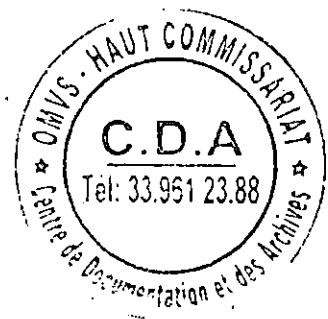


13974

ETUDE
POUR
LA REVUE DE LA MISE EN ŒUVRE DU
PROJET DE CONSTRUCTION DES PONTS SUR LE CORRIDOR DU SUD
EN
REPUBLIQUE DU MALI ET EN REPUBLIQUE DU SENEGAL

(PART 2)

DOCUMENT EXPLICATIF
ET
QUESTIONNAIRE



Avril 2008

KATAHIRA & ENGINEERS INTERNATIONAL

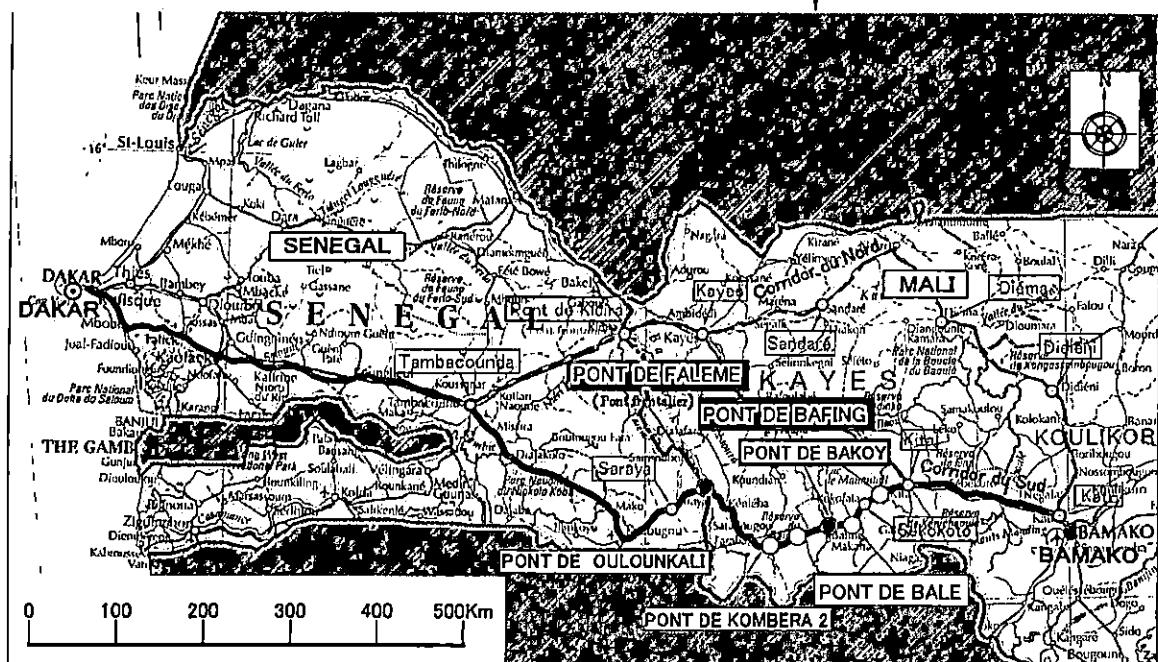
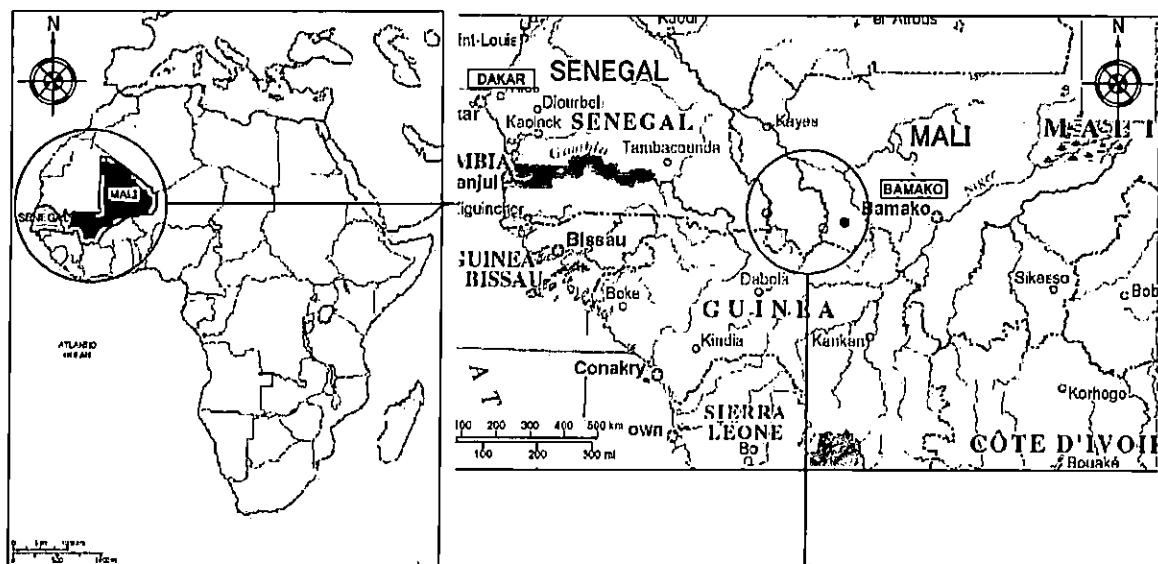
Table des matières

Région concernée par le présent projet

	Page
1. Arrière plan de l'exécution des études et aperçu du Projet	1
2. Objectifs de l'Etude	2
3. Calendrier prévu de l'Etude	2
3.1 Calendrier de l'ensemble de l'Etude	2
3.2 Calendrier de l'étude sur le terrain	2
4. Points à discuter et collecte des données.....	4
4.1 Avancement des travaux de construction des voies d'accès pour le passage des engins de travaux publics.....	4
4.1.1 Avancement des travaux de construction des voies d'accès et norme de la construction.....	4
4.1.2 Etendue de la coopération pour le présent projet	4
4.1.3 Mesures à prendre par les parties malienne et sénégalaise	6
4.1.4 Système et budget des organes d'exécution du projet.....	10
4.1.4.1 Système de l'exécution du projet des organes d'exécution du projet.....	10
4.1.4.2 Budget.....	13
4.1.5 Confirmation du système de la coopération financière non remboursable du Japon..	13
4.1.6 Revue du concept du Pont de Falémé	13
4.1.6.1 Historique.....	13
4.1.6.2 Points à confirmer et à discuter.....	14
4.1.7 Etat d'avancement et calendrier prévu des travaux routiers du corridor par le Sud .	15
4.1.8 Demande aux deux parties malienne et sénégalaise du soutien pour la collecte des documents et données, et l'assistance pendant l'étude	18

*) Annexes

Annexe - 1	Plans de base (plans généraux) du Pont de Falémé et du Pont de Bafin
Annexe - 2	Procès-verbaux signés lors de l'étude du concept de base et de l'étude dernière pour la revue de la mise en œuvre du projet
Annexe - 3	Protocole d'accord entre le Gouvernement de la République du Mali et le Gouvernement de la République du Sénégal pour la construction d'un pont sur la Falémé
Annexe - 4	Lettre relative à la demande d'adoption du tirant d'air du Pont de Falémé à 4,5 m



Légende	
—	: Corridor du Sud
— —	: Corridor du Nord
[white box]	: Pont faisant l'objet de la requête
[light gray box]	: Pont faisant l'objet de la précédente étude
[dark gray box]	: Pont faisant l'objet de la présente étude

Région concernée par le présent projet

1. Arrière plan de l'exécution des études et aperçu du Projet

Etant donné qu'il a été décelé un retard dans l'exécution du projet d'aménagement routier au cours de l'étude du concept de base pour le projet de construction des ponts sur les fleuves Falémé, Balé et Bafin du mai 2006 à 2007, les parties concernées ont poursuit les efforts de la coordination pour l'avancement du projet d'aménagement routier et des travaux d'aménagement des voies d'accès pour le passage de matériels et de matériaux de construction jusqu'aux sites de construction des ponts.

Le gouvernement du Japon qui avait reçu les rapports d'avancement desdits projets a envoyé une mission chargée d'une étude pour la revue de la mise en oeuvre du projet pour la construction du pont de Balé et pour la vérification de la hauteur du tirant d'air du pont de Falémé en septembre 2007. Et après, ayant en perspective la mise en oeuvre de la construction du pont de Balé, un échange de notes a été signé entre le Japon et le Mali le 17 janvier 2008 pour l'exécution de l'étude du concept détaillé.

Suivant le résultat des discussions faites au cours de ladite étude pour la revue de la mise en œuvre du projet (ci-après désignée "Etude dernière"), il a été décidé d'effectuer un levé de la hauteur du tirant d'air des ponts de Kidira (le pont routier et le pont ferroviaire) situés à environ 200km en aval du Pont de Falémé par les experts des parties malienne, sénégalaise et de l'OMVS qui est l'organe de la gestion et de la mise en valeur du fleuve Sénégal et de ses affluents. La JICA a été informée du résultat de ce travail le 22 novembre 2007. En même temps, un avis consensuel définitif desdites trois parties sur la hauteur du tirant d'air à retenir pour le Pont de Falémé lui a été proposé, soit 4,5m. Pour ce qui concerne la hauteur libre sous la poutre du Pont de Bafin, la valeur de 4,0m depuis le niveau de la crue de l'année ordinaire a été acceptée par la partie malienne et l'OMVS.

Le projet d'aménagement routier jusqu'aux ponts de Falémé et de Bafin est en voie de l'avancement et les travaux d'aménagement des voies d'accès pour le passage de matériels et de matériaux de construction est en voie de la réalisation concrète (dont le terrassement sera achevé avant le septembre 2008). D'autre part, l'avis consensuel définitif des trois parties (Mali, Sénégal et OMVS) concernant la hauteur du tirant d'air pour le Pont de Falémé a été présenté et le plan de construction du Pont de Balé a été élaboré (sous le financement du Japon), ce pont pouvant être utilisé comme la voie d'accès au site de construction du Pont de Bafin. Dans de telles circonstances, il a été décidé d'effectuer une étude pour la revue de la mise en œuvre desdits deux ponts (ci-après désignée "l'Etude"). Vu que depuis l'étude du concept de base, une période d'environ une année et demie a été passée, on établira, dans le cadre de l'Etude, le plan d'exécution des travaux, l'estimation des coûts et le calendrier d'exécution des travaux de construction des deux ponts en tenant compte du changement des circonstances de la fourniture des matériaux et matériels et du coût des travaux par la suite du commencement des travaux

d'aménagement routier par de différents donateurs.

2. Objectifs de l'Etude

L'Etude a pour objectif de confirmer et d'étudier les points suivants à travers des études sur le terrain et des discussions avec les trois parties (Mali, Sénégal et OMVS).

- On établira le calendrier d'exécution des travaux de construction des ponts de Falémé et de Bafin en considération de l'état d'avancement du projet d'aménagement routier du Corridor par le Sud et des travaux d'aménagement des voies d'accès pour le passage de matériels et de matériaux de construction.
- En ce qui concerne la hauteur du tirant d'air du Pont de Falémé, on discutera l'avis consensuel définitif des trois parties, soit 4,5m, et examinera la pertinence technique pour revoir éventuellement le concept de base.
- Vu que depuis l'étude du concept de base, une période d'environ une année et demie a été passée, on établira de nouveau le plan d'exécution des travaux et l'estimation des coûts en tenant compte du changement des circonstances de la fourniture des matériaux et matériels et du coût des travaux par la suite du commencement des travaux d'aménagement routier par de différents donateurs.
- On étudiera et discutera les obligations et les mesures à prendre par les parties malienne et sénégalaise.

3. Calendrier prévu de l'Etude

3.1 Calendrier de l'ensemble de l'Etude

Le calendrier de l'ensemble de l'Etude est indiqué au tableau 3.1-1.

Tableau 3.1-1 Calendrier de l'ensemble de l'Etude

	L'année fiscale 2008									
	Avril	Mai	Juin	Juillet	Août	Septembre	Octobre	Novembre	Décembre	
Travaux de préparation au Japon	■									
Etude sur le terrain		■								
Analyse au Japon			■		■					
Analyse au Mali et au Sénégal						■				
Etablissement et restitution du rapport							■			■

■ : Travaux au Japon ■ : Travaux au Sénégal et au Mali ▽: Présentation du rapport

3.2 Calendrier de l'étude sur le terrain

Le calendrier de l'étude sur le terrain est indiqué au tableau 3.2-1.

Tableau 3.2-1. Calendrier de l'étude sur le terrain

CALENDRIER DE LA MISSION:

Date	Chef de Mission Koichi KITO	Chef d'équipe consultant Tomohiko NAKAMURA	Conception des ponts Yasushi AOKI	Assistant au chef d'équipe Ryohei WATANABE	Interprète Kazuo ANDO	Planning de construction et estimation des coûts Tsuyoshi YAMAJUKU
1 Avril	26 Sam		Tokyo → Paris			
2	27 Dim		Paris (16h30) → Dakar (20h15) par AF718			
3	28 Lun		Réunion au Bureau de la JICA à Dakar, (à confirmer)			
4	29 Mar		Visite de courtoisie à l'Ambassade du Japon au Sénégal, au MITTTC et à l'AATR (à confirmer)			
5	30 Mer		Dakar → Tambacounda → Kedougou, en voiture			
6 Mai	1 Jeu Ascension		Kedougou → Étude sur le terrain à Falémé → Kedougou → Tambacounda, en voiture			
7	2 Ven		Tambacounda → Étude sur le terrain à Kidira → Tambacounda, en voiture			
8	3 Sam		Tambacounda → Étude sur le terrain à Kidira → Dakar, en voiture			
9	4 Dim		Discussion avec AATR et OMVS		Etude sur le terrain à Dakar	
10	5 Lun		Réunion interne		Etude sur le terrain à Dakar	
11	6 Mar		Discussion avec AATR et OMVS		Etude sur le terrain à Dakar	
12	7 Mer		Dakar (15h45) → Bamako (17h15) par V7 730		Etude sur le terrain à Dakar	
13	8 Jeu		Visite de courtoisie à l'Ambassade du Japon au Mali (à confirmer)		Etude sur le terrain à Dakar	
14	9 Ven		Discussion avec DNR		Dakar (15h45) → Bamako (17h15) par V7 730	
15	10 Sam	Tokyo (11h10) → Paris (16h40) par JL405	Kita → Bamako, en voiture			
16	11 Dim	Paris (16h30) → Bamako (20h20) par AF796	Réunion interne		Etude sur le terrain à Bamako	
17	12 Lun	Matinée : Réunion interne Après-midi : Visite de courtoisie à MET et DNR (à confirmer)			Etude sur le terrain à Bamako	
18	13 Mar	Discussion avec le Comité Technique Mixte (Sénégal: AATR, Mali: DNR) (à confirmer)			Etude sur le terrain à Bamako	
19	14 Mer	Participation à la réunion UEMOA			Etude sur le terrain à Bamako	
20	15 Jeu	Participation à la réunion UEMOA Après midi : Signature du P.V avec le Comité Technique Mixte (Sénégal : AATR, Mali : DNR) (à confirmer par la mission d'étude)			Etude sur le terrain à Bamako	
21	16 Ven	Matinée : Participation à la réunion UEMOA Après-midi : Compte rendu à l' Ambassade du Japon au Mali (à confirmer)	Participation à la réunion UEMOA		Etude sur le terrain à Bamako	
22	17 Sam	Réunion interne, Bamako (13h45) → Dakar (15h40) par KQ512				
23	18 Dim	Réunion interne				
24	19 Lun	Compte rendu à l' Ambassade du Japon au Sénégal, au Bureau de la JICA (à confirmer) Dakar (22h55) → Paris (06h20 +1) par AF719				
25	20 Mar	→ Paris (06h20) / (19h05) → Tokyo (13h55 +1) par JL 406				
26	21 Mer	→ Tokyo(13h55)				

Remarques: Sénégal:

MITTTC (Ministère des Infrastructures, des Transports Terrestres, des Télécommunications et des Technologies de l'Information et de la Communication).

AATR (Agence Autonome des Travaux Routiers)

Mali:

MET (Ministère de l'Équipement et des Transports)

DNR (Direction Nationale des Routes)

4. Points à discuter et collecte des données

4.1 Avancement des travaux de construction des voies d'accès pour le passage des engins de travaux publics

4.1.1 Avancement des travaux de construction des voies d'accès et norme de la construction

Pour les deux ponts faisant l'objet, l'équipe de la Mission JICA (ci-après désignée "Mission") mène une reconnaissance des terrains surtout en vue d'étudier les états des voies d'accès jusqu'aux lieux de construction des ponts pour le passage des matériels de travaux publics (comprenant les conditions des installations de traverse de rivières) et juge si l'on peut assurer le transport stable pendant toute l'année suivant la norme (la largeur, l'état du revêtement etc.). En cas de nécessité d'améliorer certaines conditions, l'équipe japonaise discute les mesures à prendre avec les parties malienne et sénégalaise. Egalement elle discute avec eux sur l'exécution de l'entretien pertinent des voies d'accès jusqu'à l'accomplissement de la réalisation des ponts.

La "Mission" obtiendra de nouvelles informations concernant l'état d'avancement et le planning des travaux d'aménagement des voies d'accès pour le passage des matériels de travaux publics jusqu'aux ponts sur le fleuve Falémé et le fleuve Bafin.

4.2 Etendue de la coopération pour le présent projet

En ce qui concerne l'étendue de la coopération pour la construction des Ponts de Falémé et de Bafin, il est prévu de discuter et confirmer l'étendue, surtout sur le détail des items suivants sur la base des plans du concept de base.

Construction du Pont de Falémé (Longueur de projet : 274,3m)

(i) Voies d'accès

● Longueurs

Côté de la rive gauche : 15,20m (Point de jonction avec le projet d'aménagement routier: PK.51+295)

Côté de la rive droite : 101,760m (Point de jonction avec le projet d'aménagement routier: PK.51+600)

● Hauteur au point de jonction avec le projet d'aménagement routier

Côté de la rive gauche : 101,181m (Point de jonction: PK.51+295)

Côté de la rive droite : 101,760m (Point de jonction: PK.51+600)

● Revêtement: revêtement d'enclume superficiel bicouche (DBST)

Cependant, en cas de changement de la hauteur libre du pont (tirant d'air), il est obligé de changer l'étendue de la coopération. Par ailleurs, il est à discuter la cohérence de la constitution du revêtement des voies d'accès en rapport de celle du projet d'aménagement routier (celui-ci ayant changé en béton bitumineux).

(ii) Installations accessoires de la route

Installations des marques routières, poteaux indicateurs etc.

Construction du Pont de Bafin (Longueur de projet : 237,8m)

(i) Voies d'accès

● Longueurs

Côté de la rive gauche : 113,25m (Point de jonction avec le projet d'aménagement routier: PK.207+100)

Côté de la rive droite : 173,95m (Point de jonction avec le projet d'aménagement routier: PK.207+625)

● Hauteur au point de jonction avec le projet d'aménagement routier

Côté de la rive gauche : 219,759m (Point de jonction: PK.207+100)

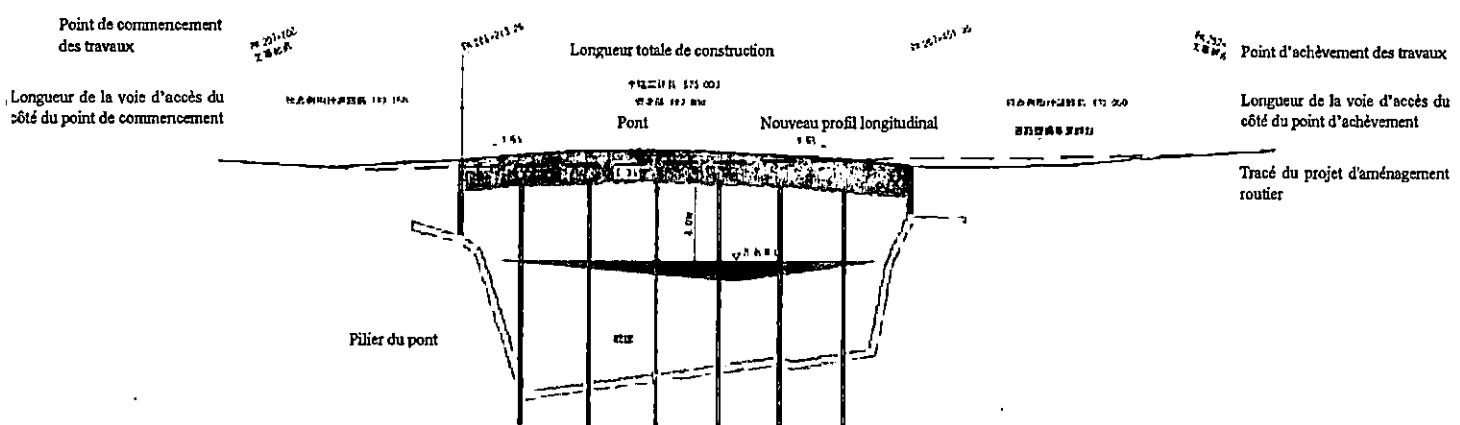
Côté de la rive droite : 220,872m (Point de jonction: PK.207+625)

● Revêtement: revêtement d'enduit superficiel bicouche (DBST)

(ii) Installations accessoires

Installations des marques routières, poteaux indicateurs etc.

Longueur de la voie d'accès du Pont de Bafing



Pour ce qui concerne la hauteur libre du pont de Falémé, la partie malienne soumis à la JICA une lettre datée du 29 octobre 2007 informant que l'OMVS avait approuvé cette hauteur qui est de 4,0m depuis le niveau des hautes eaux de l'année ordinaire, suivant les principes du concept de base. La "Mission" envisage de confirmer ce point au cours de la présente étude.

4.3 Mesures à prendre par les parties malienne et sénégalaise

On envisage de discuter et de confirmer les mesures à prendre par les parties malienne et sénégalaise suivantes.

