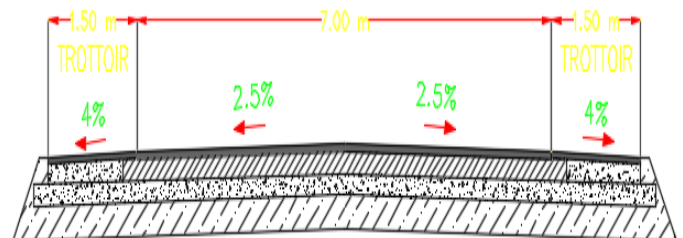
PROFIL TYPE N° 3

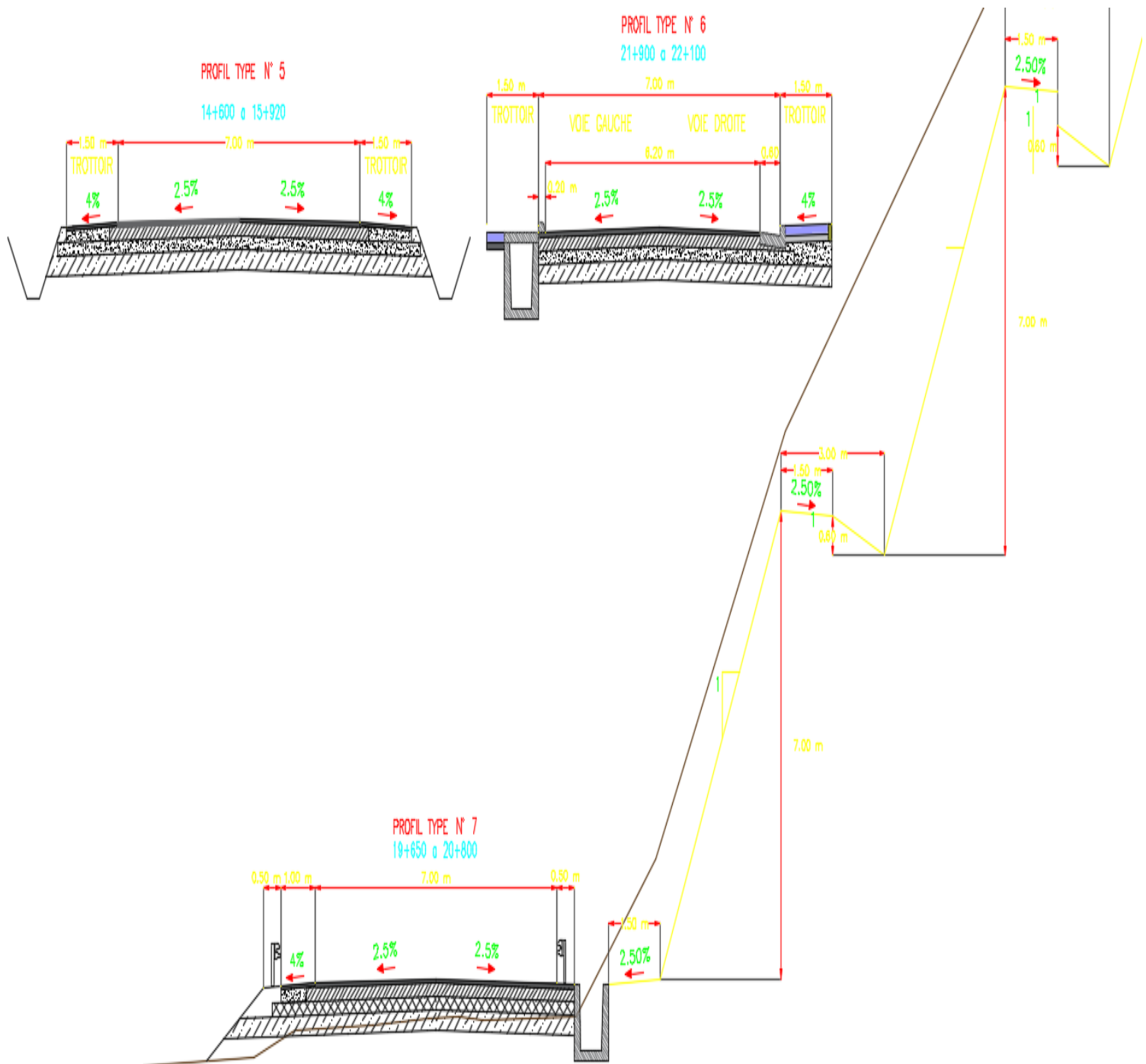
7+450 à 7+600 - 9+082 à 9+200 - 17+500 à 17+800
 19+025 à 19+650 - 20+800 à 21+380



PROFIL TYPE N° 4

18+720 à 18+870





Entreprise GMA Construction : Lot 1

Tableau 4 : Données du contrat de GMA

N°	Données du contrat de l'Entreprise LOT 01	
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)
4	Entreprise	GMA CONSTRUCTION
5	Date de signature du contrat	16 Juin 2021
6	Date de démarrage	16 Août 2021
7	Date d'achèvement	Février 2023
8	Période d'origine du contrat	18 mois suivant le contrat des travaux
	Montant du contrat	USD 3, 269,927.58

Entreprise COCIMAR : Lot 2

Tableau 5 : Données du contrat de COCIMAR

N°	Données du contrat de l'Entreprise LOT 02	
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)
	ENTREPRISE	COCIMAR SRL
5	DATE DE SIGNATURE DU CONTRAT	11 JUIN 2021
6	DATE DE DEMARRAGE	16 AOÛT 2021
7	DATE D'ACHEVEMENT	15 FEVRIER 2023
8	DELAI CONTRACTUEL	18 MOIS
	MONTANT DU CONTRAT	USD\$ 3, 914,013.61

