

MILLENIUM CHALLENGE ACCOUNT – SENEGAL

Direction Projet Réhabilitation Routes

RAPPORT DE MISSION N°04/2013/RN6 : Mission de supervision MCA/MCC du mois de juillet 2013

Période : du 08 au 13 juillet 2013

Lieux : Ziguinchor – Tanaff – Kolda - Vélingara

I. Lot 1 : Ziguinchor – Tanaff : Situation actuelle et évolution depuis avril 2013

Activité /Tâche	Situation en avril	Situation actuelle (Juillet 2013)	Observation
1. Planning a. Mise à jour planning	Le projet venait juste de démarrer : • Date de commencement : 19/03/2013 • Réunion de démarrage : 10 avril 2013	Temps écoulé : 4 mois sur 24 mois (17%) Planning V01 : 30/04/2013 Planning V02 (actualisation au mois de juin 2013)	Dans sa note d'observation transmise à l'Entrepreneur sur le planning V02, l'Ingénieur sur proposition de MCA-S, invite l'Entrepreneur à se rapprocher de ses experts afin d'éviter les allers retours de document. Pour finaliser le programme d'exécution des travaux, l'Entrepreneur annonce qu'il mobilisera un expert sur site le 23 juillet 2013 afin d'aider l'équipe sur place à finaliser le programme des travaux. Mais il faut préciser que la version V02 fournie par Corsan Corviam a tenu compte de la clause 2.1 – droit d'accès au site indiqué au contrat et de la clause 8.3 définissant le sectionnement de la route par tronçon de 25 km. La version V03 en cours d'élaboration en étroite collaboration avec l'Ingénieur devra servir de planning de base pour évaluer l'état d'avancement et le suivi du projet. L'Ingénieur en concertation avec l'Equipe de mise en oeuvre du PAR est entrain de procéder à la mise à jour du schéma itinéraire des zones rouges / zones vertes. Ce travail est déjà effectué sur le lot 3 de la RN6 et transmis à l'Entrepreneur. L'Ingénieur et le MCA-S ont relancé l'Entrepreneur à maintes reprises sur le retard noté dans la mobilisation de certains personnels. L'Ingénieur a émis des fiches de non-conformité dans ce sens et MCA-S a convoqué les plus hauts responsables de l'Entrepreneur pour leur donner injonction

MILLENNIUM CHALLENGE ACCOUNT – SENEGAL

Direction Projet Réhabilitation Routes

Activité /Tâche	Situation en avril	Situation actuelle (Juillet 2013)	Observation
			de remédier à cette situation. Le dernier courrier de l'Entrepreneur proposant le personnel non encore mobilisé date du 26 juin 2013. La réponse de MCA-S approuvant ce personnel date du 4 juillet 2013. Il faut rappeler que pour l'Ingénieur géotechnicien, son CV a été analysé sur la base des seuls critères indiqués dans le DAO qui ne mentionnaient nullement une expérience en sols compressibles. Enfin les études d'exécution topographiques et géotechniques viennent à peine de démarrer sur le tronçon prioritaire du PK 25 au PK 50. Aucune optimisation ne peut être envisagée à l'heure actuelle sans la fourniture par l'Entrepreneur de son projet d'exécution donnant les résultats des essais géotechniques sur les matériaux de la chaussée existante et au niveau des emprunts. Il faut rappeler que le dimensionnement de la structure de chaussée a pris beaucoup de temps pendant la phase de revue des études. La structure de chaussée a été retenue à la suite de plusieurs échanges entre les experts de l'Ingénieur, de MCA et de MCC et un atelier a été même organisé dans ce sens avec un panel d'experts. Donc ce n'est pas sur la base d'arguments légers et sans fondement technique que la conception structurale et topographique de la route peut être revue sous peine de mettre en cause gravement la durabilité et la pérennité de la route.

MILLENIUM CHALLENGE ACCOUNT – SENEGAL

Direction Projet Réhabilitation Routes

Activité /Tâche	Situation en avril	Situation actuelle (Juillet 2013)	Observation
b. Planning PAR		Planning prévisionnel de mise en œuvre du PAR élaboré dans l'attente de l'approbation du PAR du lot 1 de la RN6 par MCC Schéma itinéraire des zones rouges / zones vertes en cours d'actualisation par l'Ingénieur	Bien que n'étant pas évoqué pendant la réunion mensuelle, la question de la libération des emprises est suivie de près par l'Ingénieur et MCA-S. La mise à jour du schéma itinéraire des zones rouges / zones vertes est en cours d'actualisation par l'Ingénieur et sera transmis à l'Entrepreneur incessamment. La clause 2.1 – droit d'accès au site du FIDIC indique que si l'Entrepreneur subit un retard et/ou des coûts à cause de la défaillance du Maître d'Ouvrage à lui conférer le droit d'accès ou la possession dans le délai prévu, alors l'Entrepreneur doit informer l'Ingénieur et doit avoir droit selon la clause 20.1 (Réclamations de l'Entrepreneur) : a) à une prolongation du délai pour tout retard de ce type, si l'achèvement est ou sera retardé conformément à la sous-clause 8.4 (prolongation du délai d'achèvement), et b) au paiement de chaque coût de ce type et d'un profit raisonnable, qui sont inclus dans le prix contractuel. Ce que dit la clause FIDIC est différent des affirmations faites dans le rapport de MCC à savoir le paiement systématique de pénalités nonobstant que le retard dans la libération des emprises engendre oui ou non des coûts additionnels à l'Entrepreneur. Le calendrier de libération des emprises indiqué dans le contrat sera mis à jour en concertation avec l'Ingénieur et l'Entrepreneur une fois que le PAR est validé. A ce niveau, il est étonnant de la part de MCC que les PAR des lots 2 et 3 soient approuvés et que celui du lot 1 élaboré suivant les mêmes bases fasse encore l'objet de révision jusqu'à la version n°6.