- (i) Fourniture des documents et informations nécessaires à réaliser le présent projet ;
- (ii) Mise à disposition, pour le projet, des terrains nécessaires pour les ateliers, les sites des ouvrages, les lieux d'entreposage du matériel et des matériaux, les sites d'installation des centrales de malaxage et d'enrobage, et les bureaux ;
- (iii) Enlèvement des objets faisant obstacle à la construction (comprenant la prise en charge des indemnités relatives à la réinstallation des riverains et à l'enlèvement des terres cultivées) ;
- (iv) Aménagement et maintenance pertinente des routes pour le transport terrestre des matériaux et matériels de construction ;
- (v) Coordination pour la cohérence de l'étendue de coopération du présent projet avec le projet d'aménagement routier (positions et hauteurs des points de jonction) ;
- (vi) Prise en charge des commissions bancaires concernant l'ouverture du compte à une banque de change japonaise à l'égard du présent projet ;
- (vii) Mesures à prendre pour l'exonération d'impôts, le dédouanement et le transport rapide des matériaux et matériels du présent projet.
- (viii) Exonérer les ressortissants japonais de droits de douane, taxes intérieures et/ou autres levées fiscales imposées dans les pays bénéficiaires eu égard à la fourniture des produits et des services nécessaires à la réalisation du présent projet ;
- (ix) Accorder aux ressortissants japonais dont les services pourraient être requis dans le cadre du présent projet toute l'aide nécessaire pour assurer leur arrivée dans les pays bénéficiaires et y permettre leur séjour ainsi que leur passage aisément à la frontière ;
- (x) Délivrance des autorisations et certificats nécessaires à la mise en œuvre du présent projet (comprenant l'autorisation d'utilisation des terrains pour les travaux temporaires, des zones d'emprunt (carrières) et de décharge etc.) ;
- (xi) Mesures de sécurité aux environs des sites de construction et pour les installations temporaires durant la période des travaux ;
- (xii) Mise en service et maintenance pertinents des parts de deux pays déterminées par l'accord mutuel après la construction du pont (y compris les voies d'accès) ;
- (xiii) Coopération pour résoudre les problèmes surgis eu égard à l'exécution du présent projet et en relation avec les personnes tierces ou les riverains ;
- (xiv) Prise en charge de toutes dépenses réparties sur la base des parts de deux pays déterminées par l'accord mutuel, autres que celles couvertes par l'aide financière non-remboursable, nécessaire à l'exécution du présent projet.

Pour les terrains temporaires planifiés mentionnés à (ii) ci-dessus et nécessaires à la construction de deux ponts faisant l'objet, les détails des plans du chantier de travaux temporaires sont indiqués aux figures 4.3-1 et 4.3-2. Au cours de l'Etude, il est prévu de

confirmer les lieux de ces chantiers et de choisir éventuellement les lieux de remplacement en cas de nécessité de changement des lieux, de concert avec parties concernées.

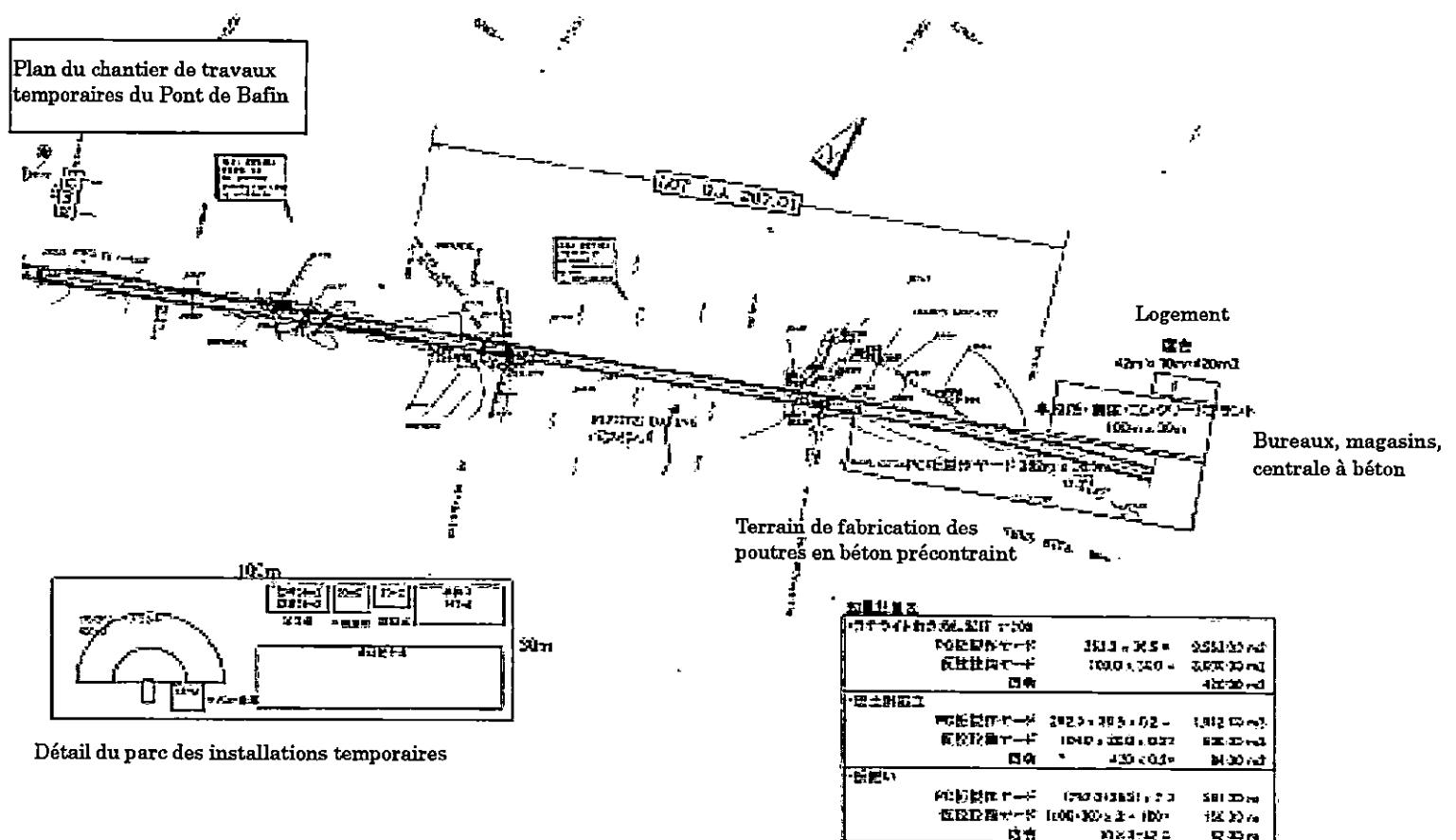


Figure 4.3-1 Détail du plan du chantier de travaux temporaires du Pont de Bafin

Plan du chantier de travaux temporaires du Pont de Falémé

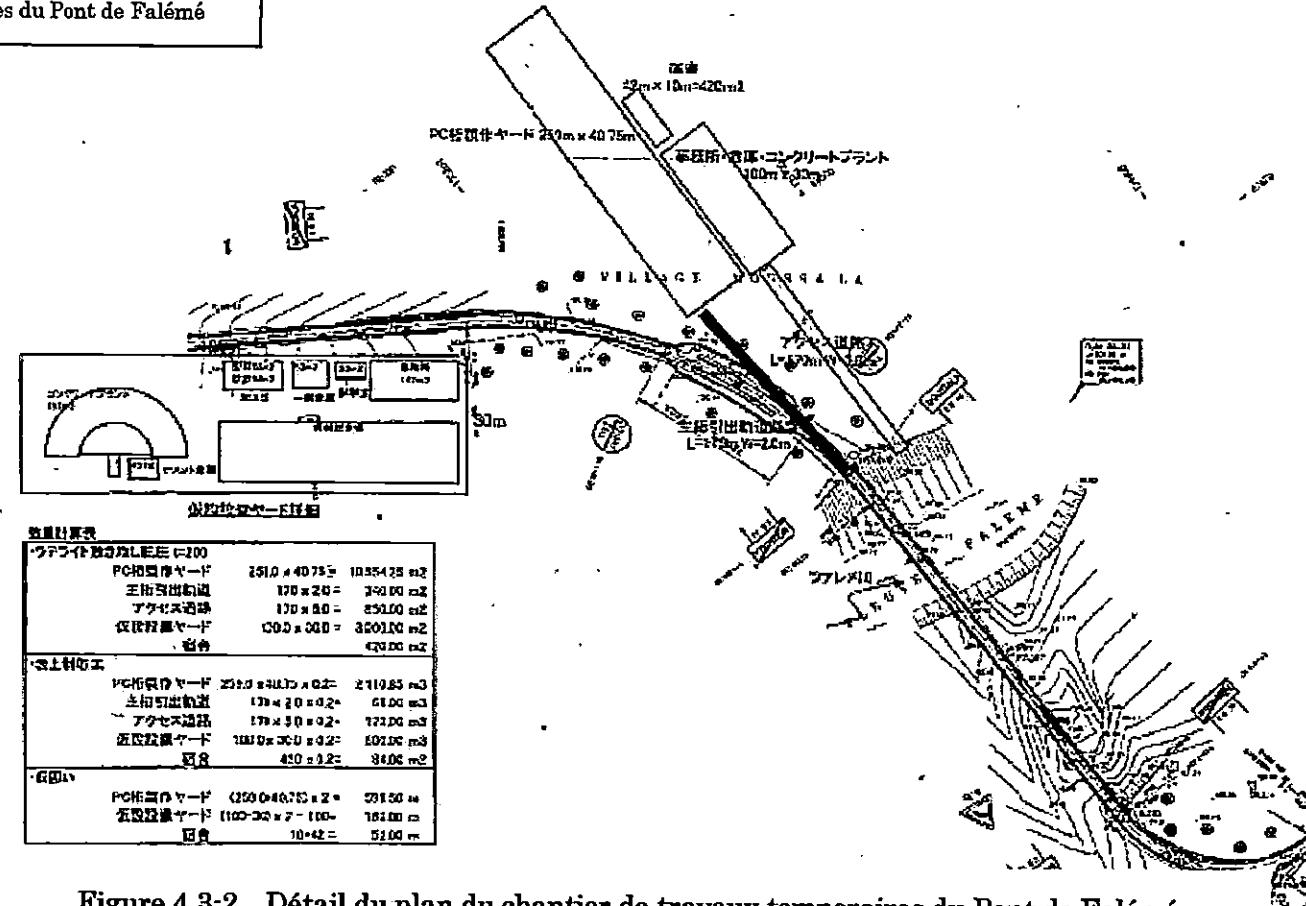


Figure 4.3-2 Détail du plan du chantier de travaux temporaires du Pont de Falémé

4.4 Système et budget des organes d'exécution du projet

4.4.1. Système de l'exécution du projet des organes d'exécution du projet

On envisage de confirmer le système d'exécution du projet mis à jour pour le Mali et le Sénégal. Les figures 4.4-1 et 4.4-2 indiquent respectivement l'organe d'exécution du projet malien et celui sénégalais qu'on a confirmé lors de l'Etude dernière. D'autre part, la figure 4.4-3 présente l'organigramme de la Direction Régionale des Routes du Mali qui est chargée de l'entretien des routes.

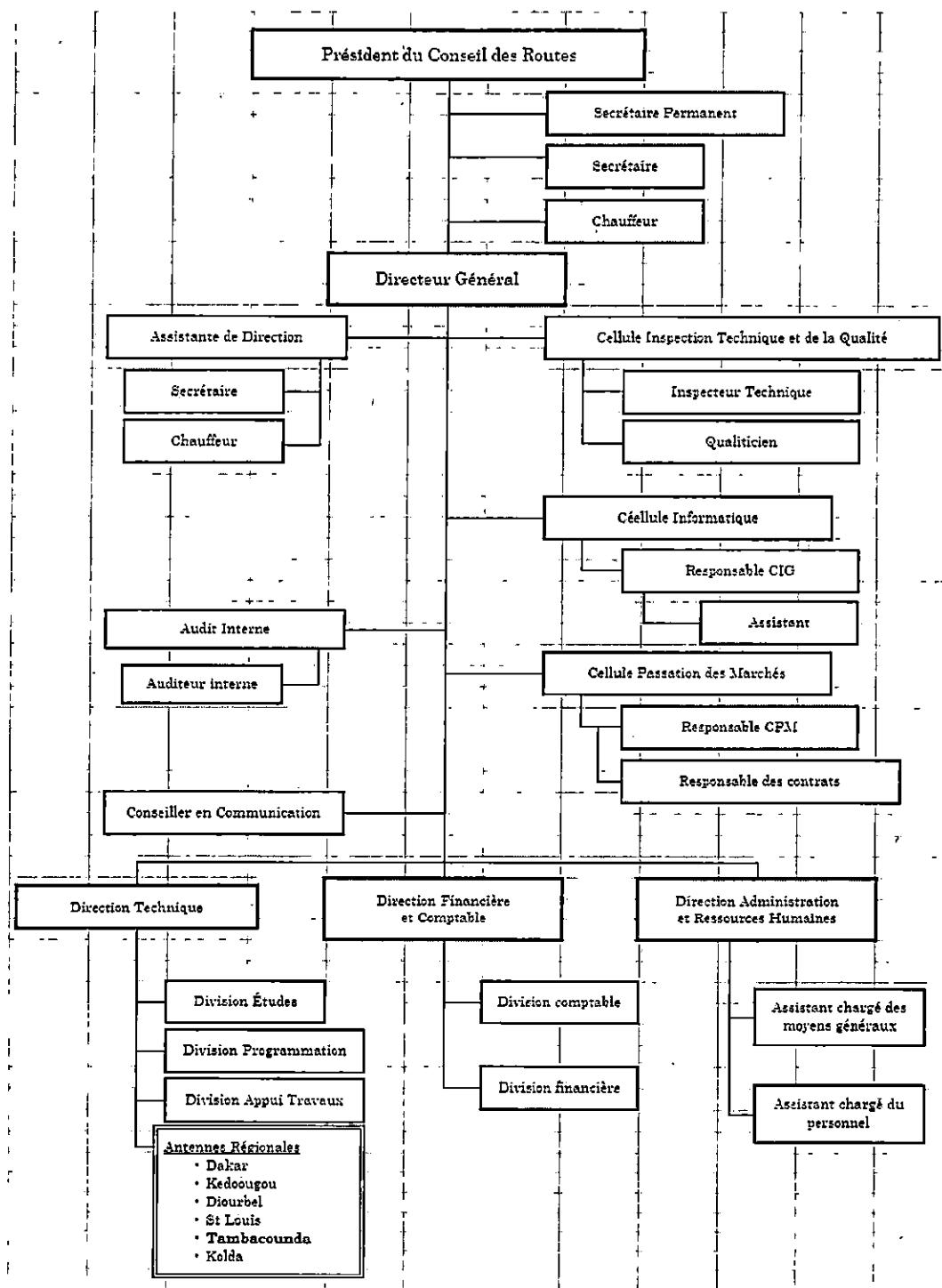


Figure 4.4-1 Organigramme de l'AATR (Organe d'exécution du projet sénégalais)

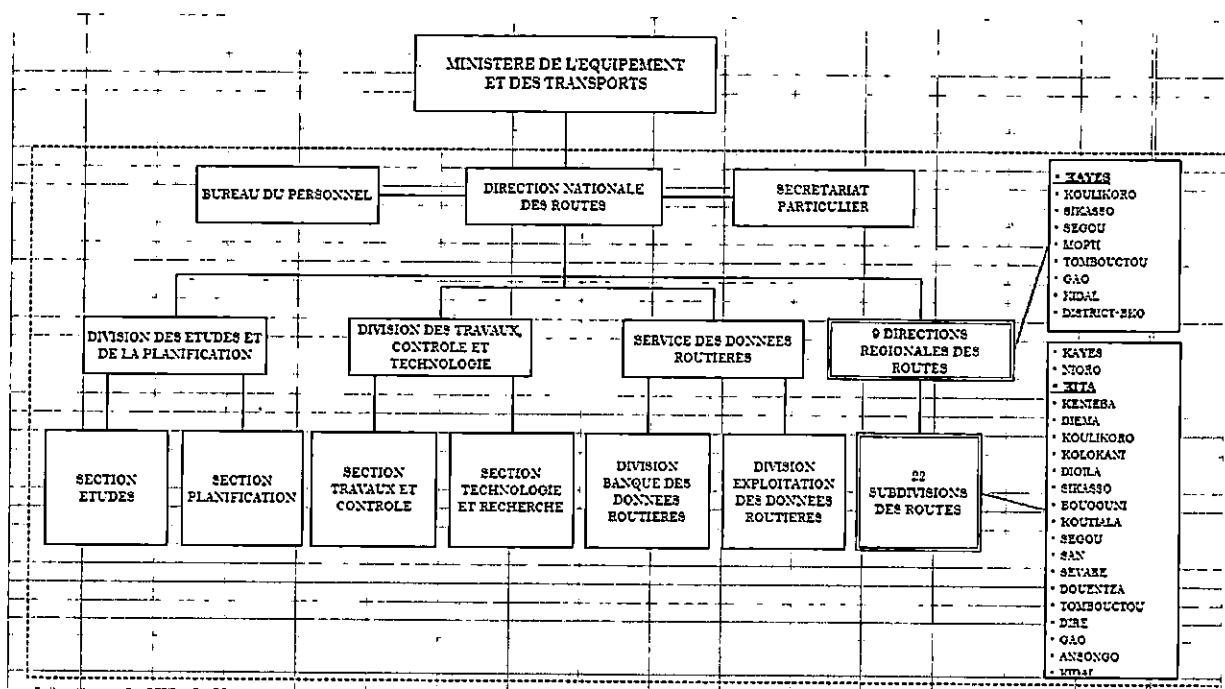


Figure 4.4-2 Organigramme de la DNR (Organe d'exécution du projet malien)

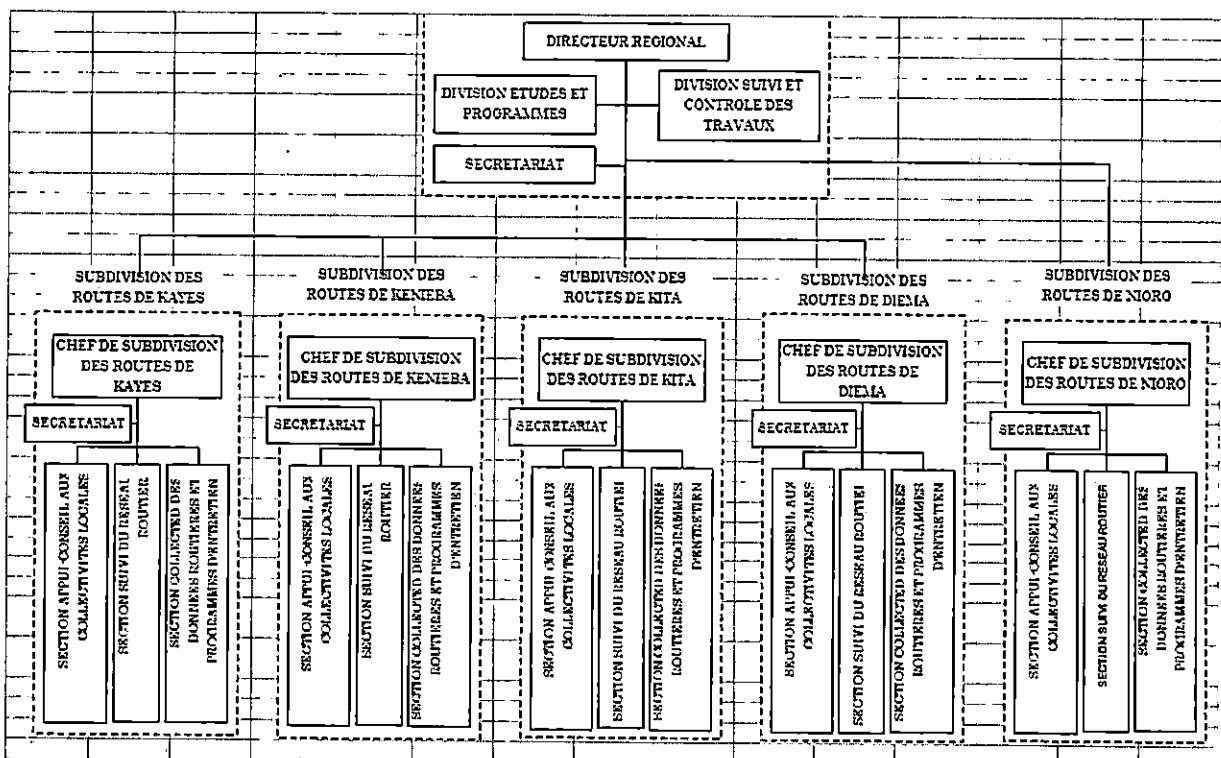


Figure 4.4-3 Organigramme de la Direction Régionale des Routes

D'ailleurs, la "Mission" confirmera l'organisation (le système d'exécution de l'entretien) de l'Antenne régionale de Tambacounda du Sénégal.

En ce qui concerne le comité de suivi du projet de la construction du Pont de Falémé, la "Mission" réaffirmera les membres suivants du Comité et les rubriques du Protocole d'Accord signé le 05 décembre 2006.

Membres du Comité de suivi du projet

Pour la partie malienne
<ul style="list-style-type: none">• Le Directeur National Adjoint des Routes / Ministère de l'Equipement et des Transports ;• Le Chargé du projet Kita – Salaya / Direction Nationale des Routes / Ministère de l'Equipement et des Transports ;• Le Sous Directeur des opérations / Direction Générale de la Dette Publique / Ministère de l'Economie et des Finances ;• La Direction de la Coopération Internationale / Ministère des Affaires Etrangères et de la Coopération Internationale
Pour la partie sénégalaise
<ul style="list-style-type: none">• Le Directeur des Travaux Publics / Ministère des Infrastructures, des Transports Terrestres, des Télécommunications et des Technologies de l'Information et de la Communication (MITTTC) ;• Le Directeur Technique de l'AATR / MIETTMI ;• Le Chargé du projet / AATR / MIETTMI ;• Le représentant du Ministère de l'Economie et des Finances (MEF) ;• Le représentant du Directeur de l'Environnement et des Établissements Classés / Ministère de l'Environnement et de la Protection de ;• Le représentant du Directeur des Transports Terrestres / MITTTC.