Entreprise ECCOMAR : Lot 3

Tableau 6 : Données du contrat d'ECCOMAR

N°	Données du contrat de l'Entreprise LOT 03	
1	LE FINANCEMENT	BANQUE INTERAMERICAINE DE DEVELOPPEMENT (BID)
2	MAITRE DE L'OUVRAGE	LE MINISTERE DES TRAVAUX PUBLICS TRANSPORTS ET COMMUNICATIONS (MTPTC)
3	MAITRE DE L'OUVRAGE DELEGUE	UNITE CENTRALE D'EXECUTION (UCE)
4	ENTREPRISE	ECCOMAR
5	DATE DE SIGNATURE DU CONTRAT	9 JUIN 2021
6	ORDRE DE DEMARRAGE	16 AOUT 2021
7	DATE D'ACHEVEMENT	15 AOUT 2022
8	DELAÏ CONTRACTUEL	12 MOIS
	MONTANT DU CONTRAT	USD \$ 1,932,691.39 USD

4.2 CONTROLE DE FACTURATION

EQUIPE DESIGNEE (LOT 0)

Facture	Date d'émission	Montant (USD)	Date de paiement	Montant Cumulé (USD)	%
Facture # 1 (1^{er} Versement)	05/08/2021	1,914,893.62	20/09/2021	1,914,893.62	12.76
Facture #					

ENTREPRISE GMA (LOT 1)

Facture	Date d'émission	Montant (USD)	Date de paiement	Montant Cumulé (USD)	%
Facture # 1 (Avance de Démarrage)	20/07/2021	980,978.28	09/09/2021	980,978.28	30
Facture # 2 (Décompte #1)	30/11/2021	298,368.00	16/12/2021	1,279,346.28	39

ENTREPRISE COCIMAR (LOT 2)

<i>Facture</i>	<i>Date d'émission</i>	<i>Montant (USD)</i>	<i>Date de paiement</i>	<i>Montant Cumulé (USD)</i>	<i>%</i>
<i>Facture # 1 (Avance de Démarrage)</i>	<i>20/07/2021</i>	<i>800,000.00</i>	<i>09/09/2021</i>	<i>800,000.00</i>	<i>20</i>
<i>Facture # 2 (Décompte #1)</i>	<i>09/02/2022</i>	<i>65,762.47</i>			

+

ENTREPRISE ECCOMAR (LOT 3)

<i>Facture</i>	<i>Date d'émission</i>	<i>Montant (USD)</i>	<i>Date de paiement</i>	<i>Montant Cumulé (USD)</i>	<i>%</i>
<i>Facture # 1 (Avance de Démarrage)</i>	<i>05/07/2021</i>	<i>579,807.42</i>	<i>17/08/2021</i>	<i>579,807.42</i>	<i>30</i>
<i>Facture # 2 Décompte #1)</i>	<i>24/01/2022</i>	<i>116,069.96</i>			

4.3 RESSOURCES MOBILISEES PENDANT LA PERIODE**Equipe Désignée : Lot 0**

<i>Désignation</i>	<i>Position</i>	<i>Prénom & Nom</i>	<i>Date de Mobilisation</i>
<i>Personnel Clé</i>			
<i>PC-1</i>	<i>Directeur de projet</i>	<i>Guy Ambroise HOLLY</i>	<i>Mobilisé</i>
<i>PC-7</i>	<i>Administratrice</i>	<i>Losette Fleurismé CESAR</i>	<i>Mobilisé</i>

Entreprise GMA Construction : Lot 1

<i>Désignation</i>	<i>Position</i>	<i>Prénom & Nom</i>	<i>Date de Mobilisation</i>
<i>Personnel Clé</i>			
<i>PC-1</i>	Directeur de projet	<i>Franck ADRIEN</i>	<i>Mobilisé</i>
<i>PC-2</i>	Ingénieur en Ouvrage d'Art	<i>Franck ADRIEN</i>	<i>Mobilisé</i>
<i>Personnel d'Appui</i>			
<i>PA-1</i>	Responsable des études,	<i>Francesca</i>	<i>Mobilisé</i>

	dossier d'exécution et assistante du directeur de projet (gestion de projet)	ADRIEN	
PA-2	Assistante en gestion	Tara ETIENNE	Mobilisé

ENTREPRISE COCIMAR (LOT 2)

Désignation	Position	Prénom & Nom	Date de Mobilisation
Personnel Clé			
PC-1	Directeur de projet	Penzo Pichardo Pablo Herman	Mobilisé
PC-2	Ingénieur en Ouvrage d'Art	Ivan Fernandez Sterck	Mobilisé
PC-3	Ingénieur Résident I	Salecedo Peralta Francisco Albe.	
PC-4	Ingénieur Résident II	Mora Rodriguez Osvaldo Arturo	Mobilisé
PC-5	Topographe	Jose Manuel Campusano Lopez	Mobilisé
PC-6	Administrateur	Carlos Eduardo Martinez Mercedes	
Personnel d'Appui			

ENTREPRISE ECCOMAR (LOT 3)