MILLENNIUM CHALLENGE ACCOUNT – SENEGAL

Direction Projet Réhabilitation Routes

Activité /Tâche	Situation en avril	Situation actuelle (Juillet 2013)	Observation
2. Livrables (PAQ et PLAES)	Le PAQ et le PLAES3SG attendus respectivement le 22 mars et le 09 avril 2013 n'étaient pas encore fournis	PAQ V03 du 18 juin 2013 : validé PLAES V02 du 01 juillet 2013 : en cours de révision chez l'Ingénieur. MCA et PMU ont déjà terminé leur revue.	Lors de la réunion mensuelle n°1 du mois de juin 2013, MCA et l'Ingénieur ont demandé à l'Entrepreneur de présenter la totalité du projet d'exécution sur les 116 Km au plus tard à la fin du mois de septembre 2013. Coran Corviam avait pris l'engagement de respecter cette échéance en informant qu'il va mobiliser une dizaine d'équipes topographiques venant d'Espagne au courant du mois de juillet 2013. Pendant la réunion mensuelle n°2 du 10 juillet 2013, Corsan Corviam a indiqué l'arrivée sur site de ses équipes topographiques.
3. Etudes d'exécution		Les études d'exécution sont en cours sur la section du PK 25 au PK 50	Un retard important est noté dans le démarrage des travaux. Ces retards sont dus principalement aux éléments suivants : • Retard de l'Entrepreneur dans la mobilisation de son personnel clé malgré les multiples relances de l'Ingénieur et du Maître d'Ouvrage • Difficulté dans la fourniture des livrables de qualité notamment le PAQ et le PLAES3SG • Retard dans la mobilisation du matériel :
4. Travaux	Non démarré	La mobilisation et l'installation de l'Entrepreneur sont toujours en cours. Les points importants relatifs à l'installation de l'Entrepreneur se résument comme suit : • Plan des installations de Niaguiss : L'Entrepreneur a remis le 05 juillet les plans détaillés des installations. Le Plan de Sécurité pour les riverains peut être élaboré parallèlement à la construction des installations. Les travaux peuvent	

MILLENNIUM CHALLENGE ACCOUNT – SENEGAL

Direction Projet Réhabilitation Routes

		démarrer maintenant au niveau de la base de Niaguis. • <u>Installations de l'Ingénieur à Ziguinchor</u> : L'Entrepreneur exécutera les travaux complémentaires pour rendre les bureaux définitifs. La visite du laboratoire effectuée le 08 juillet 2013 a permis de constater que la documentation des plans des emprunts et carrières n'est pas disponible dans le laboratoire. L'Entrepreneur indique que le matériel définitif est fabriqué et sera au port de Dakar avant la fin du mois de juillet 2013. A titre provisoire, le laboratoire SENELABO est mobilisé par l'Entrepreneur pour effectuer certains essais spécifiques. • <u>Mobilisation du matériel</u> : Le premier convoi de matériel est arrivé à Ziguinchor le 11 juillet 2013. De même, le matériel de concassage prévu pour la carrière de Mansandala est arrivé sur site le 12 juillet 2013. • <u>Mobilisation du personnel</u> : Le personnel clé de l'Entrepreneur a été mobilisé excepté l'Ingénieur géotechnicien dont la présence sur le site des travaux devient urgente compte tenu du programme géotechnique à développer sur le lot 1, notamment la consolidation des sols	• topographique, laboratoire, matériel de chantier • Méconnaissance des procédures d'exonération : MCA a à maintes reprises recommandé à l'Entrepreneur de s'attacher les services d'un transitaire pour l'aider à la fourniture des documents devant permettre à MCA-S d'enclencher la procédure d'exonération avec les services de la douane et des impôts et domaines. • Retard dans la prise en compte des aspects environnementaux indiqué dans le contrat : production de PPES avant le démarrage des constructions de toutes installations fixes
--	--	--	---

MILLENNIUM CHALLENGE ACCOUNT – SENEGAL

Direction Projet Réhabilitation Routes

		compressibles. A cet effet, le MCA-Sénégal a exigé, une fois de plus, la mobilisation immédiate de l'Ingénieur géotechnicien. L'Entrepreneur a indiqué qu'il est en négociation avec un ingénieur géotechnicien dont la mobilisation est prévue le 19 juillet 2013. • <u>Projet d'exécution des études topographiques</u> : L'Entrepreneur a transmis le 08 juillet les résultats du contrôle interne de la vérification de la polygonale de base entre PK25 et 49+600. Ces résultats montrent qu'il n'existe pas d'écarts majeurs entre la polygonale de base de l'APD et la vérification faite sur le terrain. L'équipe topographique de l'Entrepreneur sera renforcée en mi-juillet 2013 par dix personnes pour accélérer les levés. • <u>Projet d'exécution des études géotechniques</u> : L'Entrepreneur indique qu'elle contactera une société externe pour renforcer son équipe afin de faire avancer les études géotechniques. MCA-Sénégal et l'ingénieur ont attiré l'attention de l'Entrepreneur pour qu'il attaque dès maintenant les études des zones compressibles. Les procédures d'exécution des études	
--	--	--	--

MILLENNIUM CHALLENGE ACCOUNT – SENEGAL

Direction Projet Réhabilitation Routes

		géotechniques sont attendues. Des sondages sont en cours dans les emprunts suivants : <u>Fanda</u> : 4 sondages négatifs; <u>Adéane</u> : 30 sondages et 25 potentiellement positifs ; <u>Diagnon</u> : 20 sondages potentiellement positifs. Le sondage sous chaussée a commencé et les opérations d'échantillonnage sont en cours à Adéane. • <u>Superstructure des ponts</u> : L'Entrepreneur soumettra le projet d'exécution sur la base de l'APD début août. L'ingénieur attire l'attention de respecter le gabarit hydraulique et le tirant d'air.	
--	--	---	--

II. Lot 2 : Tanaff - Kolda :

Comme sur le lot n°1, la mobilisation et l'installation de l'Entrepreneur sont en cours sur le lot 2. Le résumé des points essentiels se présente comme suit :

- Bureaux provisoires : Les bureaux provisoires de l'Ingénieur et du Maître d'Ouvrage sont fonctionnels. L'Entrepreneur a installé ses bureaux provisoires dans le quartier de SARE KEMO (sortie de Kolda en allant vers Sédhion).

- Laboratoire provisoire à Kolda : Les locaux de ce laboratoire provisoire sont déjà fonctionnels. Le matériel provisoire installé correspond à la première liste envoyée par l'Entrepreneur. Le matériel provisoire complémentaire demandé par l'Ingénieur n'est pas livré.

- Topographie : La vérification de la polygonale est terminée du PK0+000 au PK 68+000. L'axe a été implanté sur 7 Km du PK58+00 au PK65+00 (7 km). L'Entrepreneur va mobiliser le 12 juillet 2013 une équipe complémentaire de cinq (5) topographes en vue d'accélérer les levés topographiques.

- Etudes géotechniques : L'Entrepreneur indique qu'il confiera les essais pressiométriques au laboratoire SENELABO. Les essais seront réalisés après ceux du pont de KOLDA. L'Entrepreneur annonce que SENELABO est arrivé à Kolda le 3 juillet 2013. Le laboratoire Senelabo a commencé les sondages pour le lot 4 (pont de Kolda). L'Entrepreneur compte mobiliser une autre machine la semaine prochaine pour le lot 2. L'attention de l'Entrepreneur a été attirée sur l'importance des études géotechniques des emprunts de sable. L'Entrepreneur indique que des investigations sont en cours notamment dans les régions de Sédhion et Kolda.