Rubriques du Protocole d'Accord à réaffirmer

- La frontière, la propriété, le pouvoir administratif et la responsabilité d'exploitation et d'entretien du Pont frontière etc. ;
- L'établissement de la ligne frontalière et/ou l'installation des poteaux-frontières ;
- Le procédé d'exécution des démarches de la mise en œuvre du projet (la signature du contrat pour les services de consultation, du marché, l'arrangement bancaire etc.) ;
- La dénomination de l'ouvrage frontalier est provisoirement le pont de Falémé jusqu'à l'achèvement du présent projet.

4.4.2 Budget

La "Mission" demande aux organes d'exécution du projet du Mali et du Sénégal les informations du budget (l'ensemble et le budget de maintenance). Le détail dont la "Mission" a besoin est indiqué au paragraphe 4.8.

4.5 Confirmation du système de la coopération financière non remboursable du Japon

La "Mission" raffermira la compréhension des deux parties malienne et sénégalaise du système de la coopération financière non remboursable du Japon bien que celle-ci a été déjà confirmée lors de l'étude du concept de base et lors de l'Etude dernière.

4.6 Revue du concept du Pont de Falémé

Pour ce qui concerne la hauteur du tirant d'air, la "Mission" confirmera auprès du Comité de suivi du projet l'historique de la nécessité de revoir ce sujet en rapport des projets OMVS de construction des barrages et de navigations, et discutera sur la constatation et la coordination des points suivants. Il est à noter que la partie japonaise a déterminé la hauteur de passage libre sous les poutres du pont sur la base des "Exemples de la construction des ouvrages de gestion des fleuves du Japon" (à 1,588m depuis le niveau maximum de probabilité centenaire, à 2,988m depuis le niveau des hautes eaux de l'année ordinaire, et à 3,162m à la travée centrale) lors de l'étude du concept de base.

4.6.1 Historique

Lors de l'Etude dernière, les parties malienne, sénégalaise et japonaise, et l'OMVS ont discuté et confirmé les points suivants :

(i) Concernant les projets de navigations, l'OMVS mènera dorénavant des études sur les ouvrages existants et élaborera les projets de navigations concrets selon les principes de navigation : 8,0m de la hauteur à la route de navigation pour les courants d'eau principaux des fleuves et 5,0m pour les affluents principaux.

(ii) Les barrages que l'OMVS envisage d'aménager sont les suivants :

Barrage de Gourbassi

- Corps du barrage : à 60km environ en aval du Pont de Falémé, l'extrémité du plan d'eau de la retenue prévue : à 15km environ en aval du Pont de Falémé
- Il est prévu de revoir en 2009 le projet qu'a été planifié en 1970.
- Achèvement des travaux de construction au moins 30 ans après.
- Niveau normal de retenue : 94,0m, niveau limite de retenue : 95,5m d'altitude

Barrage de Moussala

- Corps du barrage : à 60km environ en amont du Pont de Falémé

- Achèvement des travaux de construction plus de 50 ans après.

- (iii) En tenant compte desdits principes de navigation, il a été convenu de relever la hauteur réelle des tirants d'air des deux ponts de Kidira situé à environ 200km en aval du Pont de Falémé par une mission conduite par l'OMVS comprenant les experts des deux pays, et de transmettre un avis consensuel définitif sur la hauteur du tirant d'air à retenir pour le Pont de Falémé sur la base du résultat de ladite mission. Effectivement un avis consensuel a été transmis à la JICA le 22 novembre 2007 pour demander de retenir 4,5m de la hauteur du tirant d'air.
- (iv) S'agissant de la hauteur du tirant d'air, il a été convenu d'appliquer cette hauteur demandée seulement à la travée centrale (la longueur de la travée : 29,5m).

4.6.2 Points à confirmer et à discuter

- Comme il est proposé 4,5m du tirant d'air du Pont de Kidira, la "Mission" confirmera les fondements techniques tels que le niveau des eaux estimé etc. D'ailleurs, vu qu'il y a des différences du niveau des hautes eaux par rapport au résultat de l'Etude dernière (les traces des hautes eaux des piliers du pont et les informations obtenues des riverains), la "Mission" propose d'effectuer une reconnaissance sur le terrain par les représentants des parties concernées.
- Concernant le renouvellement du pont ferroviaire de Kidira, la "Mission" demande des informations concrètes du projet telles que la période d'exécution des travaux, le financement etc.
- En cas de revue de la conception, il est obligé d'allonger l'étendue de coopération de la partie japonaise (allongement des voies d'accès) par la suite du changement de la hauteur du tirant d'air. On explique et discute sur l'éventuelle réinstallation des riverains due à ce changement, les influences sur le projet d'aménagement routier et les installations frontalières.
- En ce qui concerne la réinstallation de nouveaux riverains présumée dans le cas de revue de la conception, la "Mission" mènera un levé topographique simplifié. Par ailleurs, on confirmera que la réinstallation des riverains doit être exécutée à la charge des parties malienne et sénégalaise. Elle confirmera également les procédures, la période et le budget de la réinstallation. Le schéma de traitement de la réinstallation des riverains au Sénégal qu'on a confirmé lors de l'Etude dernière est indiqué ci-dessous.

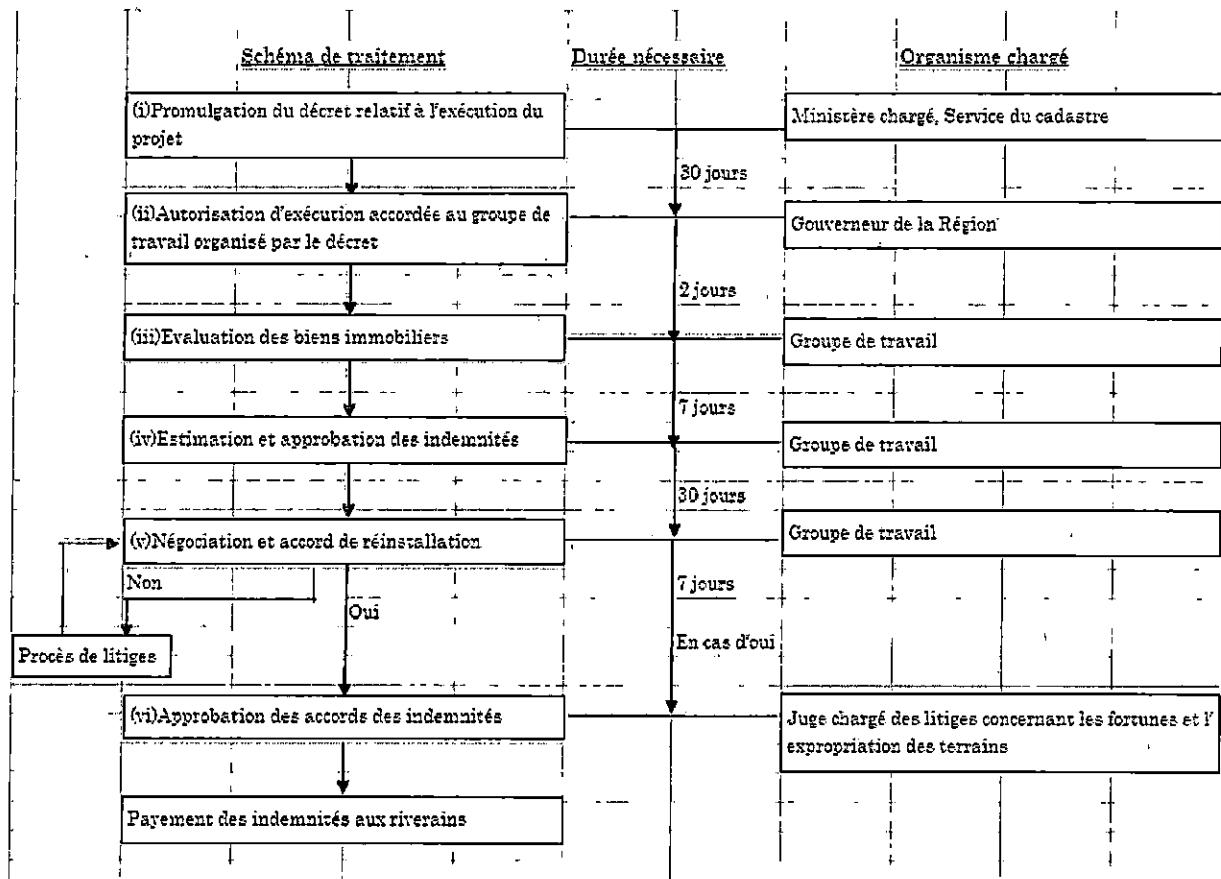


Schéma de traitement de la réinstallation des riverains au Sénégal

4.7 Etat d'avancement et calendrier prévu des travaux routiers du corridor par le Sud

Concernant l'état d'avancement des travaux routiers du corridor par le Sud, on tiendra une réunion pour confirmer l'état d'avancement sur la base des tableaux 4.7-1 et 4.7-2 établis en février 2008, surtout pour mettre à jour les points indiqués en rouge.

Tableau 4.7-1 Situation de l'avancement de la mise en oeuvre des travaux du Projet d'Aménagement Routier sur le Corridor du Sud au Sénégal

Section	LOT 1 Kédougou-Saraya	LOT 2 Saraya(PK.0 km) ~ PK.30 km	LOT 3 PK.30 km ~ Falémé(PK.51,3 km)
Longueur de la section	L=61,0 km	L=30,0 km	L=21,3 km
Contenu des travaux / Détail	<u>Réhabilitation (rechargement)</u> <ul style="list-style-type: none"> • Chaussée : 7,0 m • Accotement : 1,5 m (Revêtement à simple traitement) • Largeur de route : 10,0 m • Revêtement : 5 cm, béton bitumeux 	<u>Nouvelle construction de route</u> <ul style="list-style-type: none"> • Chaussée : 7,0 m • Accotement : 1,5 m (Revêtement à simple traitement) • Largeur de route : 10,0 m • Revêtement : 5 cm, béton bitumeux 	<u>Nouvelle construction de route</u> <ul style="list-style-type: none"> • Chaussée : 7,0 m • Accotement : 1,5 m (Revêtement à simple traitement) • Largeur de route : 10,0 m • Revêtement : 5 cm, béton bitumeux
Coût des travaux	11,3 milliards de francs CFA (2,43 milliards de yens)	7,64 milliards de francs CFA (1,64 milliards de yens)	5,75 milliards de francs CFA (1,24 milliards de yens)
Origine des fonds	(LOT 1 et LOT 2) BAD: 5,65 milliards de francs CFA BOAD: 5 milliards de francs CFA JBIC: 4,69 milliards de francs CFA Gouvernement sénégalais: 1,71 milliards de francs CFA Total 17,05 milliards de francs CFA	BID: 4,75 milliards de francs CFA Gouvernement sénégalais : 2,89 milliards de francs CFA	Inclus dans le LOT 1
Calendrier de mise en oeuvre du projet	Mise en oeuvre de l'appel d'offres	Le 3 janvier 2007	Le 21 septembre 2006
	Conclusion du contrat des travaux	Le 3 décembre 2007	Le 6 mars 2007
	Durée des travaux Fév. 2008	Durée des travaux : 20 mois Du 6 février 2008 au octobre 2009	Durée des travaux : 15,5 mois Du 10 avril 2007 au 31 juillet 2008
	Durée des travaux Avril 2008	Durée des travaux : 20 mois Du 6 février 2008 au octobre 2009	Durée des travaux : 20 mois Du 6 février 2008 au octobre 2009

Tableau 4.7-2 Situation de l'avancement de la mise en oeuvre des travaux du Projet d'Aménagement Routier sur le Corridor du Sud au Mali

Section	LOT 1 Falémé - Bafing	LOT 2 Bafing - Sékokoto	LOT 3 Sékokoto - Kita	LOT 4 Kita - Kati
Longueur de la section	L=156,0 km	L=71,7 km. Travaux de route	L=38,0 km	L=162,0 km
Contenu des travaux/ Détail	<u>Nouvelle construction de route</u> <ul style="list-style-type: none"> • Chaussée : 7,0 m • Accotement : 1,5 m • Largeur de route : 10,0 m • Revêtement : Revêtement à double traitement 	<u>Nouvelle construction de route</u> <ul style="list-style-type: none"> • Chaussée : 7,0 m • Accotement : 1,5 m • Largeur de route : 10,0 m • Revêtement : Revêtement à double traitement <p>(Y compris les travaux du Pont du Bacoye)</p>	<u>Nouvelle construction de route</u> <ul style="list-style-type: none"> • Chaussée : 7,0 m • Accotement : 1,5 m • Largeur de route : 10,0 m • Revêtement : Revêtement à double traitement 	<u>Nouvelle construction de route</u> <ul style="list-style-type: none"> • Chaussée : 7,0 m • Accotement : 1,5 m • Largeur de route : 10,0 m • Revêtement : Revêtement à double traitement
Coût des travaux	25,663 milliards de francs CFA (5,54 milliards de yens)	15,124 milliards de francs CFA (3,27 milliards de yens)	6,76 milliards de francs CFA (1,46 milliards de yens)	19,235 milliards de francs CFA (4,15 milliards de yens)
Origine des fonds *	(LOT 1 et LOT 2) BAD : 39,103 milliards de francs CFA BOAD: 7 milliards de francs CFA Gouvernement malien : 5 milliards de francs CFA Total 51,103 milliards de francs CFA		BID: 5,949 milliards de francs CFA Gouvernement malien : 810 millions de francs CFA	UE: 14,703 milliards de francs CFA KFW: 4 milliards de francs CFA Gouvernement malien : 500 millions de francs CFA
Calendrier de mise en oeuvre du projet	Mise en oeuvre de l'appel d'offres	Le 5 décembre 2006		Juillet 2004
	Conclusion du contrat des travaux Fév. 2008	Le 9 janvier 2008 (Approbation en attente par BORD concernant la supervision des travaux)		Le 10 octobre 2006
	Conclusion du contrat des travaux Avril 2008	Le 9 janvier 2008 (Approbation en attente par BORD concernant la supervision des travaux)		Le 10 octobre 2006
	Durée des travaux Fév. 2008	Durée des travaux :30 mois Prévu du février 2008 au juillet 2010	Durée des travaux :24 mois Prévu du février 2008 au janvier 2010	Durée des travaux :20 mois Du octobre 2006 au juin 2008
	Durée des travaux Avril 2008	Durée des travaux :30 mois Prévu du février 2008 au juillet 2010	Durée des travaux :24 mois Prévu du février 2008 au janvier 2010	Durée des travaux :20 mois Du octobre 2006 au juin 2008

4.8 Demande aux deux parties malienne et sénégalaise du soutien pour la collecte des documents et données, et l'assistance pendant l'étude

- Pour la partie sénégalaise

Fourniture des documents et données

- L'état d'avancement et calendrier prévu de l'aménagement routier du corridor par le Sud du côté sénégalais
- L'état d'avancement, les critères d'aménagement et les caractéristiques réalisées (système d'aménagement, type du revêtement, budget des travaux etc.) de l'aménagement des voies d'accès pour le passage des matériels de travaux jusqu'au Pont de Falémé comprenant les ouvrages de franchissement de rivière)
- Le budget d'Etat (de 2003 à 2007)
- Le budget d'exécution des travaux et de l'entretien de l'AATR (2006 et 2007)
- L'organigramme de l'AATR et celui de l'Antenne régionale de Tambacounda (comprenant le personnel et le nombre des matériels de travaux publics)
- Informations concernant la réinstallation des riverains pour le projet d'aménagement routier.
 - (i) Budget et dépenses enregistrés jusqu'ici
 - (ii) Nombre de ménages faisant l'objet de réinstallation et celui de ménages consentis
- Informations de l'indemnisation des terres cultivées concernant les travaux routiers
 - (i) Budget et dépenses enregistrés jusqu'ici
 - (ii) Surface des terres cultivées faisant l'objet et celle consentie
- Etat d'avancement de la construction des installations frontières

Demande du soutien et de la collaboration

Poursuite de l'aménagement des voies d'accès (comprenant les ouvrages de franchissement de rivière) pour le passage des matériels de construction

- Pour la partie malienne

Fourniture des documents et données

- L'état d'avancement et calendrier prévu de l'aménagement routier du corridor par le Sud du côté malien
- L'état d'avancement, les critères d'aménagement et les caractéristiques

réalisées (système d'aménagement, type du revêtement, budget des travaux etc.) de l'aménagement des voies d'accès pour le passage des matériaux de travaux jusqu'au Pont de Bafin comprenant les ouvrages de franchissement de rivière)

- Budget d'Etat (2007)
- Budget d'exécution des travaux (2007) et de l'entretien de la DNR (2007)
- L'organigramme de la DNR, celui de la Direction Régionale des Routes de Kayes et celui de la Subdivisions des Routes de Kayes (comprenant le personnel et le nombre des matériaux et engins de travaux publics)
- Informations concernant la réinstallation des riverains pour le projet d'aménagement routier.
 - (i) Procédure et période de la réinstallation des riverains
 - (ii) Budget et dépenses enregistrés jusqu'ici
 - (iii) Nombre de ménages faisant l'objet de réinstallation et celui de ménages consentis
- Informations de l'indemnisation des terres cultivées concernant les travaux routiers
 - (i) Budget et dépenses enregistrés jusqu'ici
 - (ii) Surface des terres cultivées faisant l'objet et celle consentie

Demande de collaboration et de soutien

- Tenue de la réunion concernant la construction du Pont de Bafin
- Participation des personnes de contrepartie à l'étude sur le terrain au site de construction du Pont de Bafin
- Poursuite de l'aménagement de la voie d'accès (comprenant les ouvrages de franchissement de rivière) pour le passage des matériaux de construction jusqu'au site de construction du Pont de Bafin
- Comité de suivi du projet

Collecte des informations et données

- Fondements techniques pour la valeur de hauteur de passage libre sous les poutres du Pont de Falémé qui est de 4,5m
- Période de renouvellement du pont ferroviaire de Kidira, budgétisation du coût des travaux de renouvellement.
- Circonstances de l'exploitation et la fréquence d'utilisation du pont

ferroviaire de Kidira

- Etat d'avancement de la révue du plan de la construction du barrage de Gourbassi.

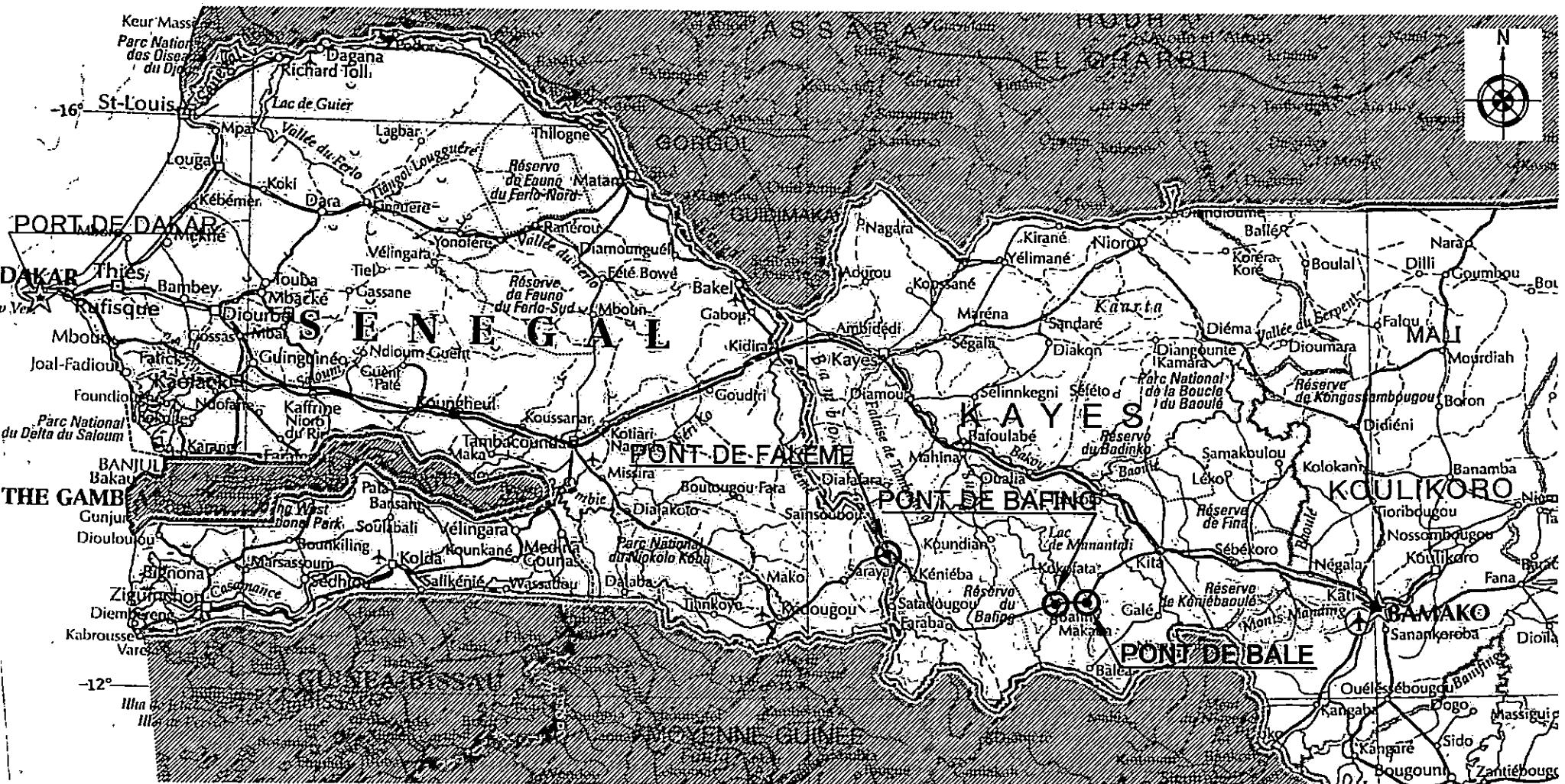
Demande de collaboration et de soutien

- Tenue de la réunion des parties intéressées (comprenant l'OMVS) concernant la construction du Pont de Falémé
- Participation des personnes de contrepartie à l'étude sur le terrain au site de construction du Pont de Falémé.
- Participation des personnes de contrepartie et de l'OMVS à l'étude sur le terrain au site de construction du Pont de Kidira