Désignation	Position	Prénom & Nom	Date de Mobilisation
Personnel Clé			
PC-1	Directeur de projet	Pierrot SAINT ELOI	Mobilisé
PC-2	Ingénieur en Ouvrage d'Art	Pierrot SAINT ELOI	Mobilisé
PC-3	Ingénieur Résident	Hermann PIERRE	Mobilisé
PC-4	Topographe	Jean GUIBENSON	
Personnel d'Appui			
PA-1	Responsable des études, dossier d'exécution et assistante du directeur de projet (gestion de projet)	M.Y. Eulia A. EUGENE	Mobilisé
PA-2	Responsable laboratoire	Pierre J. GUILBERT	
PA-3	Responsable HSE	Jean Verdieu NELSON	
PA-4	Responsable adjoint HSE	Carmelle Nicoleau JASMIN	
PA-6	Responsable des engins	Maxi MATHURIN	Mobilisé
PA-09	Chef d'équipe / montage	Jean VALNEEL	

	tablier		

5. EVOLUTION DU PROJET

5.1 TRAVAUX EFFECTUES PENDANT LA PERIODE

Equipe Désignée Lot 0

L'Equipe Désignée a apporté les modifications au dossier technique d'exécution avec l'appui de la MdC et en tenant compte des remarques et suggestions faites par le MDO. Le dossier technique d'exécution corrigé pour les 6 kms a été transmis au MDO et est en cours d'analyse.

Entreprise GMA Construction : Lot 1

Au PK 13+600, il n'y a eu aucune avance pour le mois de mars sinon la même situation que celle du mois de février 2022. L'Entreprise GMA dispose d'un centre d'Equipements situé sur sa base 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). Les travaux d'aménagement de la déviation sont aux arrêts.

Actuellement GMA a soumis le PAQ, et la méthodologie générale pour les ponts 1 et 2. Cependant, en raison des variations du projet initial, l'entreprise n'a pas encore livré les nouvelles normes techniques.

Entreprise COCIMAR : Lot 2

Le personnel de COCIMAR est sur place depuis le 9 février 2022. L'Entreprise a déjà installé son bureau de chantier pour le pont-1 juste en amont de l'ouvrage à construire

La Mission de Contrôle leur a transmis les points de référence qui serviront de canevas pour les travaux topographiques. Les deux sites : Pont 3 au PK 18+800 et le pont-5 au PK 27+500 ont été relevés contradictoirement. Une première implantation des ouvrages a été réalisée à partir des données de l'étude initiale pour avoir une idée exacte de la position des ponts et éventuellement faire de nouvelles propositions.

L'Entreprise a soumis la méthodologie concernant le battage des pieux préfabriqués précontraints, les pieux verticaux et les pieux inclinés avec un angle donné respectivement au sol, comme prévu dans la variante.

Le chantier a été approvisionné avec 53 pieux pour le pont 3 et le pont 5.

Sept (7) pieux présentent visuellement de légères fissures au milieu des pieux sur les quatre côtés. D'autres pieux présentant des dommages à leur extrémité seront sectionnés à la limite des brisures partielles.

Concernant les pieux l'entreprise est responsable de la garantie de la qualité des pieux, d'où la nécessité de confirmation par les tests ultrasons avant leur mise en oeuvre

L'entreprise devra fournir les nouvelles normes techniques pour les pieux, car avec la variante, les normes techniques ont changé.

L'entreprise a annoncé l'arrivée de 20 nouveaux pieux. Elle procédera à de nouveaux tests aux ultra-sons, sur tous les pieux arrivés et stockés sur le chantier, afin de s'assurer qu'il n'y ait aucun dommage non détectable visuellement pouvant avoir eu lieu durant leur transport depuis Santo Domingo.

Les résultats de la fabrication des pieux sont résumés dans le tableau annexe. Dans les résultats les valeurs des résistances à la compression simple sont très élevées à 28 jours. Les valeurs élevées obtenues s'expliquent par la grande quantité de ciment par M3. Dans la formulation la quantité du ciment est de 510 kg/ M3

Entreprise ECCOMAR : Lot 3

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).

Dix Sept pieux métalliques sont déposés sur le chantier au niveau de la déviation tout au long de la mer. Les autres pieux manquants sont encore stockés à leur dépôt à Port au Prince.

ECCOMAR a remis les caractéristiques des poutres du pont.

Le PAQ (Plan Assurance Qualité) a été soumis. Il est conforme.

La méthodologie de battage des pieux n'a pas encore été remise.

En raison des variations du projet initial, l'entreprise n'a pas encore livré les nouvelles normes techniques référentes au pont 3.

5.2 AVANCEMENT PHYSIQUE ET FINANCIER DES TRAVAUX

Equipe Désignée Lot 0

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

Implantation topographique :

Pourcentage de progrès de l'item : 25 %

L'Equipe Désignée bénéficie des installations des centrales de concassage et d'asphalte se trouvant à l'Acul près de Gros-Morne

La brigade topographique de l'Equipe Désignée a aussi fait des travaux de levés topographiques, d'implantation, et de la préparation du dossier technique partielle avec l'appui de la Mission de Contrôle. Ces activités lui ont permis d'atteindre les pourcentages inscrits dans le tableau d'avancement physique et financier

Les informations tenant compte des quantités prévues et exécutées seront prises en compte à partir du mois d'avril après la réception du chronogramme actualisé de l'Equipe Désignée.