- Carrière de roche : La fiche de suivi environnemental est approuvée et l'arrivée du matériel est prévue pour la fin de la semaine du 08 juillet 2013.

III. Pont de Kolda :

- Personnel clé : MCA-Sénégal a approuvé le 18 juillet le personnel remplaçant transmis par l'Entrepreneur. Tout le personnel est sur le site des travaux.

- PIAE3SG : La version corrigée du PIAE3SG n'est pas encore remise par l'Entrepreneur. La remise est annoncée pour la semaine du 15 juillet 2013 et le document comportera le plan de circulation, le plan de sécurité, et le programme de prévention contre le VIH/SIDA.

- TDR pour la sensibilisation dans le cadre ESA : Les TDR pour la sensibilisation dans le cadre ESA ont été remis ; la réponse de l'Ingénieur sera transmise la semaine prochaine.

- Programme des travaux : Il a été transmis le 28 juin 2013, et est en cours d'examen. Les commentaires seront fournis le 15 juillet 2013.

- PAQ : Le PAQ est attendu le 15 juillet 2013.

MILLENNIUM CHALLENGE ACCOUNT – SENEGAL

Direction Projet Réhabilitation Routes

- Etudes topographiques : Il n'y a pas de problème de bornes ; un PV de réception de la polygonale a été établie. Le matériel topographique est arrivé sur le site.
- Etudes géotechniques : L'Entrepreneur travaille avec le laboratoire SENELABO pour les essais pressiométriques. Un sondage est commencé depuis le lundi 8 juillet ; la profondeur atteinte est de 16 mètres à ce jour (mardi 09 juillet 2013).
- Prospection de sable : Une carrière à 24 km de Kolda a été étudiée ; la prospection est négative à cause du module de finesse. Les alternatives possibles sont, soit Gouloumbou mais après la saison des pluies, soit faire une proposition sur le sable disponible.

L'urgence de procéder à une formulation, même avec agrégats d'un site voisin à la carrière prévue, avec le sable disponible est soulignée pour les bétons courants. Pour le Béton Précontraint, il faudra probablement s'approvisionner à Gouloumbou.

Observation : Prestation de l'Entreprise

Laboratoire : Dans le marché, il est indiqué la fourniture et l'équipement d'un laboratoire commun par l'Entrepreneur dans un délai de 60 jours à compter de la Date de Commencement. Toutefois, pendant la période transitoire, précédant la construction et l'équipement de ce laboratoire avec du matériel neuf, l'Entrepreneur doit mettre à disposition un laboratoire provisoire permettant de faire tous les essais d'identification des matériaux.

Suite à la demande de réception du matériel provisoire proposé par l'Entrepreneur, l'Ingénieur dans son courrier réponse PM218/contrôle/Lot1/OR/032/2013 du 15 juin 2013, a formulé les observations suivantes :

- 1) Le matériel étant déjà usagé, l'Entrepreneur est tenu de faire ou de faire faire par un service de météorologie agréé l'étalonnage de certains appareils (balance, presse....)
- 2) Tenant compte de la limite de validité de la certification (novembre 2013), l'Ingénieur autorise l'utilisation de la presse multifonction jusqu'à cette date ainsi que l'application des coefficients correcteurs moyens issus de cette opération de vérification qui sont 0,9890 ; 1,0219 et 0,9888 pour respectivement les anneaux de 15 ; 30 et 50 KN.
- 3) L'Ingénieur rappelle que l'Entrepreneur devra fournir le certificat d'étalonnage de la presse à béton avant toute utilisation.

Au passage de la mission, tous ces préalables n'étaient pas encore réunis. Ce qui fait que seuls des essais de vérification interne à l'Entrepreneur sont en cours. Les essais contradictoires l'Entrepreneur/Ingénieur seront réalisés une fois que tous les étalonnages réalisés et les certificats fournis.

D'ailleurs, le rapport de vérification des balances établis par le CERBEQ a été transmis par Corsan Corviam à l'Ingénieur à la date du 22 juillet 2013.

Suite à différentes interpellations de l'Ingénieur et de MCA-Sénégal sur la situation du matériel définitif de laboratoire, l'Entrepreneur a pris l'engagement de livrer le matériel sur site au plus tard au début du mois d'août. Corsan Corviam explique ce retard par un plan de charge élevé de son fournisseur qui est en même temps le fournisseur de tous les entrepreneurs engagés dans les projets routiers de MCA-Sénégal.

Personnel Géotechnicien non conforme : Par courrier daté du 26 juin 2013, Corsan Corviam a transmis le CV de l'Ingénieur Géotechnicien. Il faut rappeler que suite à la réunion de négociation, Corsan Corviam a évoqué la non disponibilité du personnel clé qui était dans son offre et a proposé un nouveau personnel. Pour ce qui concerne l'Ingénieur géotechnicien, la chronologie des événements s'établit ainsi qu'il suit :

Analyse du CV de l'Ingénieur géotechnicien : Offre de base

POSTE	EXIGENCES DU DAO			PROPOSITION DE REMPLACEMENT	AVIS
Ingénieur Géotechnicien Claude Alain THETE	Profil	Ingénieur Géotechnicien ou Géologue	Ingénieur Géotechnicien	Plus de 10 ans d'expérience Plus de trois (3) projets de routes revêtues	Conforme
	Total	Expérience professionnelle (Année)	10 ans		
	Nombre de références similaires exigé au poste proposé	Trois projets de route revêtue	Plus de trois (3) projets de routes revêtues		

Analyse du CV de l'Ingénieur géotechnicien : Après la réunion de négociation du contrat (13 février 2013)

POSTE	EXIGENCES DU DAO			PROPOSITION DE REMPLACEMENT	AVIS
Ingénieur Géotechnicien Mokhtar FALL	Profil	Ingénieur Géotechnicien ou Géologue	- BTS en génie civil - Attestation de formation au CERREQ	Total Expérience professionnelle (Année) 10 ans Aucune référence en tant que Ingénieur Géotechnicien. Le profil présenté est celui d'un Chef Laboratoire comme marqué sur le CV et non d'un Ingénieur Géotechnicien	Non Conforme
	Nombre de références similaires exigé au poste proposé	Trois projets de route revêtue	13 ans		
	Expérience professionnelle (Année)	10 ans	13 ans		