Annexe - 1

**Plans de base (plans généraux) du Pont de Falémé et du
Pont de Bafin**

CARTE DE LOCALISATION



LISTE DES ELEMENTS DU TRACE EN PLAN

POINT DE CONTACT	COORDONNÉE X (m)	COORDONNÉE Y (m)	GISEMENT (DEGRE)	ANGLE INTERSECTION (DEGRE)	RAYON DE COURBE (m)
BP	194,999,8936	88,169,8369			
IP-1	195,299,2075	87,972,5026	326-36-12,9	56-28-41,9(L)	-350.000
IP-2	195,300,5357	87,365,0857	270-07-31,0	100-57-25,6(R)	100.000
EP	195,624,7676	87,428,5929	11-04-56,5		

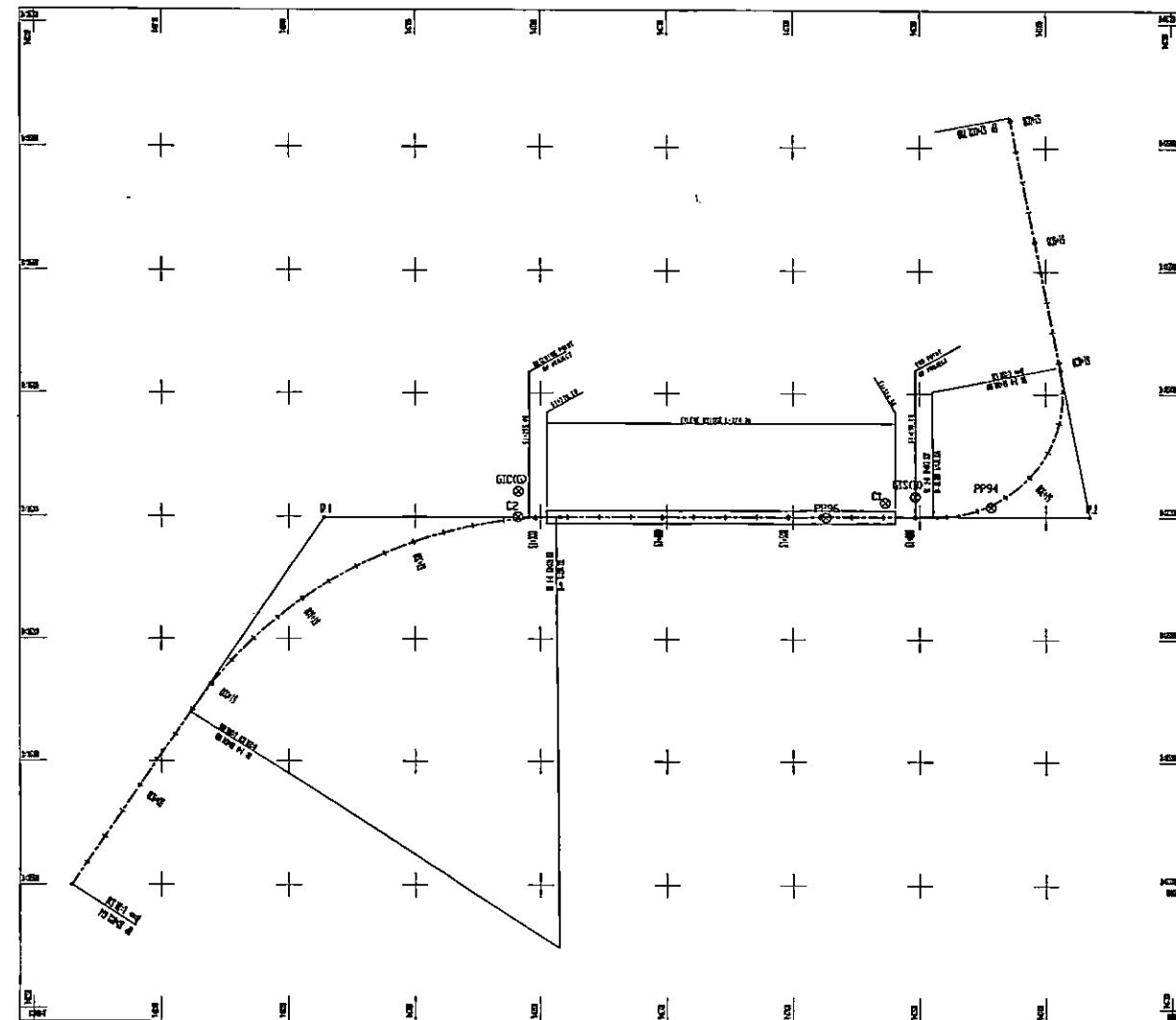
NOTE: LE NOMBRE NEGATIF INDIQUE LA COURBE DE SENS DES AIGUILLES DE MONTRE.

COORDONNÉES DES PROFILS

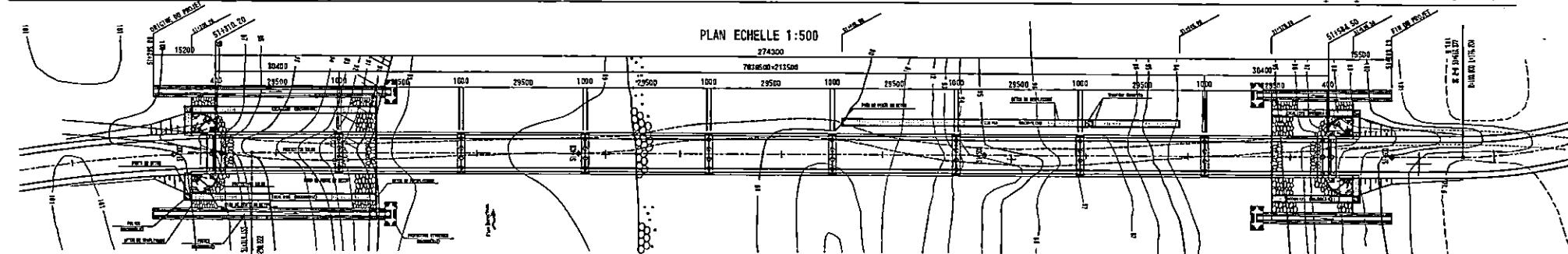
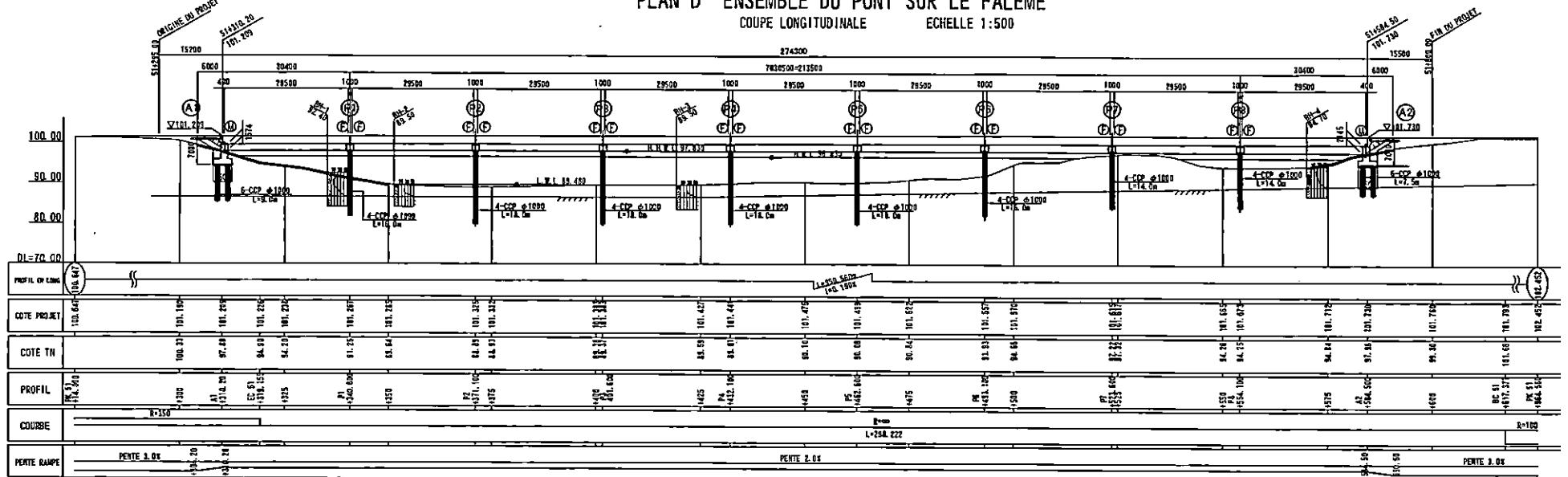
No.	PK	COORDONNÉE X (m)	COORDONNÉE Y (m)	OBSERVATION
1	50+803,616	194,999,89360	88,169,83690	
2	50+900,000	195,080,36285	88,116,78443	
3	50+974,150	195,142,26937	88,075,97016	
4	51+000,000	195,163,30626	88,060,95789	
5	51+100,000	195,232,76938	87,989,49439	
6	51+200,000	195,279,27503	87,901,35029	
7	51+295,000	195,298,73250	87,808,66190	ORIGINE DU PROJET
8	51+300,000	195,299,05258	87,803,67221	
9	51+310,200	195,299,48440	87,793,48170	CULEE A1
10	51+319,156	195,299,61855	87,784,52668	
11	51+400,000	195,299,79533	87,703,68316	PONT
12	51+500,000	195,300,01399	87,603,68340	
13	51+584,500	195,300,19880	87,519,18360	CULEE 2
14	51+600,000	195,300,23266	87,503,68364	FIN DU PROJET
15	51+617,381	195,300,27067	87,486,30260	
16	51+700,000	195,332,66309	87,412,83784	
17	51+793,584	195,419,49244	87,388,38609	
18	51+800,000	195,425,78836	87,389,61929	
19	51+900,000	195,523,92355	87,408,84130	
20	52+000,000	195,622,05873	87,428,06331	
21	52+002,760	195,624,76760	87,428,59390	

COORDONNÉES ET ALTITUDES DES BORNES

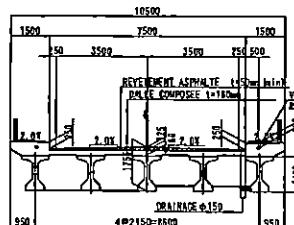
REPÈRE	COORDONNÉE X (m)	COORDONNÉE Y (m)	ALTITUDES Z (m)
PP96	195,299,700	87,573,837	96.198
PP94	195,308,215	87,443,478	101.233
GIC (G)	195,320,508	87,817,045	101.034
GIC (D)	195,316,645	87,503,608	101.148
C1	195,311,715	87,527,271	95.648
C2	195,299,852	87,817,403	101.056



PLAN D' ENSEMBLE DU PONT SUR LE FALEME
COUPE LONGITUDINALE ECHELLE 1:500



CULÉE ECHELLE 1:200



PILIERS ÉCHELLE 1:200

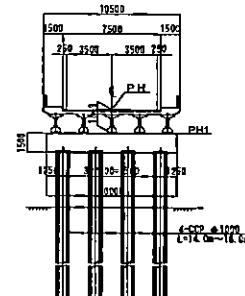
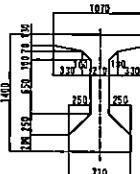


TABLEAU DES DIMENSIONS

	P1	P2	P3	P4	P5	P6	P7	P8
PH	101.267	101.325	101.383	101.441	101.499	101.557	101.615	101.673
PH1	99.418	99.476	99.534	99.592	99.650	99.708	99.766	99.824

DETAILS ECHELLE 1:30



CONDITIONS DE CONCEPTION

<u>CATEGORIE DE ROUTE</u>	<u>ROUTE NATIONALE</u>
<u>VISSITES DE BASE</u>	<u>V=10km/h</u>
<u>TYPE DE SUPERSTRUCTURE</u>	<u>PONT A POUTRES EN BETON PRETENDRAPAGE AVEC 6 TRAVES</u>
<u>LONGUEUR DU PONT</u>	<u>274,300m</u>
<u>LONGUEUR DE TRAVEE</u>	<u>9 x 30,500m</u>
<u>CHARGE MOBILE</u>	<u>BPEL 91 A CHARGE MOBILE (FRANCE)</u> <u>CHARGE MOBILE TYPE-B(JAPAN)</u>
<u>LARGEUR DE CHAUSSEE</u>	<u>7,500m</u>
<u>LARGEUR DES TROTTOIRS</u>	<u>2 x 1,500m</u>
<u>PENTES TRANSVERSALES</u>	<u>2% - 2%</u>
<u>FACTEUR SISMIQUE</u>	<u>KH=0,05</u>
<u>CONTRAINTE ADMISSIBLE MATERIAUX</u>	<u>BETON POUTRES</u> $\sigma_{ck}=318N/mm^2$ <u>BETON DALLES</u> $\sigma_{ck}=30N/mm^2$ <u>FIBRE DE PRECONTRAINTE</u> $\sigma_{fy}=24N/mm^2$ <u>ARMATURE B A</u> $\sigma_{fy}=1600N/mm^2$
<u>NORME DE CONCEPTION</u>	<u>f_y=235N/mm² (SD 295A) YIELD STRESS</u> <u>SPECIFICATION POUR PONT ROUTIER ASSOCIATION JAPONAISE (Mars 2002)</u>

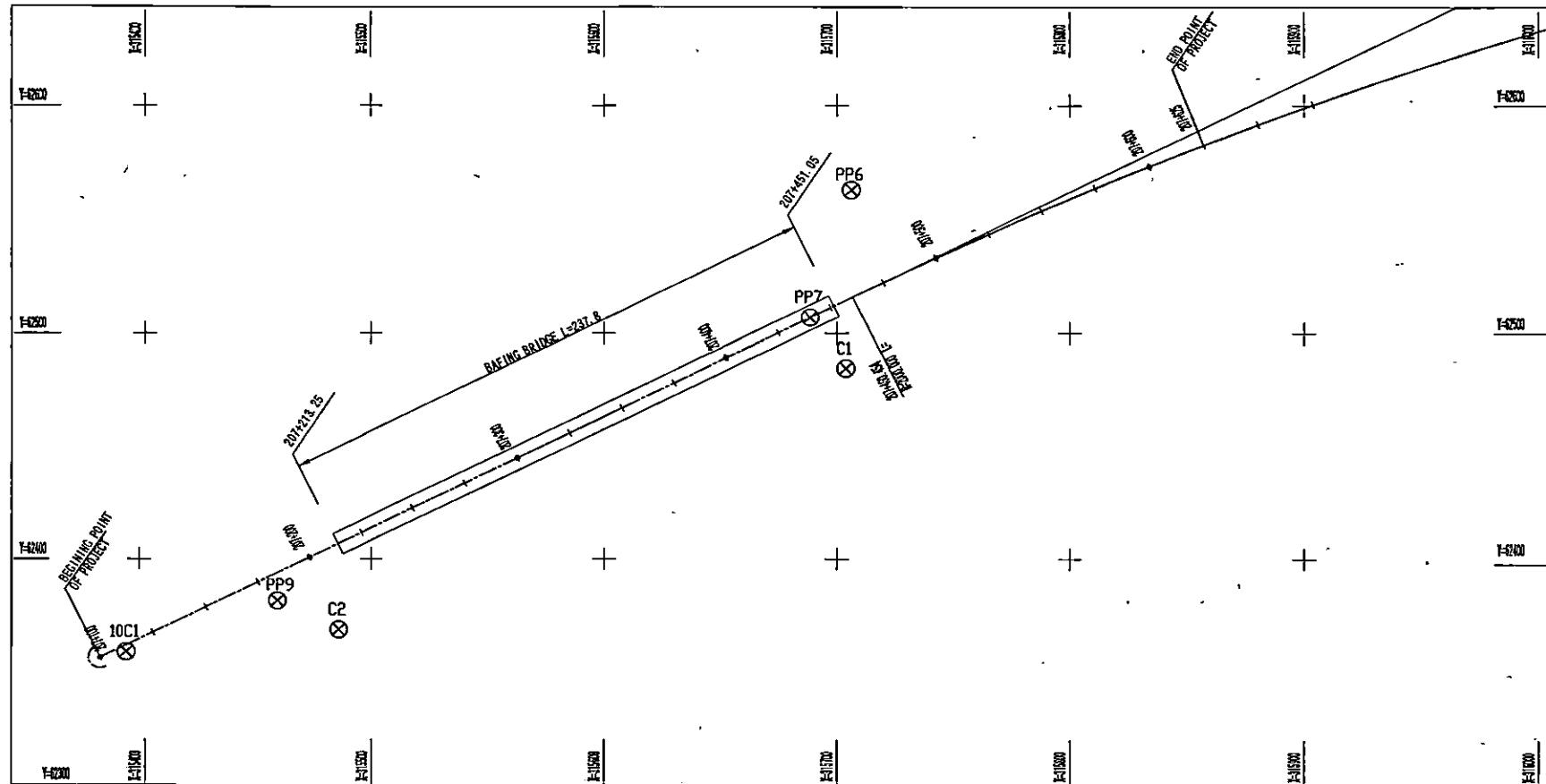
**ENCE AUTONOME DES TRAVAUX ROUTIERS
REPUBLIQUE DU SENEGAL
RECTEUR NATIONAL ADJOINT DES ROUTES
REPUBLIQUE DU MALI**

**ETUDE DU CONCEPT DE BASE
SUR LE PROJET DE CONSTRUCTION
DES PONTS DU CORRIDOR SUD
DAKAR-BAMAKO**

**AGENCE JAPONAISE DE COOPERATION
INTERNATIONALE**

TITRE PONT SUR LE FALEME PLAN D'ENSEMBLE

ECHELLE	DESSIN N°	/
1:500	FAL-2	



LIST OF ELEMENTS OF HORIZONTAL ALIGNMENT

INTERSECTION POINT	X-COORDINATE (m)	Y-COORDINATE (m)	GRID AZIMUTH (Degrees)	ANGLE OF INTERSECTION (Degrees)	RADIUS OF CURVATURE (m)
BP	315,383.4700	62,356.3350			
IP-1	315,769.2855	62,546.7761	430.257	3-59-58.2(L)	2000.000
EP	315,857.0508	62,582.5558	69.799		

COORDINATES OF STATIONS

No.	STATIONS	X-COORDINATE (m)	Y-COORDINATE (m)	REMARKS
1	207+100.000	315,383.4700	62,356.3350	START POINT OF PROJECT
2	207+200.000	315,473.14100	62,400.59700	
3	207+213.250	315,485.02100	62,406.48400	ABUTMENT A1
4	207+300.000	315,562.81200	62,444.85900	BRIDGE
5	207+400.000	315,652.48270	62,489.12140	
6	207+451.050	315,698.26200	62,511.71200	ABUTMENT A2
7	207+500.000	315,742.32400	62,533.03200	
8	207+600.000	315,833.87600	62,573.23200	
9	207+625.000	315,857.05080	62,582.55580	END POINT OF PROJECT

COORDINATES AND ELEVATION OF BENCH MARKS

SYMBOL	X-COORDINATE (m)	Y-COORDINATE (m)	ELEVATION (Z) (m)
PP6	315,706.124	62,562.812	217.527
PP7	315,688.592	62,506.942	215.437
PP9	315,459.202	62,381.210	218.212
PP10	315,394.475	62,358.819	217.968
C1	315,703.777	62,484.500	216.338
C2	315,485.809	62,368.563	217.317