Entreprise GMA Construction : Lot 1**Installation de Chantier :**

Pourcentage de progrès de l'item : 72%

Travaux de Préparation du Terrain :

Pourcentage de progrès de l'item : 10%

Implantation topographique :

Pourcentage de progrès de l'item : 10%

En plus des installations de chantier, l'Entreprise GMA a déjà effectué les travaux suivants : Implantation des ponts 1 et 2, des travaux de préparation de terrain au niveau de la rivière « Tirivyè pour le Pont 1 », et commencé avec la préparation de la variante du pont 1

Les informations tenant compte des quantités prévues et exécutées seront prises en compte à partir du mois d'avril après la réception du chronogramme actualisé de l'Entreprise.

Entreprise COCIMAR : Lot 2**Installation de Chantier :**

Pourcentage de progrès de l'item : 40%

Travaux de Préparation du Terrain :

Pourcentage de progrès de l'item : 0%

Implantation topographique :

Pourcentage de progrès de l'item : 30%

L'Entreprise COCIMAR a déjà effectué les travaux suivants : Implantation des ponts 3 et 5 et l'installation partielle de chantier.

Les informations tenant compte des quantités prévues et exécutées seront prises en compte à partir du mois d'avril après la réception du chronogramme actualisé de l'Entreprise.

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

En plus des installations de chantier, l'Entreprise ECCOMAR a déjà effectué les travaux suivants : Implantation du pont 4, des travaux de construction de la variante.

Les informations tenant compte des quantités prévues et exécutées seront prises en compte à partir du mois d'avril après la réception du chronogramme actualisé de l'Entreprise.

5.3 SUIVI DU PLAN D'EXECUTION DES TRAVAUX (Voir Explication)

L'équipe Désignée ainsi que les Entreprises présenteront au cours du mois d'avril un diagramme de Gant actualisé.

Les commentaires appropriés seront faits dans le rapport du mois d'avril.

6. SUIVI DE QUALITE

6.1 CONTROLE DE QUALITE

Indication des principaux tests effectués au cours de la période, résultats synthétiques, interprétation et implications, plan de redressement, matrice de conformité / non-conformité

Etudes des problèmes géotechniques

Le mois de février a été principalement consacré à la vérification du dimensionnement de la chaussée.

Tenu compte du trafic, catégorie T3, et après avoir vérifié les paramètres utilisés dans le logiciel, le résultat des dimensionnements peut être considéré comme correct.

Les composants sont en résumé comme suit :

Couche de forme de 40 cm,

Couche de fondation de 40 cm (tout venant naturel),

Couche de base, épaisseur de 40 cm (matériaux concassé produit en carrière).

Une couche de 7 cm en béton bitumineux.

Une étude est en cours pour compléter les caractéristiques géotechniques des différents matériaux composant les couches de la chaussée.

Cette étude est nécessaire car quelques parties dans les prescriptions spéciales sont incomplètes ou de difficile interprétation (granulométrie, Proctor, CBR, limite d'Atterberg).

L'étude est importante, notamment à cause des rampes d'accès des ponts dont la mise en œuvre est à la charge des entreprises chargées de la construction des ponts

Les caractéristiques des blocs techniques des ponts et des ouvrages hydrauliques doivent être des matériaux sélectionnés, avec des caractéristiques géotechniques spécifiques, qui selon notre avis, doivent avoir les mêmes caractéristiques que celles de la couche de fondation utilisée pour la route.

Le rampes des ponts pourront être constitués des matériaux conformes aux caractéristiques des couches de la chaussée (à partir de la couche de forme).

Les entreprises n'ont pas encore présenté les caractéristiques qu'elles pensent utiliser pour les rampes d'accès aux ponts.

Un autre point important est celui concernant les dalles de transition des ponts :

Il existe deux systèmes de positionnement des dalles de transition :

Le premier est de positionner la dalle au niveau de la chaussée.

Inconvénient : le positionnement au niveau de la chaussée pourrait être sensible au tassement différentiel.

Le deuxième est le positionnement au niveau bas de la chaussée qui est moins sensible au tassement différentiel,

Inconvénients : la chaussée pourrait, en considérant la nature granuleuse du matériau, et la pente, être sensible au glissement et provoquer la formation de tôle ondulée.

Dans ce deuxième cas il faudra aussi prévoir une couche d'accrochage entre la dalle et la chaussée

Les entreprises dans leur projet de variante n'ont pas encore donné des indications à ce sujet.

Concernant les laboratoires, aucune indication concrète de la part des entreprises n'a été communiquée officiellement à la mission de contrôle.

L'entreprise doit être dans les conditions de pouvoir procéder à des essais qui permettent d'obtenir un contrôle optimum de qualité.

N.B. la liste des matériels des essais de laboratoire estimés nécessaires figure dans les T.d.R récemment remis.

Laboratoire de la mission de contrôle (routes et ouvrages hydrauliques et d'assainissement)

Concernant le choix du laboratoire, il a été nécessaire d'établir des **Termes de Référence** destinés aux trois laboratoires locaux qui seront mis en concurrence en Appel d'Offres restreint.

L'étude pour définir les caractéristiques géotechniques particulières des matériaux composant la chaussée et les blocs techniques des ouvrages hydrauliques et des ponts est en cours.

La mission de contrôle estime qu'il serait utile que l'extrait d'imprégnation soit réalisé avec une émulsion froide, pour tenter de réduire la pollution du sous-sol.

Résumé des essais des écrasements des béton pour les pieux.