Analyse du CV de l'Ingénieur géotechnicien : 26 avril 2013

POSTE	EXIGENCES DU DAO			PROPOSITION DE REMPLACEMENT	AVIS
Ingénieur Géotechnicien Allou BADIANE	Profil	Ingénieur Géotechnicien ou Géologue	- Diplôme d'Ingénieur Génie Civil Option Bâtiment et Travaux Publics de l'ESP de Dakar (2008-2011) - DUT Génie Civil (1992-1994)	Total Expérience professionnelle (Année) 10 ans d'expérience 19 ans Plus de trois (3) références en projets de routes revêtues	Conforme
	Total Expérience professionnelle (Année)	10 ans d'expérience	19 ans		
	Nombre de références similaires exigé au poste proposé	Trois projets de route revêtue	Plus de trois (3) références en projets de routes revêtues		

Nota : D'après l'Entrepreneur, ce personnel s'est désisté par la suite

Analyse du CV de l'Ingénieur géotechnicien : 26 juin 2013

POSTE	EXIGENCES DU DAO			PROPOSITION DE REMPLACEMENT	AVIS
Ingénieur Géotechnicien Fallou SYLLA	Profil	Ingénieur Géotechnicien ou Géologue	Diplôme d'Ingénieur géologue	Total Expérience professionnelle (Année) 10 ans d'expérience 13 ans d'expérience en tant que géotechnicien et responsable de carrière	CONFORME, SOUS RESERVE D'UNE PERIODE D'ESSAI DE TROIS MOIS
	Expérience professionnelle (Année)	10 ans d'expérience	géotechnicien et responsable de carrière		
	Nombre de références similaires exigé au poste proposé	Trois projets de route revêtue	-Géotechnicien d'entreprise entre 2009 et 2012. Les détails des chantiers ne sont pas donnés. Le cv n'est pas bien détaillé		

Le profil mis en cause dans le rapport de MCC concerne le CV de M. Fallou SYLLA dont l'évaluation a été faite sur la base des seuls critères contenus dans le DAO.

L'examen de l'évaluation de ce CV et des critères indiqués dans le DAO montre que les informations contenues dans le rapport de MCC ne reflètent pas la réalité des choses. Cela est d'autant plus grave, qu'elles proviennent de personnes ayant participé à l'évaluation des offres du lot 1, donc ayant suivi l'analyse de la conformité du personnel où il n'a jamais été évoqué qu'il fallait vérifier l'expérience en sols compressibles.

Etudes topographiques : Le rapport du MCC indique que « les études topographiques et les investigations géotechniques auraient démarrés sur les 50 premiers km. Plusieurs équipes topographiques additionnelles sont en cours de mobilisation et seront à l'œuvre dans les prochains jours ». L'exploitation correcte des rapports de l'Ingénieur, de l'Entrepreneur et des PV de réunion (y compris celle tenue pendant cette mission) auraient permis d'affirmer que les études topographiques et géotechniques ont bien démarré dans la section du PK 0 au PK 50.

La même réserve aurait dû être adoptée dans le rapport de MCC quant à l'affirmation selon laquelle les équipements topographiques ont été bloqués à la douane de l'aéroport pendant près de deux mois, apparemment sans intervention de MCA-Sénégal sur la base uniquement de discussion tenue en aparté avec l'Entrepreneur.

Nous invitons le rédacteur du rapport de MCC à revoir les procédures d'exonération définies dans le cadre du Compact, lesquelles procédures ont été largement présentées à l'Entrepreneur pendant la réunion de négociation. MCA-Sénégal a désigné à l'Entrepreneur son point focal pour toutes les questions liées aux demandes d'exonération.

La procédure d'exonération démarre par la présentation de la facture pro-forma en 7 exemplaires (après visa de l'Ingénieur) accompagné des titres d'exonération remplis. Pour le cas du matériel topographique, il est arrivé à l'aéroport avant même que l'Entrepreneur ne soumette les factures proforma à l'Ingénieur. De plus, les factures proforma n'étaient pas correctement faites. La valeur de chaque élément devait être indiquée avec la destination (Lot 1 ou Lot 2 ou Pont de Kolda) alors qu'une seule valeur globale de tout le matériel a été mentionnée. L'intervention de MCA-Sénégal ne peut se faire que lorsque les préalables cités sont fournis par l'Entrepreneur. La preuve en est que tous les dossiers présentés dans les règles de l'art ont été traités par MCA-Sénégal dans le délai normal de 5 jours après transmission par la cellule d'appui aux services des douanes ou des impôts et domaines.

Si les affirmations de l'Entrepreneur étaient fondées, il est clair qu'il allait demander des réclamations. Au cours de la réunion du 08 mai 2013 tenue avec Corsan à Dakar, l'Entrepreneur a reconnu ses erreurs quant à la préparation des premières demandes d'exonération.

Observation : Prestation de l'Ingénieur

Le rapport de MCC indique que : « l'Ingénieur a réceptionné les laboratoires provisoires sans apporter ces limites. Il apparaît que le PMU également n'a pas soulevé de ces limites qui mettent sérieusement en jeu la qualité des travaux, ce qui à terme veut dire une chaussée qui se dégrade prématurément et un mauvais confort ».

Cette affirmation est faussée au regard des observations suivantes envoyées par l'Ingénieur à l'Entrepreneur sur sa demande de réception du matériel provisoire :



PM218/contrôle/Lot1/OR/032/2013 Ziguinchor, le 15 juin 2013

Entreprise CORSAN CORVIAM CONSTRUCCION, S.A
Route de l'Aéroport lot n°6 – n°129
ALMADIES - DAKAR
SENEGAL

A l'Attention de M. le Directeur des Travaux du Lot 1

Référence :

Contrat MCA-S/RR/2013/009
Travaux de réhabilitation de la route nationale n°6 (RN6) sur le tronçon
Ziguinchor-Tanaff-Kolda-Vélingara et le pont de Kolda
Lot 1 tronçon Ziguinchor - Tanaff

Objet : Réception du matériel provisoire de laboratoire

Monsieur le Directeur

Suite à vos courriers référencés COD 232/CONTRÔLE SORTIE/LOT 1 102/2013 6 du 04/06/2013 et COD 232/CONTRÔLE SORTIE/LOT 1 125/2013 9 dans lesquels respectivement vous :
- demandez la réception du matériel provisoire proposé pour le laboratoire géotechnique,
- Transmettez le rapport de vérification de la presse multifonction établi en Février 2012 par les services du CEREEO,

1°) nous vous transmettons le PV de réception établi à cet effet. Il résulte de cette vérification que le matériel étant déjà usagé, un étalonnage de certains d'entre eux s'impose. L'Entrepreneur est tenu de faire ou de faire faire par un service de métrologie agréé une telle vérification avant tout emploi dudit matériel.
2°) Tenant-compte de la limite de validité de la certification (Novembre 2013), l'ingénieur autorise l'utilisation de la presse multifonction jusqu'à cette date ainsi que l'application des coefficients correcteurs moyens issus de cette opération de vérification qui sont de 0,9890 ; 1,0219 et 0,9888 pour respectivement les anneaux de 15, 30 et 50 kN.
L'ingénieur rappelle que l'Entrepreneur devra fournir le certificat d'étalonnage de la presse à béton avant toute utilisation de celle-ci.