DIRECTEUR NATIONAL ADJOINT DES ROUTES
REPUBLIQUE DU MALI

BASIC DESIGN STUDY
ON THE PROJECT FOR BRIDGE
CONSTRUCTION OF
DAKAR-BAMAKO SOUTH CORRIDOR

JAPAN INTERNATIONAL COOPERATION AGENCY
KATAHIRA & ENGINEERS INTERNATIONAL

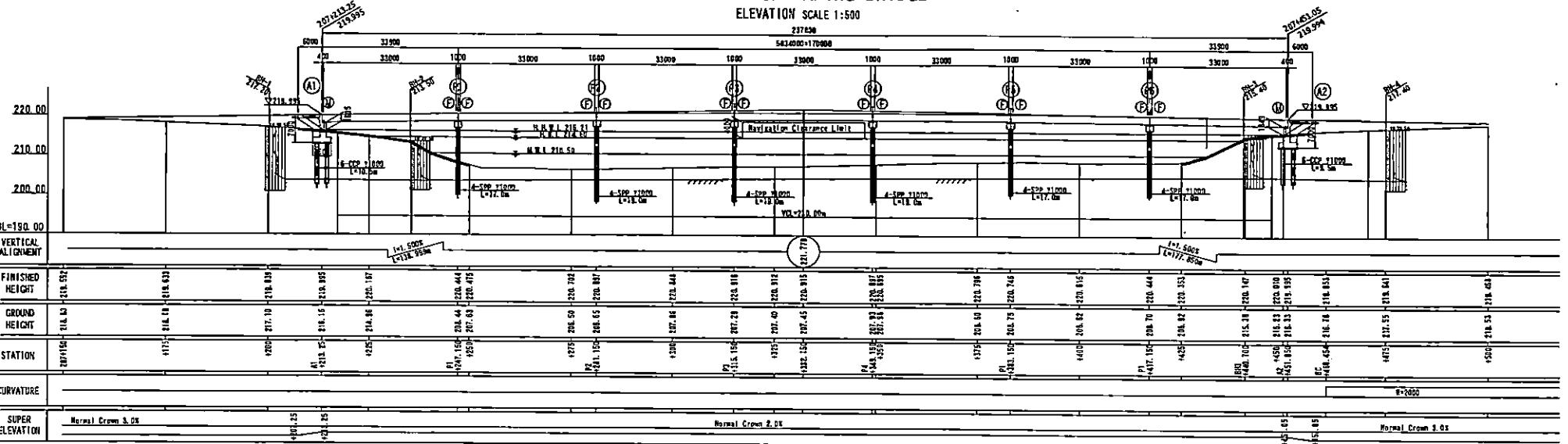
TITLE: BAFING BRIDGE
COORDINATES OF DESIGN ELEMENTS

SCALE
S=1:1000

Drawing No.
BAF-1

GENERAL VIEW OF BAFIGING BRIDGE

ELEVATION SCALE 1:500



PLAN SCALE 1:500

237800
583400+170000

237800
583400+170000

237800
583400+170000

237800
583400+170000

237800
583400+170000

237800
583400+170000

237800
583400+170000

237800
583400+170000

237800
583400+170000

237800
583400+170000

237800
583400+170000

237800
583400+170000

237800
583400+170000

237800
583400+170000

237800
583400+170000

237800
583400+170000

237800
583400+170000

237800
583400+170000

237800
583400+170000

237800
583400+170000

237800
583400+170000

237800
583400+170000

237800
583400+170000

237800
583400+170000

237800
583400+170000

237800
583400+170000

237800
583400+170000

237800
583400+170000

237800
583400+170000

237800
583400+170000

237800
583400+170000

237800
583400+170000

237800
583400+170000

237800
583400+170000

237800
583400+170000

237800
583400+170000

237800
583400+170000

237800
583400+170000

237800
583400+170000

237800
583400+170000

237800
583400+170000

237800
583400+170000

237800
583400+170000

237800
583400+170000

237800
583400+170000

237800
583400+170000

237800
583400+170000

237800
583400+170000

237800
583400+170000

237800
583400+170000

237800
583400+170000

237800
583400+170000

237800
583400+170000

237800
583400+170000

237800
583400+170000

237800
583400+170000

237800
583400+170000

237800
583400+170000

237800
583400+170000

237800
583400+170000

237800
583400+170000

237800
583400+170000

237800
583400+170000

237800
583400+170000

237800
583400+170000

237800
583400+170000

237800
583400+170000

237800
583400+170000

237800
583400+170000

237800
583400+170000

237800
583400+170000

237800
583400+170000

237800
583400+170000

237800
583400+170000

237800
583400+170000

237800
583400+170000

237800
583400+170000

237800
583400+170000

237800
583400+170000

237800
583400+170000

237800
583400+170000

237800
583400+170000

237800
583400+170000

237800
583400+170000

237800
583400+170000

237800
583400+170000

237800
583400+170000

237800
583400+170000

237800
583400+170000

237800
583400+170000

237800
583400+170000

237800
583400+170000

237800
583400+170000

237800
583400+170000

237800
583400+170000

237800
583400+170000

237800
583400+170000

237800
583400+170000

237800
583400+170000

237800
583400+170000

237800
583400+170000

237800
583400+170000

237800
583400+170000

237800
583400+170000

237800
583400+170000

237800
583400+170000

237800
583400+170000

237800
583400+170000

237800
583400+170000

237800
583400+170000

237800
583400+170000

237800
583400+170000

237800
583400+170000

237800
583400+170000

237800
583400+170000

237800
583400+170000

237800
583400+170000

237800
583400+170000

237800
583400+170000

237800
583400+170000

237800
583400+170000

237800
583400+170000

237800
583400+170000

237800
583400+170000

237800
583400+170000

237800
583400+170000

237800
583400+170000

237800
583400+170000

237800
583400+170000

237800
583400+170000

237800
583400+170000

237800
583400+170000

237800
583400+170000

237800
583400+170000

237800
583400+170000

237800
583400+170000

237800
583400+170000

237800
583400+170000

237800
583400+170000

237800
583400+170000

237800
583400+170000

237800
583400+170000

237800
583400+170000

237800
583400+170000

237800
583400+170000

237800
583400+170000

237800
583400+170000

237800
583400+170000

237800
583400+170000

237800
583400+170000

237800
583400+170000

237800
583400+170000

237800
583400+170000

237800
583400+170000

237800
583400+170000

237800
583400+170000

237800
583400+170000

237800
583400+170000

237800
583400+170000

237800
583400+170000

237800
583400+170000

237800
583400+170000

237800
583400+170000

237800
583400+170000

237800
583400+170000

237800
583400+170000

237800
583400+170000

237800
583400+170000

237800
583400+170000

237800
583400+170000

237800
583400+170000

237800
583400+170000

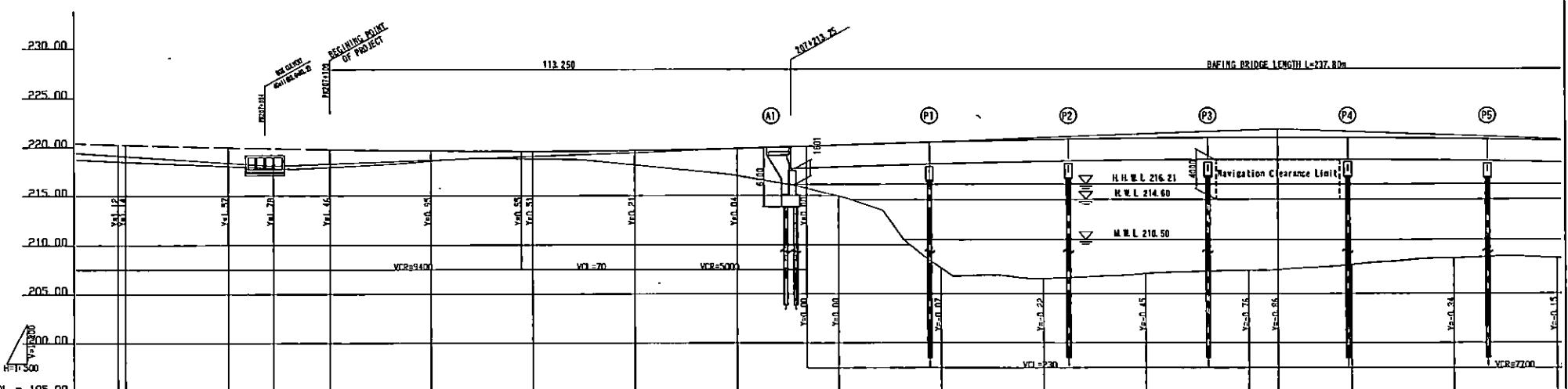
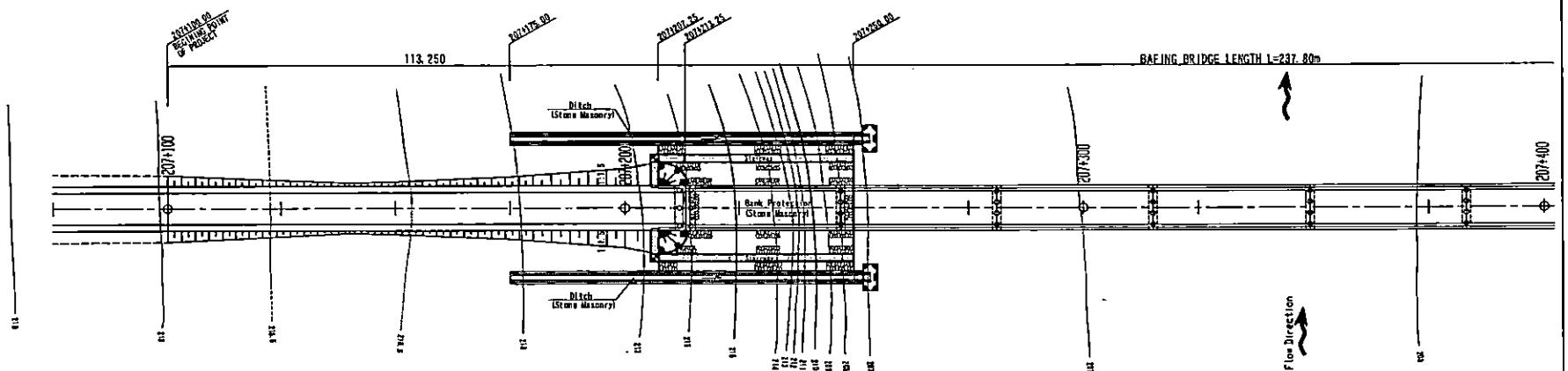
237800
583400+170000

237800
583400+170000

237800
583400+170000

237800
583400+170000

<p style="text-align:



勾配	
上り直線	+50 218.31 220.237
上り屈曲	+75 218.07 219.365 +85.090 218.03 219.465 218.07
直線	+100 217.97 219.759
下り屈曲	+125 218.27 219.619
下り直線	+150 218.62 219.552
下り屈曲	+175 218.19 219.453
直線	+200 217.10 219.439
上り屈曲	+225 214.36 220.167
上り直線	+250 207.63 220.473
上り屈曲	+275 206.30 220.702
直線	+300 207.05 220.848
上り屈曲	+325 207.40 220.912
上り直線	+350 207.36 220.955
上り屈曲	+375 208.40 220.796
直線	+400 208.12 220.615

**SECTEUR NATIONAL ADJOINT DES ROUTES
REPUBLIQUE DU MALI**

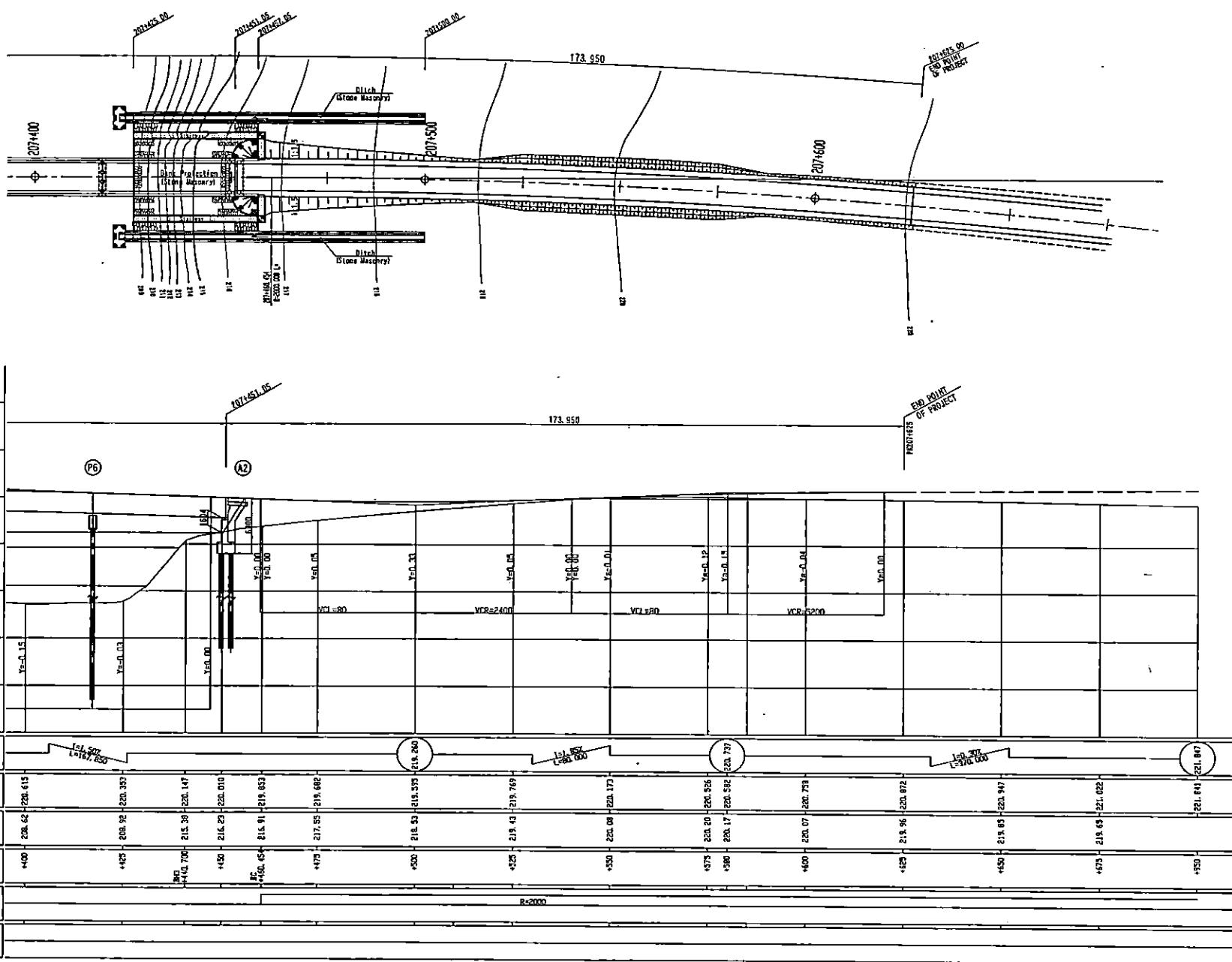
**BASIC DESIGN STUDY
ON THE PROJECT FOR BRIDGE
CONSTRUCTION OF
DAKAR-BAMAKO SOUTH CORRIDOR**

JAPAN INTERNATIONAL COOPERATION AGENCY
KATAHIRA & ENGINEERS INTERNATIONAL

TITLE : BAFING BRIDGE

SCALE
H=1:500
V=1:200

Drawing No.
BAF-10



**ECTEUR NATIONAL ADJOINT DES ROUTES
PEPUBLIQUE DU MALI**

**BASIC DESIGN STUDY
ON THE PROJECT FOR BRIDGE
CONSTRUCTION OF
DAKAR-BAMAKO SOUTH CORRIDOR**

JAPAN INTERNATIONAL COOPERATION AGENCY
KATAHIRA & ENGINEERS INTERNATIONAL

TITLE : BAFING BRIDGE

SCALE

Drawing No. /
BAF-11

Annexe - 2

Procès-verbaux signés lors de l'étude du concept de base et de l'étude dernière pour la revue de la mise en œuvre du projet

Procès-verbal des Réunions
de
l'Etude du Concept de Base
sur
le Projet de Construction des Ponts
en République du Sénégal et en République du Mali

A la suite de l'étude préparatoire effectuée au mois de février 2004, le gouvernement du Japon a décidé de mettre en oeuvre une étude du concept de base sur le projet de construction de ponts (désigné ci-après « le Projet ») et a confié à l'Agence Japonaise de Coopération Internationale (désignée ci-après « la JICA ») d'effectuer cette étude.

Pour ce faire, la JICA a envoyé au Sénégal et au Mali, du 30 mai au 9 juillet 2006, une mission d'étude conduite par Monsieur Kunihiro YAMAUCHI, Directeur du 1^{er} Groupe, Département de l'Aide Financière Non-Remboursable, JICA (désignée ci-après « la Mission »).

Pendant son séjour au Sénégal, la Mission a eu une série de discussions avec les autorités compétentes du Sénégal et a effectué des visites sur le terrain dans des zones faisant l'objet de l'étude.

A l'issue des discussions et des visites sur le terrain, les deux parties ont confirmé les principaux points mentionnés dans les pages suivantes. La Mission continuera l'Etude et rédigera le rapport de synthèse de l'étude du concept de base.

Fait à Dakar le 7 juin 2006


Mr. Kunihiro YAMAUCHI
Chef de la Mission d'Etude
Agence Japonaise de Coopération
Internationale (JICA), Japon


Mr. Mactar DIAGNE
Directeur Général par Intérim de l'Agence
Autonome des Travaux Routiers (AATR)
République du Sénégal


Mr. Massar WAGUE
Directeur de la Coopération Economique et
Financière
République du Sénégal

1. Objectif du Projet

L'objectif spécifique du Projet est la construction de 3 ponts sur le fleuve Falémé (commun aux deux pays), le fleuve Bafing et le fleuve Balé (au Mali) en vue d'assurer la continuité de la route d'intégration régionale Kita -Saraya – Kédougou.

2. Zones faisant l'objet de l'étude

Les zones faisant l'objet de l'étude du présent Projet sont la région de Tambacounda du Sénégal et la région de Kayes du Mali. La localisation des zones est mentionnée dans l'Annexe-1.

3. Organisme responsable et Organisme d'exécution

L'Organisme responsable est le Ministère des Infrastructures, de l'Equipement et des Transports Terrestres et des Transports Maritimes Intérieurs (MIETTM) du Sénégal.

L'Organisme d'exécution est l'Agence Autonome des Travaux Routiers (AATR) du Sénégal.

L'organigramme de l'AATR est mentionné dans l'Annexe-2.

Le Sénégal et le Mali ont confirmé la création d'un comité de suivi du projet (désignation provisoire du comité) dans le cadre du projet de construction du pont sur le fleuve Falémé (ouvrage commun aux deux pays).

4. Contenu du projet

Après les rencontres de la Mission avec les autorités du Sénégal et du Mali, le contenu du projet a été défini comme suit :

Un Pont sur le fleuve Falémé (ouvrage commun aux deux pays) 310 mètres

- Largeur de pont : 11,1 mètres (largeur de chaussée ayant deux voies : 3,5 mètres par voie et largeur de trottoir et autres : 2,05 mètres par côté)
- Localisation de pont : La localisation provisoire est mentionnée dans l'Annexe-3.

Il convient de noter que les dimensions réelles du pont seront déterminées après l'étude du concept de base.

5. Programme de l'aide financière non-remboursable du Japon

5-1. La partie sénégalaise a pris connaissance des modalités de mobilisation du programme de l'aide financière non-remboursable du Japon (expliqué par la Mission), mentionné dans l'Annexe-4.

5-2. La partie sénégalaise s'est engagée à prendre les mesures nécessaires, mentionnées dans l'Annexe-5, pour le bon déroulement du Projet conformément aux conditions de mobilisation de l'aide financière non-remboursable du Japon.

6. Calendrier de l'Etude

6-1. Le Consultant continuera l'Etude jusqu'au 9 juillet 2006 dans les deux pays.

6-2. La Mission rédigera le rapport de synthèse de l'étude du concept de base en français et qui fera l'objet d'une mission de restitution au Sénégal et au Mali vers fin octobre 2006.

6-3. A l'issue de la conclusion du rapport de synthèse de l'étude du concept de base, la JICA établira le rapport final de l'étude du concept de base et le fera parvenir au Sénégal et au Mali avant fin décembre 2006.

7. Divers

7-1. La partie sénégalaise s'est engagée à discuter sur les points mentionnés ci-dessous dans le comité du suivi du projet et à rendre compte de ces constats à la partie japonaise avant fin octobre 2006. En outre, la partie sénégalaise a confirmé la nécessité de conclure le protocole d'accord entre les deux pays avant la signature de l'Echange de Notes ;

- . Confirmation de bornes, droits de propriété, administration, responsabilité et répartition des charges de la gestion et de la maintenance, etc. du pont sur le fleuve Falémé entre le gouvernement sénégalais et le gouvernement malien ;
- . Procédures de l'exécution du présent Projet (contrat du Consultant, Arrangement Bancaire, etc.) ;
- . Confirmation des dispositions à prendre (mesures pour exonération des taxes, acquisition du terrain, construction des installations frontalières, etc.) par chaque gouvernement (le Sénégal et le Mali) ;
- . Désignation du pont sur le fleuve Falémé

7-2. La partie sénégalaise s'est engagée à transmettre à la partie japonaise la preuve de la désignation des membres du comité de suivi du projet avant le 30 juin 2006.

7-3. La partie sénégalaise s'est engagée à établir le système et les procédures concernant la facilitation du passage douanier des matériaux de construction et personnes concernées par les travaux du projet en simplifiant les formalités de contrôle et de douanes.

7-4. La partie sénégalaise s'est engagée à autoriser l'approvisionnement en matériaux de construction et en main d'œuvre, soit au Sénégal, soit au Mali, et ceci en principe en donnant la priorité à ceux qui sont moins chers si la qualité est assurée à certain niveau requis.

7-5. La partie sénégalaise a informé la Mission de l'existence du permis environnemental signé par la Direction de l'Environnement et des Etablissements Classés, le 19 / 12 / 2005. En ce qui concerne la pertinence du contenu dudit permis, la Mission discutera avec la partie sénégalaise sur le contenu du permis ainsi que le contenu des discussions entre les parties prenantes comprenant les populations locales, surtout pour ce qui concerne le plan de déménagement.

7-6. La partie sénégalaise s'est engagée à faciliter, pour la Mission, l'obtention des autorisations de déplacement pour toute la durée de son séjour au Sénégal.

7-7. La partie sénégalaise s'est engagée à prendre toutes les mesures nécessaires pour assurer la sécurité des membres de la Mission pour toute la durée de son séjour au Sénégal.

7-8. La partie sénégalaise s'est engagée à affecter, à la Mission pour toute la durée de son séjour au Sénégal, des homologues en nombre nécessaire pour l'exécution de l'étude.

7-9. La partie sénégalaise présentera à la Mission les réponses au questionnaire soumis par la Mission avant le 08 juin 2006.

7-10. La partie sénégalaise et la Mission ont convenu que, lors de l'explication du contenu du rapport de synthèse de l'étude du concept de base, les deux parties se réunissent avec la partie malienne, tous ensemble, pour avoir des discussions.