Date Coulage	N° Pieux	Ecrasements			Cumul M3	Test ultrason	Note
		7j Bars	Date	28j Bars			
10/22/2021	1	260	11/19/2021	389	28.35	Positif	
	2						
	3						
	4						
	5						
	6						
	7						
	8						
	9						
	10						

	11					
	12					
	13					
	14					
10/27/2021	15	267 274 284	11/24/2021	400 403 410	28.35	Positif
	16					
	17					
	18					
	19					
	20					
	21					
	22					
	23					
	24					
	25					
	26					
	27					
	28					
11/1/2021	29	267 281 290	11/29/2021	417 423 427	28.35	Positif
	30					
	31					
	32					
	33					
	34					
	35					
	36					
	37					
	38					
	39					
	40					
	41					
	42					
11/6/2021	43	273 284 281	12/4/2021	423 414 418	28.35	Positif
	44					
	45					
	46					
	47					
	48					
	49					
	50					
	51					
	52					
	53					

	54						
	55						
	56						
11/11/2021	57						
	58						
	59						
	60						
	61						
	62						
	63	268	12/9/2021	403	28.35	Positif	
	64	282		417			
	65	289		421			
	66						
	67						
	68						
	69						
	70						
11/16/2021	71						
	72						
	73						
	74						
	75						
	76						
	76	282	12/14/2021	416	28.35	Positif	
	77	284		427			
	78	288		440			
	79						
	80						
	81						
	82						
	83						
	84						
22/011/2021	85						
	86						
	87						
	88						
	89						
	90		12/20/2021		28.35	Positif	
	91	288		422			
	92	292		421			
	93	304		425			
	94						
	95						

	96						
	97						
	98						
11/29/2021	99						
	100						
	101						
	102						
	103						
	104						
	105	293	12/27/2021	416	28.35	Positif	
	106	300		417			
	107	314		426			
	108						
	109						
	110						
	111						
	112						
12/14/2021	113						
	114						
	115						
	116						
	117						
	118						
	119	368	1/14/2022	439	28.35	Positif	31 jours
	120	398		452			
	121	364		441			
	122						
	123						
	124						
	125						
	126						
12/17/2021	127						
	128						
	129						
	130						
	131						
	132		12/14/2022		28.35	Positif	
	133	287		437			
	134	277		428			
	135	366		427			
	136						
	137						
	138						

	139						
	140						
12/23/2021	141						
	142						
	143						
	144						
	145						
	146						
	147	361	12/14/2022	437	28.35		22 jours
	148	347		432			
	149	325		433			
	150						
	151						
	152						
	153						
	154						

7. SUIVI DES PRESCRITS ENVIRONNEMENTAUX ET SOCIAUX

7.1 PLAN DE GESTION ENVIRONNEMENTALE

Pour le mois de mars 2022, les principales activités environnementales et sociales ont été :

- Des réunions de chantier avec les entreprises GMA et COCIMAR sur les aspects Santé et Sécurité au Travail (SST) et remise en état des sites de l'installation de chantier ;
- Des visites de chantier sur les sites des différents Ponts, les différentes déviations ainsi que le tronçon Port-de-Paix - Anse à Foleur;
- Evaluation environnementale des impacts des travaux sur le lac au pk 1+100 près de la ville de Port-de-Paix ;
- Un atelier de travail avec le Chef de mission sur la santé et la sécurité au travail.

7.1.1.-Réunion singulière avec les entreprises de GMA et de COCIMAR

Suite à une visite de chantier au niveau des installations de l'entreprise GMA et COCIMAR, deux réunions ont été réalisées, l'une avec les représentants de GMA et l'autre avec ceux de COCIMAR dans leurs bureaux respectifs. L'aspect santé et sécurité au travail a été le point principal qui a été débattu avec GMA. L'aménagement et la remise en état des sites utilisés pour les installations de chantier ont été discutés avec COCIMAR.

❖ Santé et Sécurité au Travail

Avec les représentants de GMA, on a défini des mesures de renforcement de la signalisation, principalement au niveau de la route d'accès du site de l'installation du chantier afin de réduire les risques de santé et de sécurité principalement les accidents. Cette réunion a permis aussi de faire une mise au point sur les difficultés rencontrées dans la mise en place des dispositions de sécurité en raison du marché situé à proximité du site de l'installation de chantier. La mission de contrôle a proposé des mesures de redressement et d'amélioration de la circulation, principalement à travers un système de balisage, lors des deux jours de marché par semaine.

❖ **Aménagement et la remise en état des sites**

Avec les représentants de COCIMAR la discussion se portait sur le relevé et le plan d'aménagement du site de l'installation de chantier et de l'entente formelle de contrat avec le propriétaire pour son utilisation. L'entreprise transmettra à la mission de contrôle pour approbation le plan d'aménagement du site de l'installation du chantier pendant la nouvelle période d'activité du mois d'avril 2022. Il a été recommandé à l'entreprise COCIMAR de délimiter le site du chantier afin de réduire tout risque d'accident.

7.1.2.- Evaluation environnementale des impacts des travaux sur le lac près de la ville de Port-de-Paix

L'exécution des travaux peut entraîner des impacts sur le lac situé au Pk 1+000 près de la ville de Port-de-Paix. Cet aspect n'était pas pris en compte dans le plan de gestion environnemental et social qui a été élaboré pour ce projet. La mission de contrôle a effectué une visite au niveau de cette zone afin d'évaluer les impacts potentiels des travaux sur le lac afin de proposer des mesures de mitigations. De ce fait, le plan de gestion environnementale et sociale sera modifié afin d'intégrer ces mesures de mitigation.