Vous en souhaitant bonne réception

Veuillez agréer, Monsieur le Directeur, l'expression de nos salutations distinguées.

ISOLUX CORSAN CORSAN-CORVIAM	REG. LOT 1	N°	
	DATE	15/06/13	
HEF DE TRAVAUX	ADMINISTRATIF	DESTINATAIRE	

PJ : Note Technique N°010/LOT1 sur la Réception du Matériel provisoire de laboratoire

Copie : MCA-S Dakar
PMU Ageroute

Supervision des Travaux de Réhabilitation
de la RN6 et Pont de Kolda
Lot 1 Ziguinchor-Tanaff
GROUPEMENT LOUIS BERGER-AGEIM-IC
Olivier RAMILLIJAONA
L'ingénieur Résident du Lot 1
Groupeement LOUIS BERGER - AGEIM - IC

Observation : Prestation MCA/PMU

Au passage de la mission aucune caractérisation complète des matériaux aussi bien de la chaussée existante que des emprunts n'était encore disponible.

Les vérifications effectuées à l'interne par l'Entrepreneur sur certains échantillons révélèrent après analyse granulométrique des pourcentages de fines compris entre 15 et 20%.

C'est sur la base de cette seule information que le rapport de MCC indique que les matériaux de la chaussée existante sont de meilleure qualité que ceux des emprunts alors que les limites de plasticité, le Proctor, le CBR n'ont pas encore été effectués. Par conséquent, nous jugeons que l'affirmation faite sur la qualité des matériaux est sans fondement technique.

Les éventuels efforts d'optimisation ne pourront se faire que lorsque les études géotechniques et topographiques seront disponibles. Il faut rappeler à ce niveau, qu'en plus de l'aspect structural, la conception topographique de la route doit tenir compte également de la nécessité de mettre la ligne rouge de la route hors d'eau et respecter les caractéristiques d'une vitesse de base de 100 Km/h prise en compte dans l'étude APD.

Les recommandations faites dans le rapport quant à la réalisation des études d'exécution et du dimensionnement de la chaussée sont bien indiquées dans le Contrat. MCA et le PMU veillent à l'application stricte de ces dispositions contractuelles comme c'est le cas depuis le démarrage des travaux.

Pour ce qui est de l'optimisation du coût du projet, il a été demandé aux entrepreneurs de pousser les recherches d'emprunt afin de réduire les distances de transport. Ce qui permettra aussi d'éviter la mise en dépôt provisoire des matériaux de la chaussée existante, qui selon l'APD doivent servir de couche de forme pour la future chaussée.

Etat du projet

Aussi bien dans les rapports mensuels de l'Ingénieur, de MCA, du PMU et même de l'Entrepreneur, il est bien indiqué le retard accusé dans le déroulement des travaux des lots 1, 2 et du pont de Kolda. Ce retard étant plus critique pour le lot 1 de la RN6 à cause de la consistance des travaux (116 Km avec des zones compressibles), de la situation sécuritaire avec la présence de la rébellion et de bandes armées, de la pluviosité importante de la zone pouvant occasionner des arrêts de travaux et enfin de la libération des emprises avec comme contrainte majeure le nombre élevé de personnes affectées et la non approbation encore par le MCC du rapport PAR.

Force est de constater que jusqu'à présent tous ces retards sont imputables à l'Entrepreneur principalement du fait des retards encourus dans la mobilisation du personnel, dans la fourniture du matériel (topographique, géotechnique, matériel de chantier), dans l'élaboration des différents livrables et plans de travail. C'est pourquoi, le MCA-Sénégal a recommandé à l'Ingénieur d'accompagner l'Entrepreneur pour la prise en charge des observations sur les livrables. C'est avec cette stratégie que les PAR révisés des lots 1 et 2 ont été élaborés et validés. C'est la même démarche qui est adoptée pour le PIAE3SG et les Plans de travail.

Les retards importants notés dans l'élaboration des projets d'exécution (après 4 mois, l'Entrepreneur n'a livré le projet d'exécution sur aucun tronçon) font que même si tout le matériel était disponible et les zones rouges libérées, les travaux ne pourraient pas démarrer sans soumission et validation du projet d'exécution.

Concernant les retards évoqués par l'Entrepreneur sur le dédouanement de son matériel topographique, et que le rapport de MCC tenterait de faire porter la responsabilité à MCA, nous avons apporté les éléments de réponse au niveau du point relatif aux études topographiques (Voir ci-avant : Page 12 du présent rapport).

« L'Entrepreneur a indiqué qu'il était prêt à commencer mais qu'il était continuellement retardé par les problèmes administratifs » : Est-il possible que les travaux démarrent sans matériel ni projet d'exécution soumis et approuvé ? La bonne pratique aurait voulu que cette affirmation de l'Entrepreneur soit vérifiée au niveau de l'Ingénieur.

Concernant, le site des installations de chantier, au-delà des questions de sécurité, il faut reconnaître que l'Entrepreneur a beaucoup tergiversé sur le choix d'un site à proposer à l'Ingénieur. Lors de la visite de chantier ayant précédé la réunion de démarrage et à laquelle le MCC et ses experts avaient participé, l'Entrepreneur sans courriel officiel avait indiqué un site à Diattaounda pour la base de chantier et l'Ingénieur n'avait pas de schéma clair d'organisation du chantier et a accusé beaucoup de retard avant la fourniture des plans des installations de chantier.

Concernant, les aspects évoqués dans le rapport de MCC et relatif à la mise en œuvre du PAR du lot 1 de la RN6, nous aimerions apporter les éléments de réponse suivants après concertation avec l'Equipe PAR :

ASPECT PAR - RN6

- Point relatif à la carte à jour qui montre clairement les PAP sur les tronçons du lot 1 RN6

Le MCA rappelle que LBG avait finalisé à la date du 06 mai 2013, cette carte. A cet effet, le MCA a tenu informé le MCC le même jour, en transmettant sur clef (du fait du volume important du fichier) au RCM – MCC.