Annexe-1 : Cartes des zones faisant l'objet de la présente étude

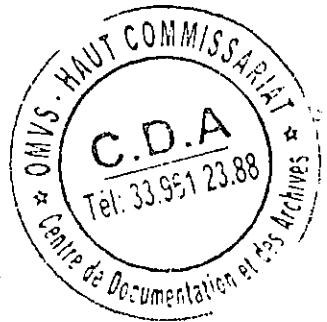
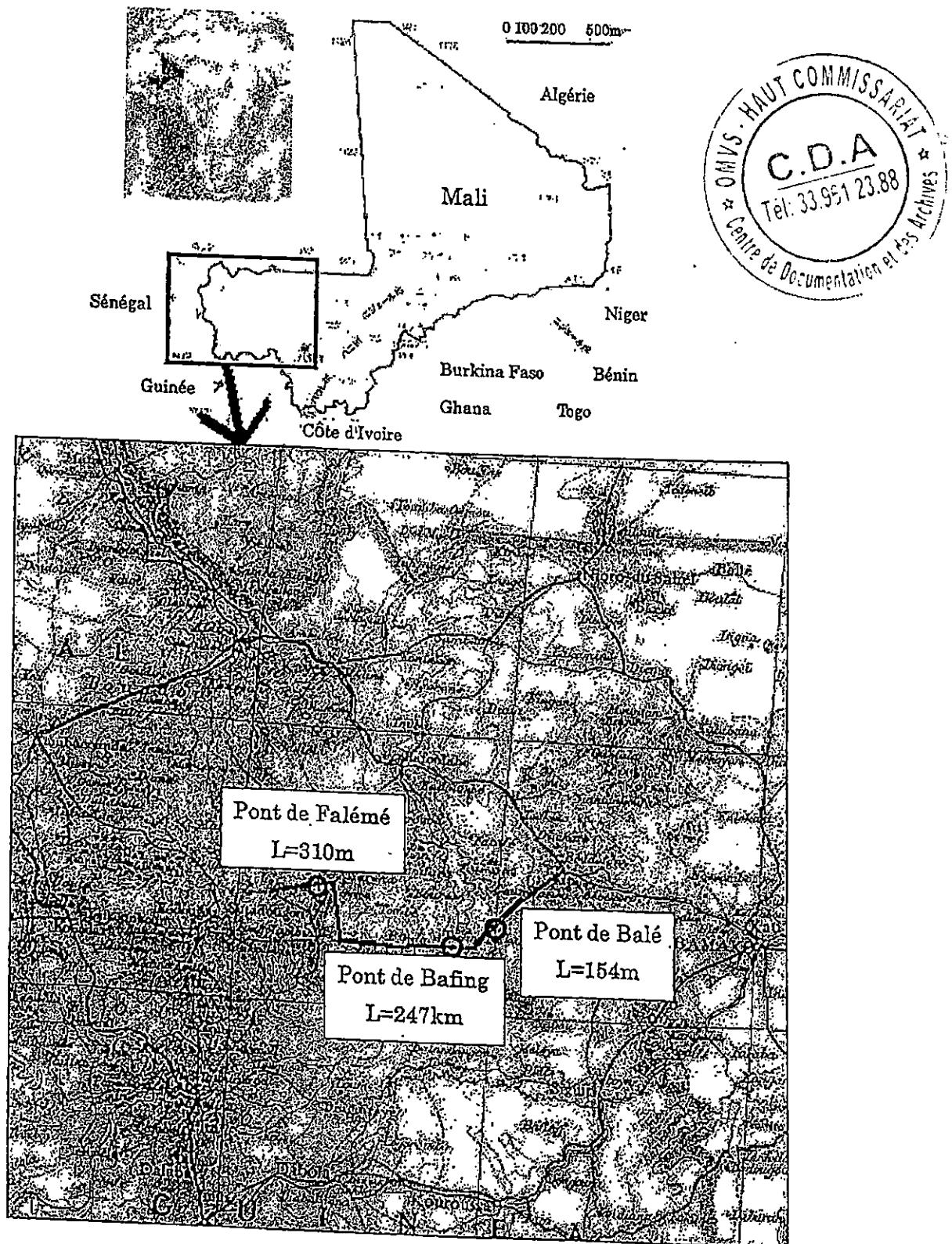
Annexe-2 : Organigramme de l'AATR

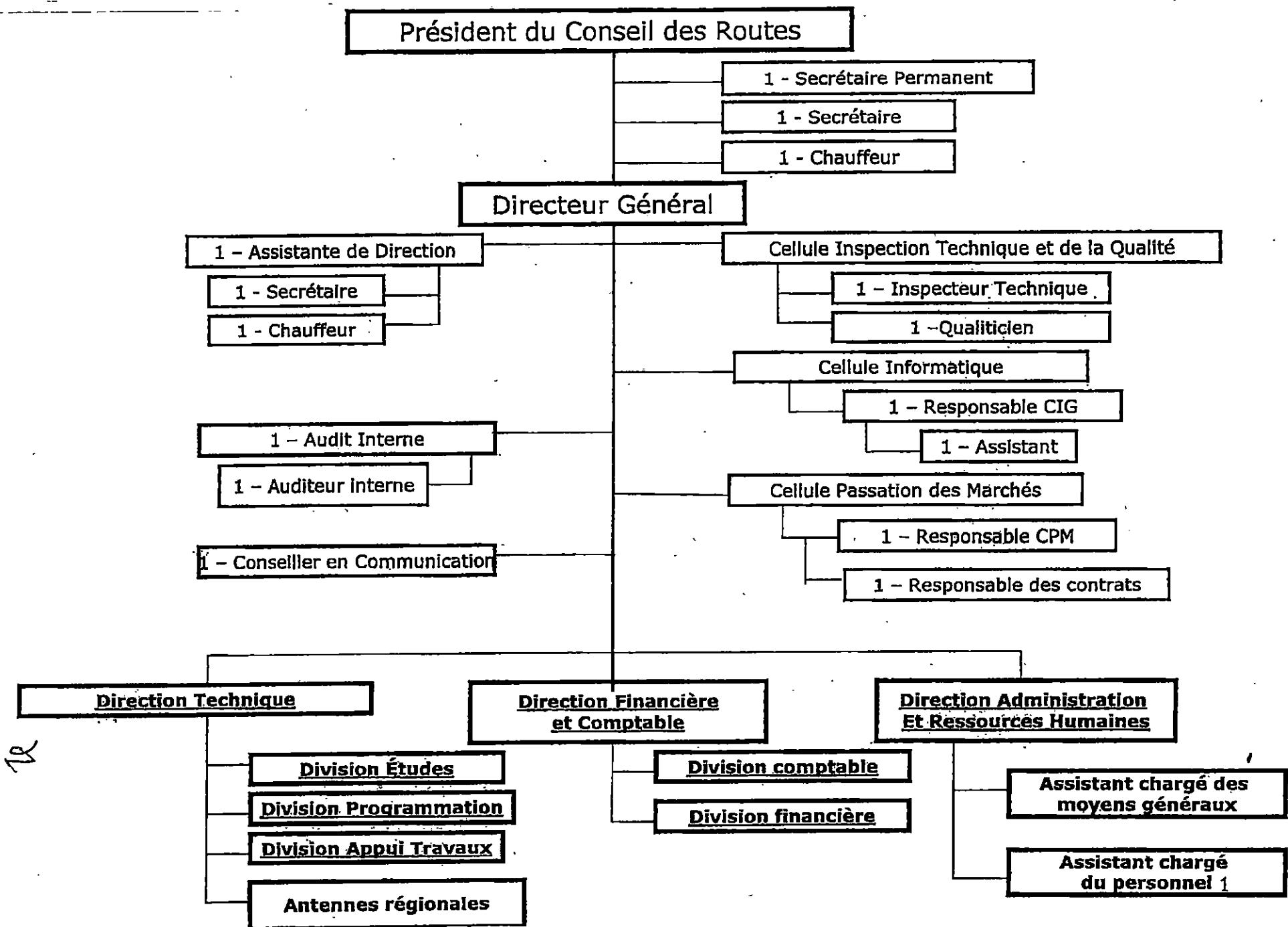
Annexe-3 : Carte de localisation provisoire de construction de ponts

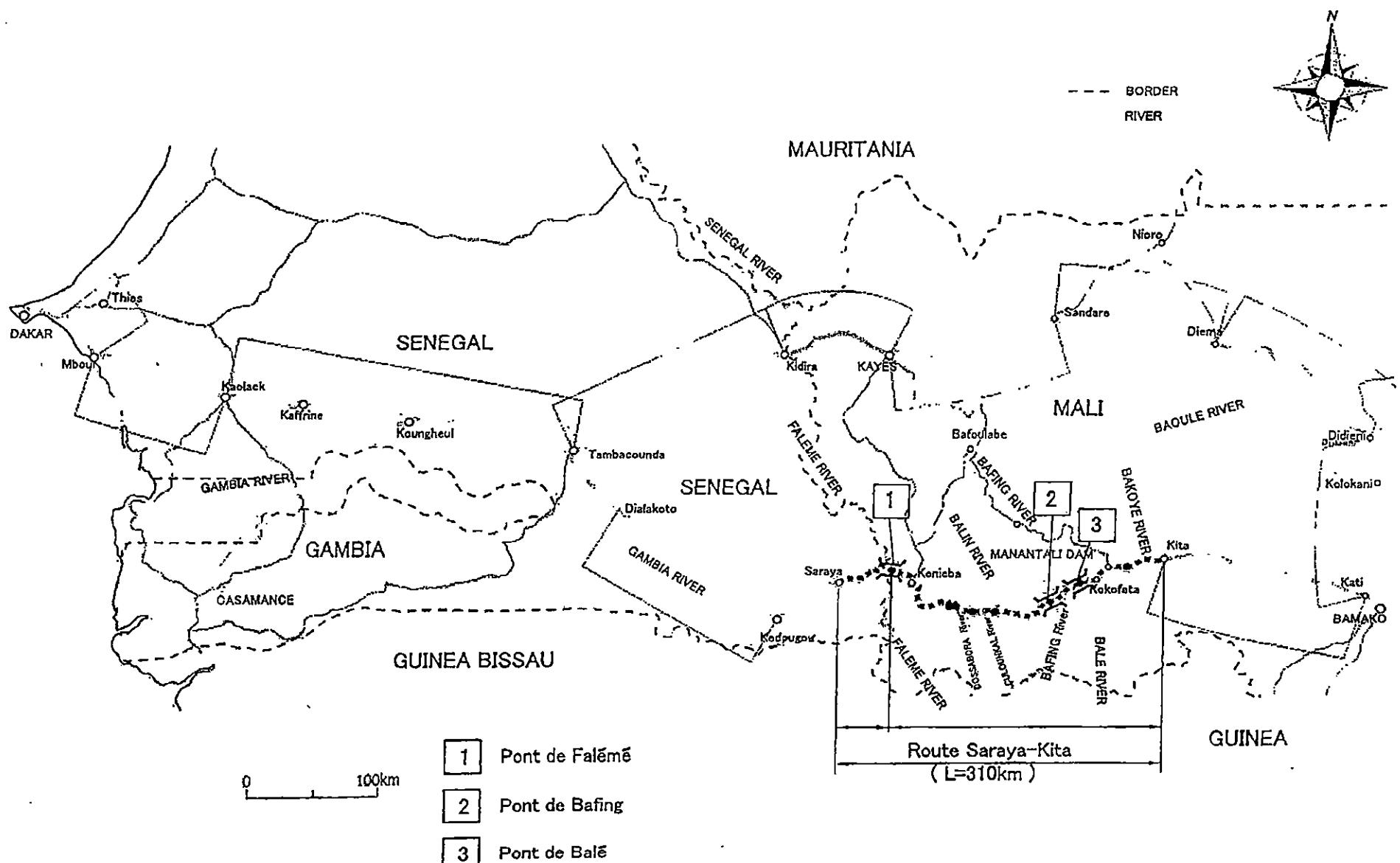
Annexe-4 : Programme d'aide financière non-remboursable du Japon

Annexe-5 : Principaux Travaux à exécuter par chaque gouvernement

21.







Localisation des Ponts

Programme de l'Aide Financière Non-Remboursable du Japon

PROGRAMME D'AIDE FINANCIERE NON-REMBOURSABLE DU JAPON

Le Programme d'aide financière non-remboursable accorde à un pays bénéficiaire des fonds non-remboursables qui permettront de fournir les installations, les équipements et les services (services techniques ou transport des produits, etc.) pour le développement socio-économique du pays, selon les principes suivants et conformément aux lois et réglementations y afférentes du Japon.

L'aide financière non-remboursable n'est pas effectuée sous forme de don en nature au pays bénéficiaire.

1. Procédure de l'aide financière non-remboursable

Le programme d'aide financière non-remboursable est exécuté selon la procédure suivante :

1) Demande (requête effectuée par le pays bénéficiaire)

Etudes (étude préliminaire / étude du concept de base effectuées par la JICA)

Estimation et Approbation (estimation par le Gouvernement du Japon et approbation

par le Conseil des ministres du Japon)

Détermination de l'exécution (Echange de Notes entre les deux gouvernements)

Exécution (mise en œuvre du Projet)

2) Lors de la première étape, la requête présentée par le pays bénéficiaire est examinée par le Gouvernement du Japon (Ministère des Affaires Etrangères) afin de déterminer si elle est pertinente dans le cadre de l'aide financière non-remboursable. Au cas où il serait confirmé que la requête est prioritaire en tant que projet d'aide financière non-remboursable, le Gouvernement du Japon demande à la JICA de procéder à une étude.

Lors de la seconde étape, l'étude (étude du concept de base) est effectuée par la JICA ayant conclu un contrat avec une société de consultation japonaise chargée de l'exécution de cette étude.

Lors de la troisième étape (estimation et approbation), le Gouvernement du Japon décide, sur la base du rapport de l'étude du concept de base élaboré par la JICA, si le projet convient au cadre de l'aide financière non-remboursable. Il est ensuite soumis au Conseil des ministres pour approbation.

Lors de la quatrième étape (détermination de l'exécution), l'exécution du projet approuvé par le Conseil des ministres est officiellement déterminée par la signature de l'Echange de Notes entre les deux gouvernements.

Au fur et à mesure de l'exécution du projet, la JICA accélérera le processus d'exécution en apportant son soutien au pays bénéficiaire pour la procédure d'appel d'offres, les signatures des contrats et les autres opérations nécessaires.

2. Contenu de l'étude

1) Contenu de l'étude

Le but de l'étude (étude du concept de base) effectuée par la JICA est de fournir un document de base permettant de déterminer si un projet est exécutable ou non dans le cadre du Programme d'aide financière non-remboursable du Japon. Le contenu de l'étude est le suivant :

- Confirmer l'arrière-plan de la requête, les objectifs et les effets du projet ainsi que les capacités de maintenance du pays bénéficiaire nécessaires à l'exécution du projet.

- Evaluer la pertinence de l'aide financière non-remboursable aux points de vue technologique et socio-économique,
- Confirmer le concept de base du plan convenu après discussions entre les deux parties,
- Préparer un plan de base du projet, et
- Estimer les coûts du projet

Le contenu de la requête n'est pas obligatoirement approuvé en tant que contenu de l'aide financière non-remboursable. Le concept de base du projet doit être confirmé par rapport au cadre de l'aide financière non-remboursable du Japon.

Le Gouvernement du Japon demande au gouvernement du pays bénéficiaire de prendre toutes les mesures pour assurer son indépendance lors de l'exécution du projet. Ces mesures doivent être garanties même si elles n'entrent pas dans la juridiction de l'organisme de l'exécution du projet dans le pays bénéficiaire. L'exécution du projet est confirmée par tous les organismes concernés du pays bénéficiaire à travers du Procès-Verbal des discussions.

2) Sélection des consultants

En vue de la bonne exécution du projet, la JICA effectue une sélection parmi les consultants enregistrés auprès de la JICA après avoir procédé à un examen des propositions soumises par ces derniers. Le consultant sélectionné procède à l'étude du concept de base et élabore le rapport sur la base des références fournies par la JICA.

A l'étape de conclusion du contrat entre le consultant et le pays bénéficiaire après l'Echange de Notes, la JICA recommande le même consultant que celui qui a participé à l'étude du plan de base afin d'assurer une cohérence technique entre l'étude du concept de base et le plan détaillé.

3. Plan de l'aide financière non-remboursable du Japon

1) Echange de Notes (E/N)

L'aide financière non-remboursable du Japon est accordée conformément aux Notes échangées entre les deux gouvernements et dans lesquelles sont confirmés, entre autres, les objectifs, la durée, les conditions et le montant de l'aide.

2) La "durée de l'aide" s'inscrit dans l'année fiscale dans laquelle le Conseil des ministres a approuvé le projet. Toutes les procédures d'aide, Echange de Notes, conclusion des contrats avec le consultant et le contractant et paiement final à ceux-ci, doivent être achevées durant cette année fiscale.

Toutefois, en cas de retard lors de la livraison, de l'installation ou de la construction due à des éléments incontrôlables tels que le désastre naturel, la durée de l'aide financière non-remboursable pourra être prolongée d'une année fiscale supplémentaire après accord entre les deux gouvernements.

3) L'aide doit être en principe réservée exclusivement à l'achat de produits provenant du Japon ou du pays bénéficiaire, et aux services des ressortissants japonais ou du pays bénéficiaire.

Le terme "ressortissant japonais" signifie les personnes physiques japonaises ou les personnes morales japonaises dirigées par des personnes physiques japonaises.

Lorsque les deux gouvernements le jugent nécessaires, l'aide financière non-remboursable peut être utilisée pour les produits ou les services d'un pays tiers (autre que le Japon ou le pays bénéficiaire).

Toutefois, dans le cadre de l'aide financière non-remboursable, les principaux contractants, à savoir le consultant, l'entrepreneur et la société de commerce nécessaires à l'exécution de l'aide doivent en principe être exclusivement des ressortissants japonais.

4) Nécessité de la vérification

Le gouvernement du pays bénéficiaire ou son représentant autorisé conclura les contrats en Yen japonais avec les ressortissants japonais. Ces contrats seront vérifiés par le Gouvernement du Japon. Cette vérification est nécessaire car les fonds de l'aide financière non-remboursable proviennent des taxes des citoyens japonais.

5) Dispositions à prendre par le gouvernement du pays bénéficiaire lors de l'exécution de l'aide financière non-remboursable, le pays bénéficiaire devra prendre les dispositions suivantes :

- Acquérir, dégager et niveler le terrain nécessaire pour les sites du projet, avant le commencement des travaux de construction,
- Assurer les installations de distribution d'électricité, d'approvisionnement et d'évacuation des eaux ainsi que les autres utilités nécessaires à l'intérieur et aux alentours du site,
- Prévoir les bâtiments nécessaires avant les travaux d'installation dans le cas où le projet consiste à fournir des équipements,
- Prendre en charge la totalité des dépenses pour l'exécution rapide du déchargement et du dédouanement dans le port de débarquement ainsi que le transport terrestre des produits achetés dans le cadre de l'aide financière non-remboursable,
- Exonérer les ressortissants japonais de droits de douane, taxes intérieures et/ou autres levées fiscales imposées dans le pays bénéficiaire eu égard à la fourniture des produits et des services spécifiés dans les contrats vérifiés, et
- Accorder aux ressortissants japonais dont les services pourraient être requis en relation avec la fourniture des produits et des services spécifiés dans les contrats vérifiés, toutes les facilités nécessaires pour leur entrée et leur séjour dans le pays bénéficiaire pour l'exécution des travaux.

6) "Usage adéquat"

Le pays bénéficiaire est requis d'entretenir et d'utiliser les installations construites et les équipements achetés dans le cadre de l'aide financière non-remboursable de manière adéquate et efficace ainsi que de désigner le personnel nécessaire pour le fonctionnement et la maintenance aussi bien que de prendre en charge toutes les dépenses autres que celles couvertes par l'aide financière non-remboursable.

7) "Réexportation"

Les produits achetés dans le cadre de l'aide financière non-remboursable ne doivent pas être réexportés à partir du pays bénéficiaire.

8) Arrangement Bancaire(A/B)

a) Le gouvernement du pays bénéficiaire ou son représentant autorisé devra ouvrir un compte à son nom dans une banque agréée du Japon (ci-après dénommée la "Banque"). Le Gouvernement du Japon exécutera l'aide financière non-remboursable en procédant aux paiements en Yen japonais pour couvrir les obligations du gouvernement du pays bénéficiaire ou de son représentant autorisé conformément aux contrats vérifiés.

b) Les paiements seront effectués lorsque les demandes de paiement seront présentées par la Banque au Gouvernement du Japon conformément à l'Autorisation de paiement émise par le gouvernement du pays bénéficiaire ou de son représentant autorisé.

9) Autorisation de Paiement (A/P)

Le gouvernement du pays bénéficiaire devra régler à la Banque la commission de notification de l'autorisation de paiement et la commission de paiement.

Principaux Travaux à exécuter par chaque gouvernement

No.	E L E M E N T S	Couvert par le Japon	Couvert par le pays bénéficiaire
1	Acquisition du terrain		●
2	Dégagement, niveling et aménagement du terrain, si nécessaire		●
3	Construction de portes et de murs aux sites et autour des sites		●
4	Construction de parking	●	
5	Construction de voies (routes)		
	1) à l'intérieur du site	●	
	2) à l'extérieur du site		●
6	Construction de bâtiment	●	
7	Fourniture des facilités pour les distributions et d'autres facilités		
	1) Electricité		
	a. Branchement du réseau de distribution électrique jusqu'au site		●
	b. Installation de ligne électrique à l'intérieur du site	●	
	c. Installation de disjoncteur principal et de transformateur	●	
	2) Alimentation en eau		
	a. Aménagement de la conduite principale d'eau de la ville jusqu'au site		●
	b. Aménagement de la conduite d'eau à l'intérieur du site	●	
	3) Drainage		
	a. Aménagement des égouts principaux de la ville (égout pluvial et d'autres) jusqu'au site		●
	b. Installation du système de drainage et d'égout (égouts des eaux usées, égout pluvial et d'autres) à l'intérieur du site	●	
	4) Gaz		
	a. Aménagement du réseau de distribution de gaz jusqu'au site		●
	b. Installation du système de fourniture de gaz à l'intérieur du site	●	
	5) Système téléphonique		
	a. Extension de la ligne téléphonique jusqu'au tableau de distribution du bâtiment		●
	b. Fourniture du tableau de distribution et extension de la ligne après le tableau de distribution	●	
	6) Mobiliers et Equipements		
	a. Meubles de bureau généraux (moquettes, rideaux, tables, chaises et autres)		●
	b. Equipements pour le projet	●	
8	Prise en charge des commissions suivantes de la banque de change japonaise pour les services bancaires basés sur les arrangements bancaires (A/B)		
	1) Commission de notification de l'autorisation de paiement (A/P)		●
	2) Commission de paiement		●
9	Décharge et Dédouanement au port de débarquement du pays bénéficiaire		
	1) Transport vers le pays bénéficiaire par mer (air) de produits originaires du Japon	●	
	2) Exonération d'impôts et dédouanement des produits au port de débarquement du pays bénéficiaire		●
	3) Transport interne du pays entre le port de débarquement et le site	(●)	(●)
10	Accorder aux ressortissants japonais dont les services pourraient être requis dans le cadre de la fourniture des produits ou dans le cadre du contrat toute l'aide nécessaire pour assurer leur arrivée dans le pays bénéficiaire et y permettre leur séjour afin qu'ils puissent exécuter lesdits services		●
11	Exonérer les ressortissants japonais de droits de douane, taxes intérieures et/ou autres levées fiscales imposées dans le pays bénéficiaire eu égard à la fourniture des produits et des services spécifiés dans les contrats vérifiés		●
12	Exploitation en maintenance correcte et efficace des installations construites et des équipements fournis dans le cadre de l'aide financière non remboursable		●
13	Prise en charge de toutes dépenses, autres que celles couvertes par l'aide financière non remboursable, nécessaires à la construction des installations et au transport et montage des équipements		●

NB : Les éléments de N°7 ci-dessus seront applicables au cas où le réseau concerné serait existant.