7.1.3.- Atelier de travail avec le Chef de mission sur la santé et la sécurité au travail

Un atelier de travail a été réalisé avec le Chef de mission et d'autres experts et cadres de la supervision sur les aspects de santé et sécurité au travail principalement sur le site des entreprises GMA et COCIMAR. Cet atelier fait suite aux réunions de chantier réalisées avec les responsables de ces deux entreprises. Les dispositions proposées à ces entreprises ont été présentées au Chef de mission afin d'assurer le suivi et l'urgence concernant le renforcement et l'amélioration de la circulation de la route d'accès au site des installations de chantier de GMA.

7.2 ENGAGEMENT DES PARTIES PRENANTES

7.2.1.- Plan d'aménagement du site de l'installation de chantier de COCIMAR

L'entreprise COCIMAR doit envoyer à la mission de contrôle, au cours du mois d'avril 2022, le plan d'aménagement du site de leur installation de chantier pour commentaires et approbation. Ce plan d'aménagement a été l'objet de discussion lors d'une réunion et d'une visite conjointe, à Port-de-Paix, entre la mission de contrôle et les responsables de l'entreprise COCIMAR. Cette dernière doit aussi envoyer la preuve d'une entente formelle avec le propriétaire du site utilisé pour l'installation de chantier.

7.2.2.- Disponibilité de l'environnementaliste de l'entreprise GMA

Lors de la réunion avec les responsables de l'entreprise GMA, la question sur la disponibilité d'une personne assurant la mise en œuvre des aspects environnementaux a été soulevée. Cette personne sera désignée et disponible pour travailler de concert avec l'expert environnemental de la mission de contrôle dans la mise en œuvre des mesures de mitigation proposées dans le plan de gestion environnementale et sociale.

7.2.3.- Plan de protection environnementale et sociale (PPES) de l'entreprise ECCOMAR

Les commentaires sur le PPES transmis par l'entreprise ECCOMAR à la mission de Contrôle pour approbation ont été révisés de concert avec le Chef de la Mission de Contrôle suite à une séance de travail, le mardi 15 mars 2022, sur les aspects environnementaux et sociaux. Ces commentaires d'ordre général et spécifique ont été acheminés à l'entreprise ECCOMAR pour les suites nécessaires. L'Entreprise ECCOMAR doit envoyer dans le plus bref délai une version révisée qui prend en compte les commentaires de la Mission de Contrôle.

7.2.4.- Recrutement de l'environnementaliste de l'Equipe Désignée

Lors de la réunion du jeudi 24 février 2022 au bureau de la Mission de Contrôle à Port-de-Paix, le recrutement de l'environnementaliste de l'équipe désignée a été l'une des contraintes de l'ordre du jour. Le Directeur de projet avait promis de boucler le processus de recrutement de l'environnementaliste dans le plus bref délai pour qu'il soit à disposition du projet dès le mois de mars 2022 compte tenu de sa contribution dans la mise en œuvre des aspects environnementaux, principalement le plan de gestion environnementale et sociale. La discussion concernant l'environnementaliste de l'équipe désignée a été soulevée dans plusieurs autres réunions et ateliers de

travail. Jusqu'à présent, le processus de recrutement de l'environnementaliste de l'équipe désignée (ED) n'a pas été bouclé

7.3 RELOCALISATION INVOLONTAIRE

Le processus de mise en œuvre du PAR a pu être mis en branle à partir d'un ensemble d'activités réalisées et des résultats obtenus. Il faut noter :

- Participation du spécialiste social à la réunion de chantier avec la firme ECCOMAR et COCIMAR
- ECCOMAR : Des travaux sont en cours pour la réalisation de la déviation
- COCIMAR dans une dynamique de procéder à des avances de fonds aux PAP
- La MdC recrute une animatrice pour le bureau des doléances

Suivent quelques éléments pour appréhender les défis ainsi que des recommandations

7.3.1.- Participation du spécialiste social à la réunion de chantier avec la firme ECCOMAR et COCIMAR

Le jeudi 31 mars 2022, le spécialiste social a pris part à la réunion de chantier avec la firme ECCOMAR et COCIMAR qui interviennent respectivement sur le pont 4 et les ponts 3 et 5. Nous avons pu nous rendre compte sur place de l'état d'avancement des activités et faire le point avec eux sur quelques aspects en rapport notamment avec la mobilisation des matériels et des équipements nécessaires pour les travaux. Une visite de chantiers réalisée sur les ponts notamment 3 et 5 nous a fourni l'occasion de procéder à des relevés sur les propriétés appartenant au PAP. Il s'agit d'arriver à des scénarios de prix pour que la firme COCCIMAR puisse avancer des fonds à ces derniers et libérer ainsi les espaces nécessaires pour les travaux. Ces données collectées seront traitées et analysées sur la base des barèmes fixes dans le document de la mise en œuvre du PAR

7.3.2.-ECCOMAR : Des travaux sont en cours pour la réalisation de la déviation

Pour l'équipe d'ECCOMAR, ils sont aussi à pied d'œuvre avec la présence de leurs matériels sur place. Des travaux sont en cours pour la réalisation de la déviation. Les panneaux de visibilité sont entre temps installés à l'entrée de Anse A Foleur. A part du fait qu'on rappelle aux entreprises l'obligation qui leur est faite pour placer ces panneaux on a demandé à l'équipe d'ECCOMAR d'enlever l'un des panneaux se trouvant sur la droite et le replacer à gauche pour une meilleure visibilité.

7.3.3.-COCIMAR dans une dynamique de procéder à des avances de fonds aux PAP

Pour l'équipe de COCIMAR elle a déjà installé son bureau sur place et est maintenant dans une dynamique de procéder à des avances de fonds aux PAP de sorte que les espaces puissent être rapidement libérés pour les travaux. Entre temps une certaine quantité de pieux préfabriqués sont déjà arrivés sur place et attendent de subir les tests ultra-sons pour déterminer leur solidité ainsi que leur conformité tel que recommande par la MdC.