Ensuite, il a été demandé à l'Ingénieur de faire parvenir cette carte à l'entreprise.

- Point relatif au planning de libération des emprises sur le lot 1 RN6

La mission de supervision ESP/RAP du mois de mai 2013 avait trouvé sur place que le Consultant pour la mise en œuvre des PAR RN6 avait déjà établi un planning en concertation avec l'Ingénieur qui a fourni les informations sur le planning prévisionnel des entreprises.

Ainsi, les deux plannings (PAR et travaux) combinés étaient déjà disponibles depuis la mission de supervision ESP-RAP MCC du 13 au 17 mai 2013.

Les discussions lors de cette mission avaient permis de reconnaître le phasage des PAR avec les travaux, mais la recommandation portait plutôt sur le réalisme des échéanciers, notamment sur le lot 1 RN6 où le PAR n'était pas encore approuvé.

De plus, le MCA rappelle au MCC que des réunions hebdomadaires sont tenues entre l'antenne de coordination des PAR basée à Kolda (UMO Kolda) et le consultant pour la mise en œuvre des PAR.

C'est sur cette base que l'Ingénieur est informé de l'état d'avancement, des contraintes et solutions préconisées.

Par contre contrairement à ce qui est dit dans l'aide-mémoire (Il semble que les représentants du Consultant de mise en œuvre du PAR-Louis Berger et de l'Entreprise des travaux des lots 1 et 2 ne se communiquent pas), le MCA attire l'attention du MCC sur le fait que la nature du contrat (FIDIC) ne privilégie pas cette approche.

N'est-ce pas que le MCC a toujours insisté auprès de MCA pour que l'Ingénieur soit l'interlocuteur des entreprises, et que tout autre acteur devra passer par lui.

Dans le cadre du projet de la RN6, l'avantage est que le groupement Louis Berger/Agem assure la supervision des travaux et la mise en œuvre des PAR.

• Point relatif au risque sur le lot 1 RN6 lié avec le PAR le plus compliqué (1730 PAF environ).

Certes la mise en œuvre n'a pas encore commencé parce que le PAR n'est pas encore approuvé. Cependant, le MCA rappelle que la base de données du PAR est disponible et est fiable.

De plus, le MCA dispose d'une planification qui montre clairement les tronçons de route qui seront libérés et les échéanciers.

Ce planning montre que tout le tronçon prioritaire (PK 25 à PK 50 - Baghagha à Goudomp) sera libéré en fin-octobre 2013, coïncidant avec la fin de l'hivernage dans la zone. Les derniers tronçons seront libérés avant la mi-décembre 2013.

Pour ce qui est du risque abordé par la mission de MCC dans son aide-mémoire, le MCA ne partage pas cet avis. En effet, dès lors que le consultant pour la mise en œuvre des PAR RN6 avait mobilisé son équipe de terrain depuis le 11 avril 2013, le MCA lui a demandé d'entamer les activités liées à l'appui aux PAF pour la constitution de leurs dossiers individuels. Concrètement, il s'agit de la phase la plus longue et la plus complexe car la plupart des PAF de cette zone ont difficilement accès aux services afférents à la photocopie et la légalisation des pièces administratives exigées pour le MCA pour la mise en place des compensations.

D'autres PAF n'ont même pas de pièces d'identité, ce qui poserait des contraintes à la signature des ententes. Cette stratégie d'anticipation a permis à la date actuelle d'anticiper sur la constitution des pièces administratives (photocopie CNI des PAF, photocopie procuration des PAF, prise des photos des PAF, et autres pièces administratives nécessaires pour les compensations).

MILLENNIUM CHALLENGE ACCOUNT – SENEGAL

Direction Projet Réhabilitation Routes

Ainsi, dès que le PAR sera approuvé par le MCC, les activités à mener seront essentiellement la validation des fiches PAP et la signature des ententes individuelles.

Cette démarche adoptée sur le lot 1 de la RN6 permettra de raccourcir les délais qui figurent dans le planning de travail.

Le tableau suivant illustre les résultats obtenus sur le lot 1 de la RN6 à la date actuelle. Sur 1730 PAP recensées sur le lot 1 de la RN6, outre la fiche PAP et l'entente qui se génèrent automatiquement à partir de la base de donnée, 1588 PAP ont complété leurs dossiers individuels en mettant à disposition les pièces nécessaires.

Tronçon	Nombre de dossiers complets sans fiche PAP et ententes	Nombre de dossiers complets	de	Sindima à Tanaff	641	611	30
				Manécounda 2 à Niafor	478	405	73
				Ziguinchor à Diagon	611	572	39

Points divers discutés pendant la Mission

Les points importants suivants ont été abordés lors de la mission mais malheureusement, ils n'ont pas été mentionnés dans le rapport de MCC. Il s'agit :

Equipe de Supervision du Pont de Kolda

Dans l'organisation actuelle de la supervision des travaux, c'est l'Equipe de Supervision du Lot 3 qui assure la supervision des activités géotechniques et topographiques pour les travaux de Construction du Pont de Kolda. Le Chef de lot du Pont de Kolda étant l'Ingénieur Ouvrages d'art de l'Equipe de base dont les experts transversaux interviennent sur les lots 2 et 3, et le pont de Kolda. Ainsi le rapport mensuel de l'Equipe de Supervision du lot 3 traite de l'état d'avancement du lot 3 de CSE/SOSETER et du Pont de Kolda de Corsan Corviam. La situation est que c'est dans le même rapport mensuel de l'Equipe de supervision du lot 3 où est traité l'état d'avancement de deux (2) entreprises différentes.

Etant donné que c'est le même Entrepreneur pour le Lot 2 et le Pont de Kolda et dans le but de traiter d'un seul entrepreneur par rapport mensuel, la Mission de MCC a recommandé à MCA d'intégrer l'Equipe de Supervision du Pont de Kolda dans la Supervision du Lot 2 de la RN6.

Après échanges avec l'Ingénieur, MCA-Sénégal a accepté cette proposition de MCC qu'elle juge pertinente d'autant plus que dans sa stratégie de faire des économies d'échelle, l'Entrepreneur a proposé le même site avec des locaux différents pour les installations de l'Ingénieur pour le lot 2 et le Pont de Kolda.

Elaboration et Mise à jour des plans de travail des Entrepreneurs

L'Ingénieur a fait part des observations qu'il a émises sur les versions révisées des plans de travail fournis par les Entrepreneurs. Afin d'accélérer l'approbation de ce document capital pour le suivi du chantier, l'Ingénieur a fait noter que la stratégie adoptée est d'inviter l'Entrepreneur à des séances de travail pour la revue des observations afin de s'assurer qu'il a la bonne compréhension et que la prise en compte de ces observations va aboutir à la production d'un document acceptable pour l'Ingénieur.