AC

Procès-verbal des Réunions
de
l'Etude du Concept de Base
sur
le Projet de Construction des Ponts
en République du Mali et en République du Sénégal

A la suite de l'étude préparatoire effectuée au mois de février 2004, le gouvernement du Japon a décidé de mettre en œuvre une étude du concept de base sur le projet de construction de ponts (désigné ci-après « le Projet ») et a confié à l'Agence Japonaise de Coopération Internationale (désignée ci-après « la JICA ») d'effectuer cette étude.

Pour ce faire, la JICA a envoyé au Mali et au Sénégal, du 30 mai au 9 juillet 2006, une mission d'étude conduite par Monsieur Kunihiro YAMAUCHI, Directeur du 1^{er} Groupe, Département de l'Aide Financière Non-Remboursable, JICA (désignée ci-après « la Mission »).

Pendant son séjour au Mali, la Mission a eu une série de discussions avec les autorités compétentes du Mali et a effectué des visites sur le terrain dans des zones faisant l'objet de l'étude.

A l'issue des discussions et des visites sur le terrain, les deux parties ont confirmé les principaux points mentionnés dans les pages suivantes. La Mission continuera l'Etude et rédigera le rapport de synthèse de l'étude du concept de base.



Fait à Bamako le 2 juin 2006

Mr. Kunihiro YAMAUCHI
Chef de la Mission d'Etude
Agence Japonaise de Coopération
Internationale (JICA), Japon

Mr. Abdoulaye KOITA
Ministre de l'Equipment et des Transports
République du Mali



Mr. Moctar OUANE
Ministre des Affaires Etrangères et de la
Coopération Internationale
République du Mali

1. Objectif du Projet

L'objectif spécifique du Projet est la construction de 3 ponts sur le fleuve Falémé (commun aux deux pays), le fleuve Bafing et le fleuve Balé en vue d'assurer la continuité de la route d'intégration régionale Kita-Sékokoto-Bafing-Falémé.

2. Zones faisant l'objet de l'étude

Les zones faisant l'objet de l'étude du présent Projet sont la région de Kayes du Mali et la région de Tambacounda du Sénégal. La localisation des zones est mentionnée dans l'Annexe-1.

3. Organisme responsable et Organisme d'exécution

L'Organisme responsable est le Ministère de l'Équipement et des Transports du Mali.

L'Organisme d'exécution est la Direction Nationale des Routes du Mali.

L'organigramme de la Direction Nationale des Routes est mentionné dans l'Annexe-2.

Le Mali et le Sénégal ont confirmé la création d'un comité du suivi dans le cadre du projet de construction du pont sur le fleuve Falémé (ouvrage commun aux deux pays).

4. Contenu du projet

Après les rencontres de la Mission avec les autorités du Mali et du Sénégal, le contenu du projet a été défini comme suit :

Un Pont sur le fleuve Falémé (ouvrage commun aux deux pays) 310 mètres

Largeur de pont : 11,1 mètres (largeur de chaussée ayant deux voies : 3,5 mètres par voie et largeur de trottoir et autres : 2,05 mètres par côté)

Localisation de pont : La localisation provisoire est mentionnée dans l'Annexe-3.

Un Pont sur le fleuve Bafing (247 mètres) et un Pont sur le fleuve Balé (154 mètres)

Largeur de pont : 11,1 mètres (largeur de chaussée ayant deux voies : 3,5 mètres par voie et largeur de trottoir et autres : 2,05 mètres par côté)

Localisation de pont : La localisation provisoire est mentionnée dans l'Annexe-3.

Il convient de noter que les dimensions réelles des 3 ponts seront déterminées après l'étude du concept de base.

5. Programme de l'aide financière non-remboursable du Japon

5-1. La partie malienne a pris connaissance des modalités de mobilisation du programme de l'aide financière non-remboursable du Japon (expliqué par la Mission), mentionné dans l'Annexe-4.

5-2. La partie malienne s'est engagée à prendre les mesures nécessaires, mentionnées dans l'Annexe-5, pour le bon déroulement du Projet conformément aux conditions de mobilisation de l'aide financière non-remboursable du Japon.

6. Calendrier de l'Etude

6-1. Le Consultant continuera l'Etude jusqu'au 9 juillet 2006 dans les deux pays.

6-2. La Mission rédigera le rapport de synthèse de l'étude du concept de base en français et qui fera

l'objet d'une mission de restitution au Mali et au Sénégal vers la fin octobre 2006.

- 6-3. A l'issue de conclusion du rapport de synthèse de l'étude du concept de base, la JICA établira le rapport final de l'étude du concept de base et le fera parvenir au Mali et au Sénégal avant la fin décembre 2006.

7. Divers

- 7-1. La partie malienne s'est engagée à discuter sur les points mentionnés ci-dessous dans le comité du suivi du projet et à rendre compte de ces constats à la partie japonaise avant la fin octobre 2006. En outre, la partie malienne a confirmé la nécessité de conclure le protocole d'accord entre les deux pays avant la signature de l'Echange de Notes ;
. Procédures de l'exécution du présent Projet (contrat du Consultant, Arrangement Bancaire, etc.) ;
. Confirmation des dispositions à prendre (mesures pour exonération des taxes, acquisition du terrain, construction des installations frontières, etc.) par chaque gouvernement (le Mali et le Sénégal) ;
. Désignation d'un pont sur la Falémé.
- 7-2. La partie malienne s'est engagée à transmettre à la partie japonaise la preuve de la désignation des membres du comité de suivi du projet avant le 12 juin 2006.
- 7-3. La partie malienne a informé la Mission de l'existence du permis environnemental signé par le Ministre de l'Environnement et de l'Assainissement, le 08 août 2005.
- 7-4. La partie malienne s'est engagée à faciliter, pour la Mission, l'obtention des autorisations de déplacement pour toute la durée de son séjour au Mali.
- 7-5. La partie malienne s'est engagée à prendre toutes les mesures nécessaires pour assurer la sécurité des membres de la Mission pour toute la durée de son séjour au Mali.
- 7-6. La partie malienne affectera à la Mission pour toute la durée de son séjour au Mali des homologues en nombre nécessaire pour l'exécution de l'étude.
- 7-7. La partie malienne présentera à la Mission les réponses du questionnaire soumis par la Mission avant le 12 juin 2006.
- 7-8. La partie malienne et la Mission ont convenu que, lors de l'explication du contenu du rapport synthèse du concept de base, les deux parties se réunissent avec la partie sénégalaise, tous ensemble, pour avoir des discussions.

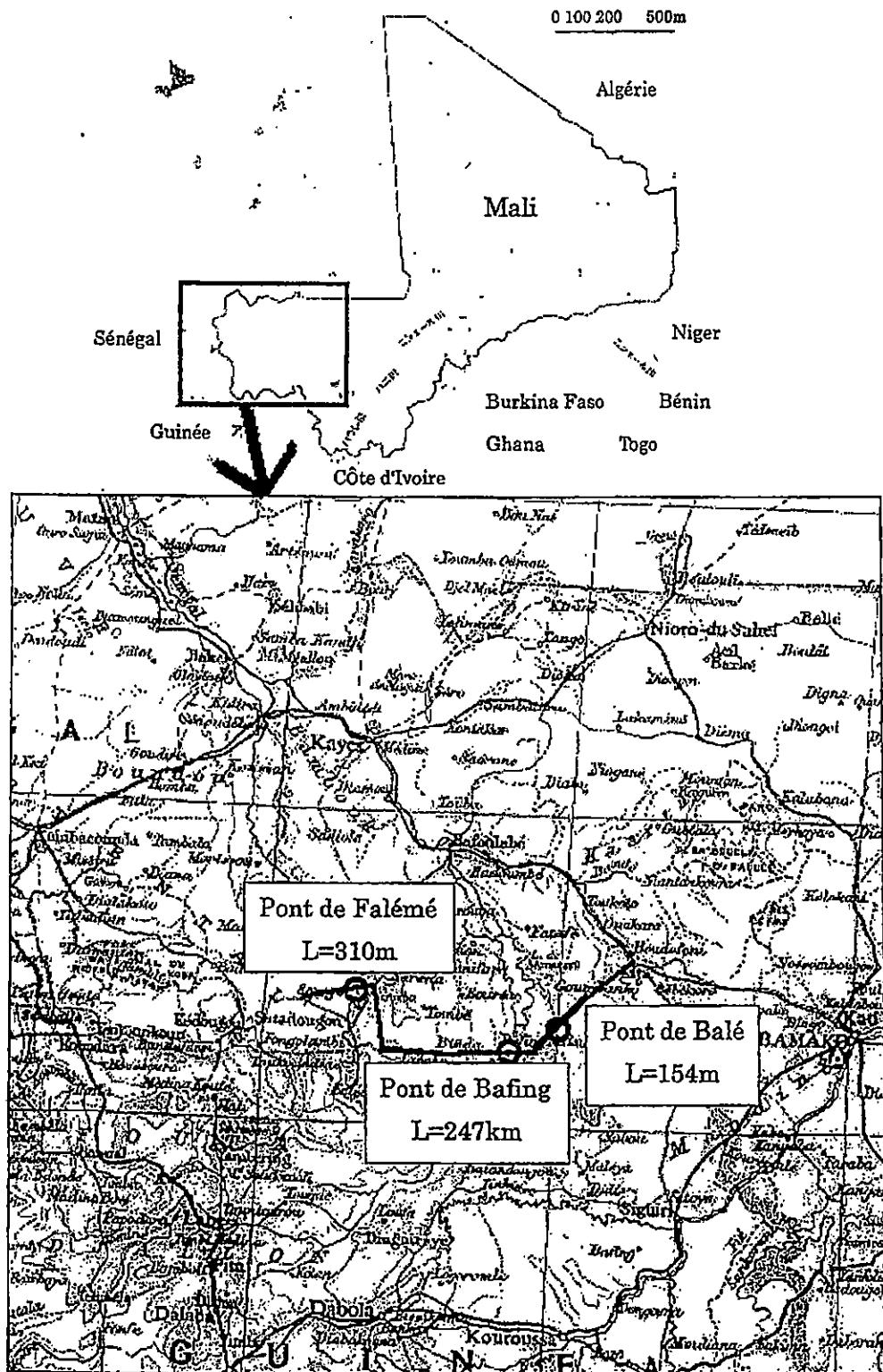
Annexe-1 : Cartes des zones faisant l'objet de la présente étude

Annexe-2 : Organigramme de la Direction Nationale des Routés

Annexe-3 : Carte de localisation provisoire de construction de ponts

Annexe-4 : Programme d'aide financière non-remboursable du Japon

Annexe-5 : Principaux Travaux à exécuter par chaque gouvernement

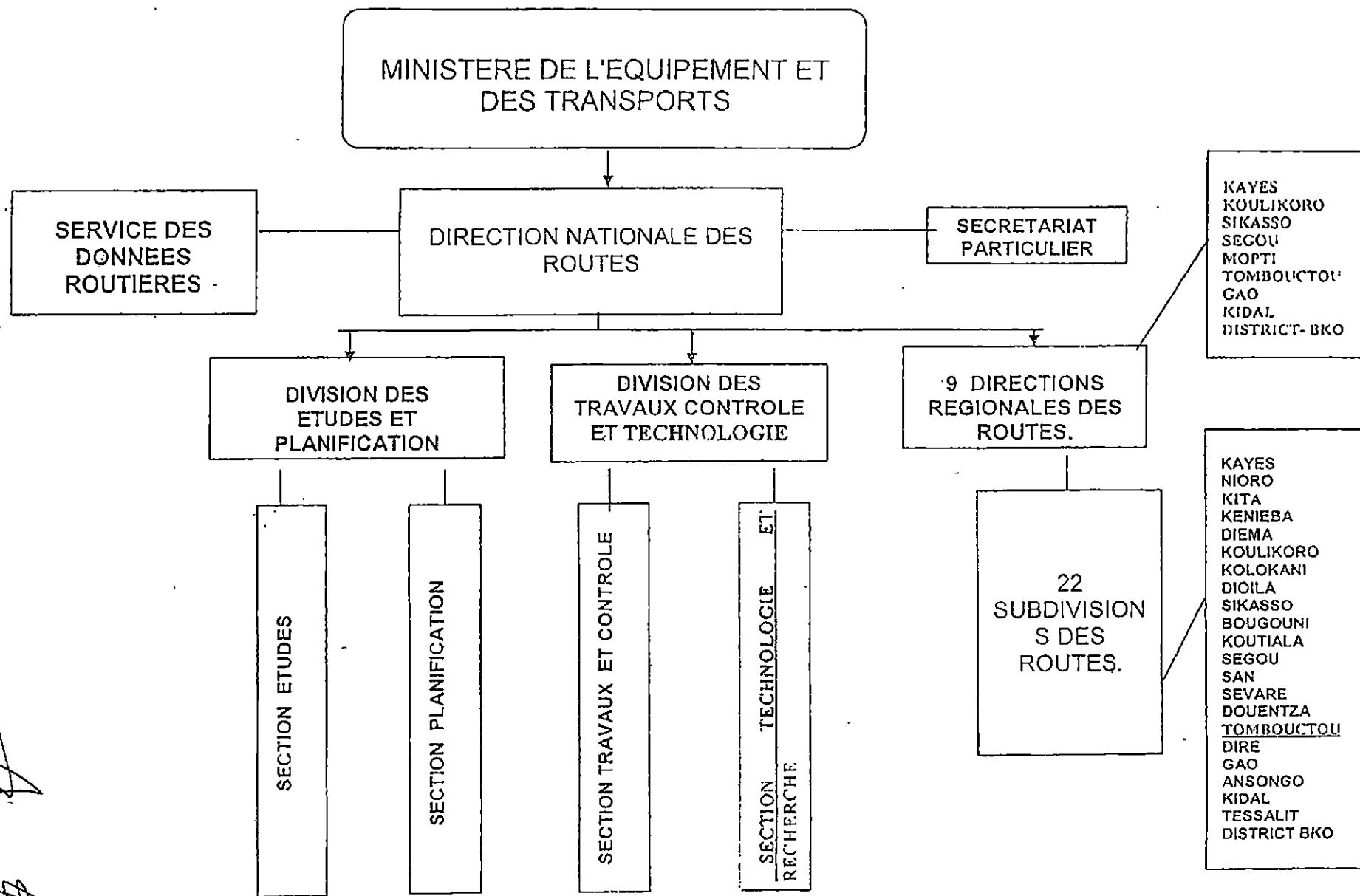


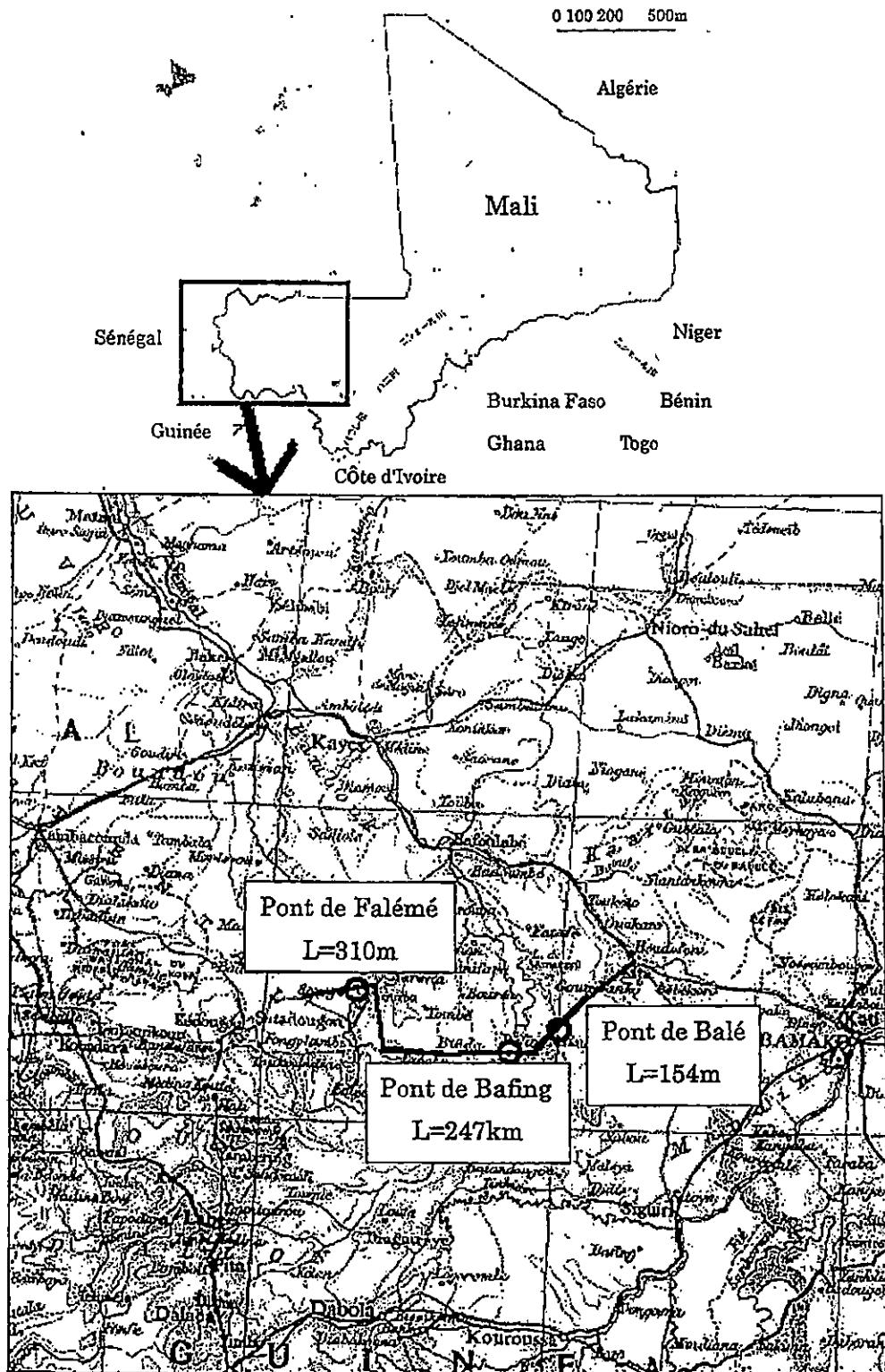
Zones faisant l'objet de l'Etude

tz

A E

organigramme de la Direction Nationale des Routes (DNR)

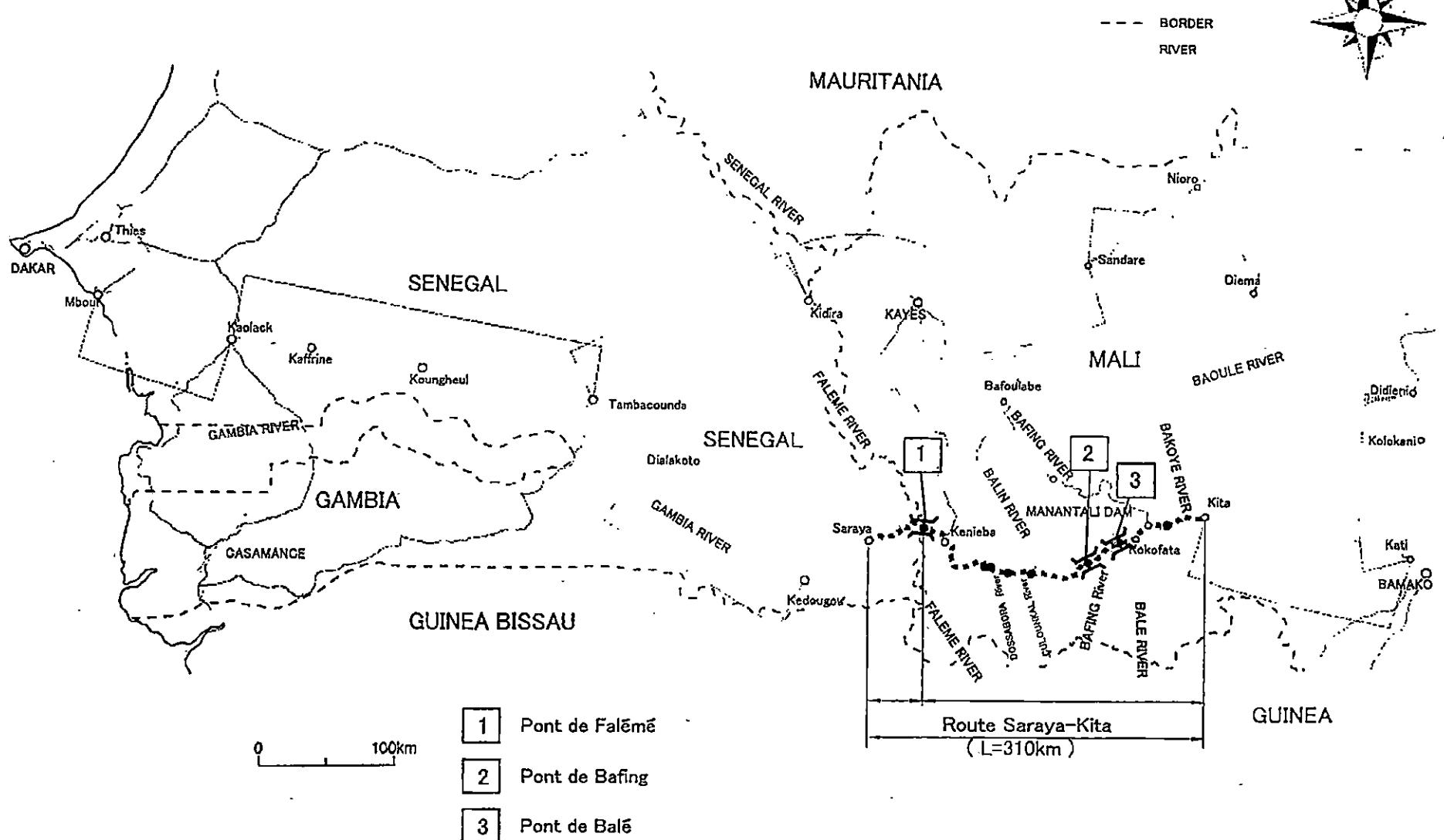




Zones faisant l'objet de l'Etude

tz

A E



Localisation des Ponts

Programme de l'Aide Financière Non-Remboursable du Japon

PROGRAMME D'AIDE FINANCIERE NON-REMBOURSABLE DU JAPON

Le Programme d'aide financière non-remboursable accorde à un pays bénéficiaire des fonds non-remboursables qui permettront de fournir les installations, les équipements et les services (services techniques ou transport des produits, etc.) pour le développement socio-économique du pays, selon les principes suivants et conformément aux lois et réglementations y afférentes du Japon.