7.3.4.- La MdC recrute une animatrice pour le bureau des doléances

Les démarches sont en cours au niveau de la MdC en vue du recrutement d'une animatrice de terrain qui sera responsable de recueillir les doléances des éventuels PAP. Elle pourra aussi aider aussi dans le travail de vulgarisation par rapport au PAR favorisant une meilleure compréhension de la démarche et du projet tout au long de sa durée.

7.4.- Résultats atteints

Les résultats obtenus dans le cadre de l'implémentation du projet se déclinent comme suit :

7.4.1- Début de démolition de maison appartenant aux PAP attenante au pont 4

Sur le pont 4 le dossier de l'un des PAP fait maintenant l'objet d'un nouveau traitement de la part de l'UCE qui prévoit de faire quelques ajustements. Le PAP en question a déjà reçu un premier chèque dont le montant correspond à une première évaluation. L'intéressé est déjà en train de procéder au démolissement de la maison attenante à l'espace devant servir pour la déviation.

7.4.2.-Démolition de maison appartenant au PAP attenante au pont 1

Encore sur le pont 1, l'une des PAP qui a préalablement reçu son chèque a vite fait de démolir sa maison et de déménager. L'espace qu'elle a occupé est maintenant réputé disponible pour les travaux. Il reste toutefois un espace qui est occupé par un CAR WASH et qui VRAISEMBLABLEMENT est placé sur la voie publique et dont le dossier doit faire l'objet de considération en termes de mesures de compensation

7.5.-Difficultés rencontrées

Au nombre des difficultés rencontrées il faut souligner des chèques en retard et une situation de potentiels conflits entre opérateurs communautaires

7.5.1.-Des chèques de PAP encore en attente

Au niveau du pont 4 le dossier de Petit Homme est toujours dans l'attente. Cela pose un inconvénient dans la mesure que l'espace devrait être libéré pour faciliter la tâche à l'équipe d'ECCOMAR pour la réalisation des travaux de déviation. De tels dossiers tenant compte de leur importance et de leur urgence devrait être traité avec la plus grande célérité

7.5.2.- Situation de potentiels conflits entre opérateurs communautaires sur le pont 1

Cette situation de potentiels conflits est de deux sortes : (i) L'un des PAP principalement concerné par les expropriations se montre assez réticent eu égard au fait qu'il est en conflit ouvert avec le notaire Ramirez qui assure le suivi légal des dossiers d'expropriation (ii) l'entreprise qui a projet de dédommagement de l'une des PAP de manière irrégulière. En guise de solution, nous proposons une entente entre les deux PAP concernés ainsi que l'entreprise avec l'arbitrage de l'équipe sociale. Et pour résoudre les contentieux entre le PAP et le notaire nous proposons que le dossier de ce dernier soit confié à un notaire de la zone.

7.6.- Recommandations

7.6.1.- Solliciter des entreprises qu'elles recrutent un point focal pour faire le vis-à-vis avec les chargés du volet PGES.

La nécessité pour que les entreprises recrutent quelqu'un pour faire le vis-à-vis avec les charges du volet PGES. Un cadre d'un tel profil est mieux apte à s'intéresser à une telle problématique et à tenir le rôle de porteur de dossier pour les entreprises.

7.7.-Équité et genre

Dans les documents d'orientation sur la mise en œuvre du CAPAR, l'équité entre les sexes n'est pas abordée comme un axe spécifique. On sait toutefois qu'elle reste une thématique transversale dans tout projet à forte implication communautaire et ceci depuis le recrutement de notre personnel de terrain. C'est le moyen par lequel nous pourrions arriver à promouvoir une plus grande participation des femmes dans les travaux. Ainsi, les spécialistes du volet CAPAR aideront à mettre en œuvre les mesures nécessaires (à compétence égale une femme choisie, ou quotas femmes hommes en fonction des quotas prévus par les lois haïtiennes) pour donner un accès égal aux hommes et aux femmes aux ressources. Ces mesures sont nécessaires car en effet, dans ces grands projets d'infrastructures on a tendance à favoriser les hommes au-dessus des femmes. Très récemment, nous avons eu des échanges avec le spécialiste en Ingénierie Sociale de la firme INSUCO et nous avons fait la promesse de revenir sur cet aspect qui nous concerne au plus haut point.

8. PLAN D'ACTION POUR LES PROBLEMES PRIORITAIRES

Liste des activités	Date limite	Situation
Lot 0 / Equipe Désignée		
Dossier Technique d'Exécution corrigé pour les 6 kms (PK 17 + 000 au PK 23 + 000)		En cours d'analyse par le MDO
Payroll relatif aux travaux topographiques déjà réalisés par l'ED, Rapport de circonstance rédigé par la MdC et toutes les preuves pouvant justifier les prestations des brigades		Déjà transmis au MDO, non encore exécuté
Implantation du PK 1+000 au PK 7+000	12 avril 2022	Non réalisée (en attente de l'exécution du payroll)
Réparation des Equipements de l'ED		ED
Lot 1 / GMA		
Ponts 1 & 2 : Préparation & Transmission du dossier d'exécution complet, incluant tous les éléments contractuels et surtout les coûts estimatifs modifiés, le chronogramme de mobilisation des	Fin du mois de mars	La plupart des documents exigés à la GMA a été transmis en date du 25 Mars 2022. Et maintenant ces documents sont en train d'être analysés par la