Outre le non-respect de certaines dispositions contractuelles notamment le droit d'accès au site indiqué dans le contrat et le sectionnement de la route, quelques difficultés ont été notées dans les plannings MS Project fournis par les Entrepreneurs :

- La planification n'est pas souvent faite de façon automatique : toutes les tâches ne sont pas liées ;
- La budgétisation des coûts sur la base de l'affectation des ressources (prix unitaires et quantités) n'est pas faite.

Cette situation rend impossible le suivi de l'état d'avancement du projet en utilisant toutes les fonctionnalités de MS Project.

C'est pourquoi, la mission a retenu d'étudier la possibilité de mettre des planificateurs au niveau de l'Equipe de l'Ingénieur et/ou de l'Entrepreneur. L'impact financier de cette modification sera fait et l'Equipe routes de MCA-Sénégal fera des propositions à MCC dans ce sens après concertation avec sa Direction Générale.

Clause 8.3 – Programme de travail et degré d'évolution :

La clause 8.3 du CCAP stipule que : « Les Travaux en continu (terrassements, démolition et/ou recyclage de la chaussée et du revêtement existants, exécution des couches de chaussée) seront exécutés en sections d'une longueur maximale de 25 Km. Les Travaux en dehors d'une section de 25 Km doivent être assujettis à l'approbation préalable de l'Ingénieur».

Compte tenu des retards encourus dans le déroulement des travaux, MCA-S compte demander à l'ingénieur d'ordonner à l'Entrepreneur de lui soumettre un programme modifié et un rapport complémentaire décrivant les méthodes révisées que l'Entrepreneur se propose d'adopter de façon à accélérer les progrès et terminer les travaux dans le délai d'achèvement (Cf. Clause 8.6 – Degré d'évolution).

En tenant compte de la libération des emprises, le rattrapage des retards ne pourra se faire qu'en augmentant considérablement les rendements. Ce qui n'est possible que lorsque l'Entrepreneur travaille en même temps sur deux ou trois fronts différents.

Le MCC a reconnu que si l'Entrepreneur a la possibilité de multiplier ses équipes et que les travaux en continu puissent se faire parallèlement sur plusieurs fronts, il ne voit pas d'inconvénient à ce qu'une dérogation soit apportée dans l'application de la clause 8.3.

Le tableau ci-après présente la situation actuelle et l'évolution du lot 3 de la RN6 depuis avril 2013 :

MILLENNIUM CHALLENGE ACCOUNT – SENEGAL

Direction Projet Réhabilitation Routes

Lot 3 – RN6 : Situation actuelle et évolution du lot 3 RN6 depuis avril 2013

Activité /Tâche	Situation en avril	Situation actuelle (Juillet 2013)	Observation
5. Planning a. Mise à jour planning	Le projet venait juste de démarrer : - Date de commencement : 19/03/2013 - Réunion de démarrage : 11 avril 2013	Temps écoulé : 4 mois sur 21 mois (19%) Planning V01 : 09/04/2013 Planning V02 : 12/06/2013 Planning V03 : 06/07/2013 Planning V04 : 09/07/2013 (planning de base)	Suite à des séances de travail avec l'Ingénieur, l'Entrepreneur a fourni la version 04 du plan de travail à la date du 09 juillet 2013. Ce planning a été approuvé par l'Ingénieur et va servir de base pour le suivi de l'état d'avancement du projet. Afin d'améliorer ce planning et de l'adapter à ces exigences de suivi et de rapportage, MCA-S a déjà travaillé sur ce planning en intégrant toutes les quantités du DQE comme travail et les prix unitaires comme ressources. Ce modèle sera transmis à l'Ingénieur pour application sur les différents lots de la RN6
b. Planning PAR		L'Ingénieur a établi et transmis à l'Entrepreneur le schéma linéaire actualisé des zones rouges / zones vertes sur la section du PK 46 (Dabo) au PK 0. Des visites contradictoires ont été effectuées pour confirmer la disponibilité des zones devant abriter les plates-formes des marchés hebdomadaires	Suite à l'interpellation de l'Entrepreneur pendant l'élaboration de son plan de travail, l'Ingénieur a effectué des visites contradictoires avec l'Entrepreneur pour apprécier l'état d'occupation de la route et les nouvelles plates-formes devant accueillir les marchés hebdomadaires. A la suite de cette visite, l'Ingénieur a transmis à la date du 14 juin le schéma linéaire des zones rouges / zones vertes sur le tronçon prioritaire du PK 0 au PK 50. Ce schéma linéaire montre que 88% du tronçon est sans impact. C'est d'ailleurs sur la base de ce schéma que l'Entrepreneur a établi son programme de base et que le débroussaillage a démarré à la date du 12 juillet 2013.

MILLENNIUM CHALLENGE ACCOUNT – SENEGAL

Direction Projet Réhabilitation Routes

Activité /Tâche	Situation en avril	Situation actuelle (Juillet 2013)	Observation
6. Livrables (PAQ et PIAES)	Le PAQ et le PIAES3SG version V01 ont été fournis respectivement aux dates contractuelles du 22 mars 2013 et du 09 avril 2013	PAQ V02 du 12 juin 2013 : validé par l'Ingénieur PIAES V02 du 08 juin 2013 : validé par l'Ingénieur	Lors de la réunion mensuelle n°2 du 11 juillet 2013, l'Entrepreneur a informé que le projet d'exécution sur un premier tronçon de 10 km sera transmis à la fin du mois de juillet 2013.
7. Etudes d'exécution		Les études d'exécution sont en cours sur la section du PK 0 au PK 46	Par ailleurs, l'Entrepreneur a informé de la mobilisation de 4 équipes topographiques du Bureau BET Plus spécialisé en topographie pour le projet d'exécution topographique sur tout le tronçon. Pour les études géotechniques, seul l'Entrepreneur est en train de faire des essais de vérification à l'interne. L'Ingénieur dit attendre l'étalonnage des balances pour assister aux essais contradictoires. Les résultats disponibles et qui ont été présentés par l'Entrepreneur lors de la mission concernent des analyses

MILLENIUM CHALLENGE ACCOUNT – SENEGAL

Direction Projet Réhabilitation Routes

			granulométriques avec des pourcentages de fines variant entre 12 et 20%. Toutefois, il est erroné de dire qu'avec ce seul critère, on peut apprécier l'aptitude d'un matériau à être utilisé en couche de base. Il faut nécessairement avoir les résultats des essais de limite de plasticité, du Proctor et surtout du CBR qui est le critère prépondérant défini dans le cahier des charges.
8. Travaux	Non démarré	• <u>Etude topographique et géométrie du projet</u> : L'implantation de l'axe et les levés de détails sont réalisés sur 15 km à partir de Dabo en direction de Kolda. Les dix (10) premiers Km du projet d'exécution à partir de Dabo seront fournis par l'Entrepreneur à la fin du mois de juillet 2013. • <u>Sondages emprunts latéritiques</u> : Les sondages des emprunts latéritiques PK12+012, PK11+443 et PK11+338 sont déjà terminés. Les sondages des matériaux	Un retard est noté dans le démarrage des travaux. Ces retards sont dus principalement aux éléments suivants : • Difficulté dans la fourniture des livrables de qualité notamment le PAQ et le PIAE3SG ; • Retard dans la livraison du laboratoire définitif de chantier ; • Retard dans la mobilisation de l'Ingénieur topographe. La décision de confier les études topographiques à un bureau spécialisé a été prise tardivement par l'Entrepreneur ; • Difficulté dans l'élaboration des PPES.

MILLENNIUM CHALLENGE ACCOUNT – SENEGAL

Direction Projet Réhabilitation Routes

		de l'emprunt du PK41+975 destinés aux remblais ont déjà démarré. • <u>Mesures de déflexion</u> : Les mesures de déflexion sont déjà terminées entre Dabo et Kolda, et sont en cours entre Diaobé et Kouankané. • <u>Ouvrages</u> : La procédure des études des ouvrages a été remise par l'Entrepreneur le 29 juin 2013. Le dossier est en cours d'examen chez l'Ingénieur qui devra transmettre ses commentaires dans la semaine du 15 juillet 2013. • <u>Programme des travaux</u> : L'Entrepreneur a remis le mercredi 10 juillet 2013 le programme des travaux destiné à servir de programme initial des travaux. • <u>PAQ</u> : Le PAQ version finale	
--	--	--	--

MILLENNIUM CHALLENGE ACCOUNT – SENEGAL

Direction Projet Réhabilitation Routes

		a été retourné à l'Entrepreneur avec visa. • <u>PIAE3SG</u> : L'Ingénieur a remis les observations le 02 juillet 2013. L'Entrepreneur devra se rapprocher de l'équipe ESA de l'Ingénieur pour de plus amples détails dans l'élaboration du document final. Il prévoit de remettre la version définitive à la fin du mois de juillet 2013. • <u>Débroussaillage</u> : démarrage prévu sur le tronçon du PK 46 (Dabo) en allant vers Kolda	
--	--	--	--

MILLENNIUM CHALLENGE ACCOUNT – SENEGAL

Direction Projet Réhabilitation Routes

Situation : Planning (Lot 3 – RN6)

Le planning version V04 du 9 juillet 2013 a été approuvé par l'Ingénieur et va servir de planning de base. Ce planning est accompagné outre de la prévision de trésorerie, du planning de mobilisation du matériel. Il comprend aussi pour chaque tâche les rendements prévus.

Il a été également élaboré suite à la visite contradictoire effectuée entre l'Entrepreneur et l'Ingénieur pour apprécier l'état de l'occupation de la route et du courtoir de l'Ingénieur du 14 juin 2013 indiquant les zones vertes sur le tronçon du PK 46 au PK 0.

Par ailleurs, les études d'exécution topographiques et géotechniques sont en cours également sur le premier tronçon du PK 46 au PK 0.

Les résultats disponibles et qui ont été présentés par l'Entrepreneur lors de la mission concernent des analyses granulométriques avec des pourcentages de fines variant entre 12 et 20%. Toutefois, il est erroné de dire qu'avec ce seul critère, on peut apprécier l'aptitude d'un matériau à être utilisé en couche de base. Il faut nécessairement avoir les résultats des essais de limite de plasticité, du Proctor et surtout du CBR qui est le critère prépondérant défini dans le cahier des charges.

C'est pourquoi, nous jugeons les affirmations de l'Expert de MCC légères et sans fondement technique. Il en est de même sur les affirmations faites sur le planning des travaux. Cela est d'autant plus étonnant que l'Equipe de MCC n'a assisté que pendant dix (10) minutes à la réunion mensuelle du lot 3.

Observations : Prestations de l'Ingénieur

L'actualisation du schéma linéaire des zones rouges / zones vertes élaboré pour le Lot 3 de la RN6 et en cours sur les lots 1 et 2 a été faite par les équipes topographiques de l'Ingénieur en collaboration avec l'Equipe chargée de la mise en œuvre du PAR. De plus des réunions hebdomadaires dont les PV sont joints à ce rapport sont organisées entre les Equipes de l'Ingénieur et de Mise en œuvre du PAR en présence de l'Expert sciences sociales de MCA-S en charge de l'Unité de Mise en œuvre du PAR basée à Kolda.

Observation : Prestations MCA/PMU

Le rapport du MCC indique ce qui suit : « Les études géotechniques sont en cours et ont montré que les matériaux actuellement sur place et qui font partie de la chaussée existante sont de meilleure qualité que ceux des emprunts et sont déjà en place sur la route... ». Cette affirmation est sans fondement technique. En effet, au moment de la mission, seules les analyses granulométriques sur les matériaux de la chaussée existante étaient disponibles. Les résultats des essais de Proctor et de CBR ne sont pas encore disponibles alors que ce sont les critères prépondérants qui définissent l'aptitude du matériau à être utilisé en couche de base. Nous invitons l'auteur de ces propos (tenus dans le rapport de MCC) à fournir les résultats des essais sur les matériaux de la chaussée existante et sur les emprunts qui lui ont permis de faire la comparaison indiquée.

13 juillet 2013)

MILLENNIUM CHALLENGE ACCOUNT – SENEGAL**Direction Projet Réhabilitation Routes**

Si l'équipe de projet n'avait pas le souci d'optimiser la conception géométrique et structurale, il ne serait pas demandé aux entrepreneurs la reprise de toutes les études géotechniques et topographiques. Elle se contenterait uniquement de l'étude contenue dans l'APD.

Etat du projet

Le projet est en retard certes surtout pour ce qui concerne les études d'exécution. MCA/PMU vont prendre toutes les dispositions pour demander à l'Entrepreneur de résorber le retard qui est actuellement estimé à 25 jours. C'est pourquoi nous restons convaincu que le projet peut être réalisé dans les délais au regard du potentiel matériel et humain de l'Entrepreneur.

-