<i>matériels et du personnel pour chaque site, y compris l'avenant No 1</i>		<i>MdC. Des séances de travail sont programmées pour que les 2 entités travaillent en accord sur l'avenant #1.</i>
<i>Pont 2 : la plupart des dossiers transmis par la GMA concerne les deux ponts. Sauf que la modification de la position du pont 2 entrainera des tests géotechniques additionnels.</i>	<i>Début du mois d'avril</i>	<i>La MdC est en attente des résultats de ces essais. Des dispositions sont en train d'être prises par la GMA pour que ces essais soient réalisés au début de la semaine prochaine. ++++++</i>
<i>Personnel clé et d'appui</i>	<i>Début du mois d'avril</i>	<i>Jusqu'à date le personnel prévu dans l'offre de service de la GMA n'est pas encore mobilisé, sauf le Directeur des Travaux.</i>
<i>Déviation</i>		<i>Des discussions sont importantes, parce que selon GMA, aucun ouvrage temporaire n'est prévu sur la rivière</i>
<i>Panneau</i>		<i>En cours de préparation. Les 4 panneaux sont déjà imprimés et ils seront installés sous peu.</i>
<i>Démarrage effectif des travaux</i>	<i>Au cours du mois d'avril</i>	<i>Le démarrage effectif des travaux est prévu pour le début du mois d'avril</i>
<i>Lot 2 / COCIMAR</i>		
<i>Transport des pieux</i>		<i>41 pieux de 10 mètres et 12 pieux de 6 mètres sont déjà sur le site du projet. Cette opération de transport devrait être en continuité. Toutefois, 24 pieux de 10 mètres devraient arriver à la fin du mois d'avril</i>
<i>Préparation & Transmission du dossier d'exécution complet, incluant tous les éléments contractuels et surtout les couts estimatifs modifiés (d'abord pour le pont 5)</i>		<i>Des modifications sont envisagées, une alternative est proposée pour le pont 5, de remplacer le pont courbe par un pont droit. Cela entrainera de nouvelles expropriations qui pourraient retarder le démarrage des travaux</i>
<i>Révision technique du pont 3 (l'entreprise & la MdC)</i>		<i>Plusieurs implantations communes ont été réalisées. L'alternative d'augmenter la longueur du pont initial de 10 m est préconisée. La proposition est de remplacer le projet initial par un pont de 50m, tout en gardant le lit existant et mettant les culées hors d'eau. Des nouvelles expropriations sont à enregistrer (voir plan)</i>
<i>Etablir des démarches auprès de la Natcom et de l'EDH pour avoir l'autorisation permettant de faire déplacer les pylônes et les câbles au voisinage du pont 5</i>		<i>Les démarches sont en cours avec l'EDH</i>
<i>Ordre de service</i>	<i>Début du mois d'avril</i>	<i>La MdC a reçu en date du 28 mars 2022 .l'autorisation de l'UCE pour émettre l'ordre de service à COCIMAR</i>

		<i>pour le pont 5. La MdC prendra les dispositions nécessaires pour que l'Entreprise reçoive cet ordre le plus tôt que possible.</i>
<i>Démarrage effectif des travaux</i>	<i>Au cours du mois d'avril</i>	<i>Le démarrage effectif des travaux est prévu pour le début du mois d'avril</i>
<i>Déviation</i>		<i>Des mesures sont en train d'être prises pour que les travaux de déviation pour le pont 5 soient démarrés</i>
<i>Panneau</i>		<i>Les 4 panneaux sont déjà imprimés</i>
<i>Lot 3 / ECCOMAR</i>		
<i>Préparation & Transmission du dossier d'exécution complet, incluant tous les éléments contractuels et surtout les coûts estimatifs modifiés, le chronogramme mobilisation des matériels et personnel y compris l'avenant No 1</i>	<i>Début du mois d'avril</i>	<i>La MdC a reçu un lot de document. Les 2 entités travaillent ensemble pour que l'avenant et les coûts estimatifs amendés soient prêts, pour que le dossier soit complet.</i>
<i>Déviation</i>	<i>Au cours du mois d'avril</i>	<i>Déjà réalisée, sauf qu'une propriété située à l'entrée de la déviation (en allant vers Anse à Foleur) et l'AE a été informée de la situation, le nécessaire sera fait au cours du mois d'avril.</i>
<i>Démarrage effectif des travaux</i>	<i>Au cours du mois d'avril</i>	<i>Le démarrage effectif des travaux est prévu pour le début du mois d'avril, une fois que la situation énoncée plus haut soit résolue</i>
<i>Panneaux</i>		<i>Déjà installés</i>

ANNEXES

- Documentation photographique
- Décomptes
- Compte-rendu de réunions
- Communications importantes

DOCUMENTATION PHOTOGRAPHIQUE



Déviation pont 2, pk 17+600



Déviation pont 2 endommagée par les vagues de la mer



Site Pont 1, Ti-rivière ; pk 13+600



Vue de la base de GMA, Rivière des barres



Travaux d'implantation pont 3, pk 17+800



Implantation pont 3

Déviation pont 2, pk 17+600	Déviation pont 2 endommagée par les vagues de la mer
Site Pont 1, Ti-rivière ; pk 13+600	Vue de la base de GMA, Rivière des barres
Travaux d'implantation pont 3, pk 17+800	Implantation pont 3

DECOMPTES

COMPTE-RENDU DE REUNIONS