L'aide financière non-remboursable n'est pas effectuée sous forme de don en nature au pays bénéficiaire.

1. Procédure de l'aide financière non-remboursable

Le programme d'aide financière non-remboursable est exécuté selon la procédure suivante :

1) Demande (requête effectuée par le pays bénéficiaire)

Etudes (étude préliminaire / étude du concept de base effectuées par la JICA)

Estimation et Approbation (estimation par le Gouvernement du Japon et approbation

par le Conseil des ministres du Japon)

Détermination de l'exécution (Echange de Notes entre les deux gouvernements)

Exécution (mise en oeuvre du Projet)

2) Lors de la première étape, la requête présentée par le pays bénéficiaire est examinée par le Gouvernement du Japon (Ministère des Affaires Etrangères) afin de déterminer si elle est pertinente dans le cadre de l'aide financière non-remboursable. Au cas où il serait confirmé que la requête est prioritaire en tant que projet d'aide financière non-remboursable, le Gouvernement du Japon demande à la JICA de procéder à une étude.

Lors de la seconde étape, l'étude (étude du concept de base) est effectuée par la JICA ayant conclu un contrat avec une société de consultation japonaise chargée de l'exécution de cette étude.

Lors de la troisième étape (estimation et approbation), le Gouvernement du Japon décide, sur la base du rapport de l'étude du concept de base élaboré par la JICA, si le projet convient au cadre de l'aide financière non-remboursable. Il est ensuite soumis au Conseil des ministres pour approbation.

Lors de la quatrième étape (détermination de l'exécution), l'exécution du projet approuvé par le Conseil des ministres est officiellement déterminée par la signature de l'Echange de Notes entre les deux gouvernements.

Au fur et à mesure de l'exécution du projet, la JICA accélérera le processus d'exécution en apportant son soutien au pays bénéficiaire pour la procédure d'appel d'offres, les signatures des contrats et les autres opérations nécessaires.

2. Contenu de l'étude

1) Contenu de l'étude

Le but de l'étude (étude du concept de base) effectuée par la JICA est de fournir un document de base permettant de déterminer si un projet est exécutable ou non dans le cadre du Programme d'aide financière non-remboursable du Japon. Le contenu de l'étude est le suivant :

- Confirmer l'arrière-plan de la requête, les objectifs et les effets du projet ainsi que les capacités de maintenance du pays bénéficiaire nécessaires à l'exécution du projet,

- Evaluer la pertinence de l'aide financière non-remboursable aux points de vue technologique et socio-économique,
- Confirmer le concept de base du plan convenu après discussions entre les deux parties,
- Préparer un plan de base du projet, et
- Estimer les coûts du projet

Le contenu de la requête n'est pas obligatoirement approuvé en tant que contenu de l'aide financière non-remboursable. Le concept de base du projet doit être confirmé par rapport au cadre de l'aide financière non-remboursable du Japon.

Le Gouvernement du Japon demande au gouvernement du pays bénéficiaire de prendre toutes les mesures pour assurer son indépendance lors de l'exécution du projet. Ces mesures doivent être garanties même si elles n'entrent pas dans la juridiction de l'organisme de l'exécution du projet dans le pays bénéficiaire. L'exécution du projet est confirmée par tous les organismes concernés du pays bénéficiaire à travers du Procès-Verbal des discussions.

2) Sélection des consultants

En vue de la bonne exécution du projet, la JICA effectue une sélection parmi les consultants enregistrés auprès de la JICA après avoir procédé à un examen des propositions soumises par ces derniers. Le consultant sélectionné procède à l'étude du concept de base et élabore le rapport sur la base des références fournies par la JICA.

A l'étape de conclusion du contrat entre le consultant et le pays bénéficiaire après l'Echange de Notes, la JICA recommande le même consultant que celui qui a participé à l'étude du plan de base afin d'assurer une cohérence technique entre l'étude du concept de base et le plan détaillé.

3. Plan de l'aide financière non-remboursable du Japon

1) Echange de Notes (E/N)

L'aide financière non-remboursable du Japon est accordée conformément aux Notes échangées entre les deux gouvernements et dans lesquelles sont confirmés, entre autres, les objectifs, la durée, les conditions et le montant de l'aide.

2) La "durée de l'aide" s'inscrit dans l'année fiscale dans laquelle le Conseil des ministres a approuvé le projet. Toutes les procédures d'aide, Echange de Notes, conclusion des contrats avec le consultant et le contractant et paiement final à ceux-ci, doivent être achevées durant cette année fiscale.

Toutefois, en cas de retard lors de la livraison, de l'installation ou de la construction due à des éléments incontrôlables tels que le désastre naturel, la durée de l'aide financière non-remboursable pourra être prolongée d'une année fiscale supplémentaire après accord entre les deux gouvernements.

3) L'aide doit être en principe réservée exclusivement à l'achat de produits provenant du Japon ou du pays bénéficiaire, et aux services des ressortissants japonais ou du pays bénéficiaire.

Le terme "ressortissant japonais" signifie les personnes physiques japonaises ou les personnes morales japonaises dirigées par des personnes physiques japonaises.

Lorsque les deux gouvernements le jugent nécessaires, l'aide financière non-remboursable peut être utilisée pour les produits ou les services d'un pays tiers (autre que le Japon ou le pays bénéficiaire).

Toutefois, dans le cadre de l'aide financière non-remboursable, les principaux contractants, à savoir le consultant, l'entrepreneur et la société de commerce nécessaires à l'exécution de l'aide doivent en principe être exclusivement des ressortissants japonais.

4) Nécessité de la vérification

Le gouvernement du pays bénéficiaire ou son représentant autorisé conclura les contrats en Yen japonais avec les ressortissants japonais. Ces contrats seront vérifiés par le Gouvernement du Japon. Cette vérification est nécessaire car les fonds de l'aide financière non-remboursable proviennent des taxes des citoyens japonais.

5) Dispositions à prendre par le gouvernement du pays bénéficiaire lors de l'exécution de l'aide financière non-remboursable, le pays bénéficiaire devra prendre les dispositions suivantes :

- Acquérir, dégager et niveler le terrain nécessaire pour les sites du projet, avant le commencement des travaux de construction,
- Assurer les installations de distribution d'électricité, d'approvisionnement et d'évacuation des eaux ainsi que les autres utilités nécessaires à l'intérieur et aux alentours du site,
- Prévoir les bâtiments nécessaires avant les travaux d'installation dans le cas où le projet consiste à fournir des équipements,
- Prendre en charge la totalité des dépenses pour l'exécution rapide du déchargement et du dédouanement dans le port de débarquement ainsi que le transport terrestre des produits achetés dans le cadre de l'aide financière non-remboursable,
- Exonérer les ressortissants japonais de droits de douane, taxes intérieures et/ou autres levées fiscales imposées dans le pays bénéficiaire eu égard à la fourniture des produits et des services spécifiés dans les contrats vérifiés, et
- Accorder aux ressortissants japonais dont les services pourraient être requis en relation avec la fourniture des produits et des services spécifiés dans les contrats vérifiés, toutes les facilités nécessaires pour leur entrée et leur séjour dans le pays bénéficiaire pour l'exécution des travaux.

6) "Usage adéquat"

Le pays bénéficiaire est requis d'entretenir et d'utiliser les installations construites et les équipements achetés dans le cadre de l'aide financière non-remboursable de manière adéquate et efficace ainsi que de désigner le personnel nécessaire pour le fonctionnement et la maintenance aussi bien que de prendre en charge toutes les dépenses autres que celles couvertes par l'aide financière non-remboursable.

7) "Réexportation"

Les produits achetés dans le cadre de l'aide financière non-remboursable ne doivent pas être réexportés à partir du pays bénéficiaire.

8) Arrangement Bancaire(A/B)

a) Le gouvernement du pays bénéficiaire ou son représentant autorisé devra ouvrir un compte à son nom dans une banque agréée du Japon (ci-après dénommée la "Banque"). Le Gouvernement du Japon exécutera l'aide financière non-remboursable en procédant aux paiements en Yen japonais pour couvrir les obligations du gouvernement du pays bénéficiaire ou de son représentant autorisé conformément aux contrats vérifiés.

b) Les paiements seront effectués lorsque les demandes de paiement seront présentées par la Banque au Gouvernement du Japon conformément à l'Autorisation de paiement émise par le gouvernement du pays bénéficiaire ou de son représentant autorisé.

9) Autorisation de Paiement (A/P)

Le gouvernement du pays bénéficiaire devra régler à la Banque la commission de notification de l'autorisation de paiement et la commission de paiement.

Principaux Travaux à exécuter par chaque gouvernement

No.	E L E M E N T S	Couvert par le Japon	Couvert par le pays bénéficiaire
1	Acquisition du terrain		●
2	Dégagement, nivellement et aménagement du terrain, si nécessaire		●
3	Construction de portes et de murs aux sites et autour des sites		●
4	Construction de parking	●	
5	Construction de voies (routes)		
	1) à l'intérieur du site	●	
	2) à l'extérieur du site		●
6	Construction de bâtiment	●	
7	Fourniture des facilités pour les distributions et d'autres facilités		
	1) Electricité		
	a. Branchement du réseau de distribution électrique jusqu'au site		●
	b. Installation de ligne électrique à l'intérieur du site	●	
	c. Installation de disjoncteur principal et de transformateur	●	
	2) Alimentation en eau		
	a. Aménagement de la conduite principale d'eau de la ville jusqu'au site		●
	b. Installation du système de drainage et d'égout (égouts des eaux usées, égout pluvial et d'autres) à l'intérieur du site	●	
	3) Drainage		
	a. Aménagement des égouts principaux de la ville (égout pluvial et d'autres) jusqu'au site		●
	b. Installation du système de drainage et d'égout (égouts des eaux usées, égout pluvial et d'autres) à l'intérieur du site	●	
	4) Gaz		
	a. Aménagement du réseau de distribution de gaz jusqu'au site		●
	b. Installation du système de fourniture de gaz à l'intérieur du site	●	
	5) Système téléphonique		
	a. Extension de la ligne téléphonique jusqu'au tableau de distribution du bâtiment		●
	b. Fourniture du tableau de distribution et extension de la ligne après le tableau de distribution	●	
	6) Mobilier et Equipements		
	a. Meubles de bureau généraux (moquettes, rideaux, tables, chaises et autres)		●
	b. Equipements pour le projet	●	
8	Prise en charge des commissions suivantes de la banque de change japonaise pour les services bancaires basés sur les arrangements bancaires (A/B)		
	1) Commission de notification de l'autorisation de paiement (A/P)		●
	2) Commission de paiement		●
9	Déchargement et Dédouanement au port de débarquement du pays bénéficiaire		
	1) Transport vers le pays bénéficiaire par mer (air) de produits originaires du Japon	●	
	2) Exonération d'impôts et dédouanement des produits au port de débarquement du pays bénéficiaire		●
	3) Transport interne du pays entre le port de débarquement et le site	(●)	(●)
10	Accorder aux ressortissants japonais dont les services pourraient être requis dans le cadre de la fourniture des produits ou dans le cadre du contrat toute l'aide nécessaire pour assurer leur arrivée dans le pays bénéficiaire et y permettre leur séjour afin qu'ils puissent exécuter lesdits services		●
11	Exonérer les ressortissants japonais de droits de douane, taxes intérieures et/ou autres levées fiscales imposées dans le pays bénéficiaire eu égard à la fourniture des produits et des services spécifiés dans les contrats vérifiés		●
12	Exploitation en maintenance correcte et efficace des installations construites et des équipements fournis dans le cadre de l'aide financière non-reboursable		●
13	Prise en charge de toutes dépenses, autres que celles couvertes par l'aide financière non-reboursable, nécessaires à la construction des installations et au transport et montage des équipements		●

Procès-verbal des Réunions de
l'Etude du Concept de Base sur le Projet de Construction des Ponts
en République du Mali et en République du Sénégal

(Restitution du rapport de synthèse de l'étude du concept de base)

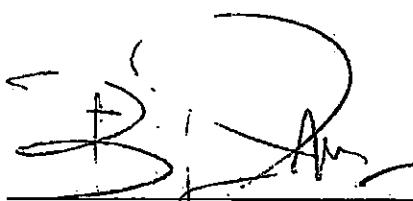
En vue d'effectuer une étude du concept de base sur le Projet de Construction des Ponts (de Falémé, de Bafing et de Balé) en République du Mali et en République du Sénégal (désignée ci-après « l'Etude »), l'Agence Japonaise de Coopération Internationale (désignée ci-après « la JICA ») a délégué une mission au mois de mai 2006 au Sénégal et au Mali. A travers les discussions avec les autorités compétentes des deux Gouvernements et des visites sur le terrain, et à la lumière des travaux d'analyse au Japon, la JICA a élaboré le rapport de synthèse de l'étude du concept de base pour le Projet.

Pour expliquer le contenu de ce rapport aux autorités compétentes concernées, la JICA a délégué de nouveau une mission chargée de l'explication du rapport de synthèse de l'étude du concept de base (désignée ci-après « la Mission ») conduite par Monsieur Eizen IREI, Directeur du bureau de la JICA au Sénégal, du 27 novembre au 7 décembre 2006 au Mali et au Sénégal.

Après avoir tenu des séances de travail sectorielles regroupées au niveau de chaque pays, une réunion de synthèse à laquelle ont pris part le Mali, le Sénégal et la JICA s'est tenue à Bamako du 04 au 06 Décembre 2006.

A l'issue des discussions, les trois parties ont confirmé les points essentiels mentionnés dans les pages suivantes. La Mission poursuivra l'Etude et élaborera le rapport définitif de l'étude du concept de base.

Fait à Bamako le 5 décembre 2006



Mr. Eizen IREI

Chef de la Mission d'Etude
Agence Japonaise de Coopération
Internationale (JICA), Japon

Mr. Bassirou Guisse

Directeur des Travaux Publics
Représentant de la partie sénégalaise du
Comité du suivi du projet
République du Sénégal



Mr. Issa Hassimi Diallo

Directeur National Adjoint des Routes
Représentant de la partie malienne du
Comité du suivi du projet
République du Mali

1. Contenu des discussions de la réunion de synthèse

1-1 Les trois parties ont discuté sur les points suivants :

- a. examen et adoption du contenu du rapport de synthèse de l'étude de base ;
- b. consultation entre les deux pays et élaboration du projet de protocole d'accord ;
- c. méthodologie d'élaboration des rapports d'avancement ;
- d. divers.

1-2 Les participants de cette réunion sont indiqués dans l'annexe.

2. Contenu du rapport de synthèse de l'étude du concept de base

Les Gouvernements malien et sénégalais ont donné leur accord de principe et accepté le contenu du rapport de synthèse de l'étude du concept de base, comprenant l'étendue de la coopération japonaise, expliqué par la Mission.

3. Etat d'avancement de la conclusion du Protocole d'accord entre les deux pays sur le pont frontalier

3-1 Les deux Gouvernements malien et sénégalais ont confirmé la création d'un comité du suivi du projet du pont de Falémé qui enjambe la frontière Mali-Sénégal parmi les trois ponts à construire dans le cadre du Projet. Ce comité est principalement chargé de la coordination technique, juridique et administrative du pont frontalier.

3-2 En ce qui concerne les rubriques d'accord entre les deux pays nécessaires à la mise en œuvre du Projet, les deux délégations malienne et sénégalaise ont consenti définitivement le contenu du projet de Protocole d'Accord.

3-3 Sur la base du projet de l'accord définitif, les deux Gouvernements malien et sénégalais concluront le Protocole d'Accord au plus tard le 31 janvier 2007 et informeront l'Ambassade du Japon au Sénégal.

3-4 Les deux délégations malienne et sénégalaise ont décidé de tenir la première réunion du Comité du suivi du projet à Dakar au mois de mai 2007 et informeront la partie japonaise de la date de cette réunion. Par ailleurs, les deux parties devront assurer les frais pour tenir les prochaines réunions du comité du suivi du projet.

4. Programme de l'aide financière non-remboursable du Japon

Concernant le programme de l'aide financière non-remboursable du Japon expliqué par la Mission, les deux Gouvernements malien et sénégalais ont, de nouveau, pris connaissance des modalités de mobilisation de ce programme mentionné dans les Annexe-4 et -5 du P.V. signé le 2 juin et le 7 juin 2006 ainsi que des tâches de base à la charge des deux pays.

5. Calendrier de la poursuite de l'Etude

Sur la base des résultats des discussions sur la présente étude, la JICA rédigera le rapport définitif de l'étude du concept de base et l'enverra aux Gouvernements malien et sénégalais avant la fin février 2007.

6. Autres

6-1 Les deux parties malienne et sénégalaise ont réaffirmé la dénomination du pont de Falémé pour l'ouvrage frontalier entre le Mali et le Sénégal pendant tout le processus de l'étude et de la mise en

œuvre du Projet.

6-2 Pour démarrer le Projet au plus tôt, les parties malienne et sénégalaise ont confirmé la mise en œuvre assurée des travaux suivants :

- (1) pour le tronçon entre Saraya et Falémé, la partie sénégalaise achèvera en premier lieu les travaux de terrassement qui devront précéder les autres travaux de l'aménagement routier afin d'assurer le passage des véhicules et engins de construction sur ce tronçon avant la fin novembre 2007 ;
- (2) pour le tronçon entre Sékokoto et Balé, la partie malienne s'assurera d'un budget nécessaire en 2007 et mettra en œuvre l'aménagement de la route d'accès aux sites afin d'assurer le passage des véhicules et engins de construction sur ce tronçon au plus tard en fin novembre 2007. Toutefois, la partie malienne pourra envisager l'achèvement des travaux de terrassement en premier lieu qui devront précéder les autres travaux de l'aménagement routier afin d'assurer le passage des véhicules et engins de construction sur ce tronçon avant la fin novembre 2007. Par ailleurs, elle achèvera les travaux de réhabilitation du pont qui enjambe le fleuve Bakoy avant la fin juin 2007, la date limite ultime étant la fin novembre 2007 ;
- (3) pour juger le moment propice de la mise en œuvre des travaux de construction de chacun des trois ponts faisant l'objet du présent projet, les deux parties malienne et sénégalaise rendront compte, tous les trois mois, de l'état d'avancement des travaux mentionnés ci-dessus (1) et (2) à la partie japonaise, en l'occurrence à l'Ambassade du Japon au Sénégal et au Bureau de JICA à Dakar. A cet effet, la partie japonaise indiquera, préalablement avant le 31 janvier 2007, aux deux parties malienne et sénégalaise le formulaire avec les rubriques d'information et la date limite de la présentation du premier rapport de l'état d'avancement des travaux.

6-3 Pour l'aménagement du pont frontalier, les deux parties malienne et sénégalaise ont confirmé la prise en charge et la mise en œuvre des mesures suivantes :

- (1) mise à disposition des terrains nécessaires aux travaux de construction tels que les sites des ouvrages, les lieux dentreposage du matériel et des matériaux, les sites d'installation des centrales de malaxage et d'enrobage, et les bureaux ;
- (2) obtention des autorisations et certificats nécessaires à la mise en œuvre du présent projet comprenant l'autorisation d'utilisation des zones d'emprunt (carrières) et lieux de décharge ;
- (3) mesures concernant l'entrée et le séjour au Mali et au Sénégal des personnes (le Consultant et l'Entrepreneur) et des véhicules impliqués dans le présent projet comprenant la délivrance des permis de séjour pour les personnes et des étiquettes adhésives d'identité pour les véhicules ;
- (4) établissement d'un système simplifié des formalités de dédouanement des matériels et matériaux de construction pour leur passage aisément à la frontière ;
- (5) mesures budgétaires concernant l'exonération des taxes à l'importation des matériaux et équipements utilisés dans le cadre du présent projet ;
- (6) mesures de sécurité des alentours des chantiers et installations temporaires pendant la durée des travaux ;
- (7) exploitation et entretien des ponts et voies d'accès faisant l'objet du projet après leur mise en service (avec le budget nécessaire).

6-4 En ce qui concerne l'aménagement des ponts de Balé et de Bafing, la partie malienne a confirmé la prise en charge et la mise en œuvre des mesures suivantes :

- (1) mise à disposition des terrains nécessaires aux travaux de construction tels que les sites des ouvrages, les lieux dentreposage du matériel et des matériaux, les sites d'installation

Annexe Liste des participants des trois parties

Pour le Mali :

MM Issa Hassimi DIALLO, Directeur National Adjoint des Routes
Almaïmoune Ali, Chargé du projet.
Seydou BAGAYOGO, Sous Directeur des opérations / Direction Générale de la Dette
Publique / Ministère de l'Economie et des Finances : empêché,
Taoulé KEITA, Direction de la Coopération Internationale / Ministère des Affaires Etrangères
et de la Coopération Internationale : empêché

Pour le Sénégal :

MM Bassirou GUISSE, Directeur des Travaux Publics ;
Oumar SY, Directeur Technique de l'AATR, pi ;
Karamoko TRAORE, Chargé du projet (AATR) ;
Abdoul Aziz NDIAYE, représentant de la Direction des Transports Terrestres ;
Momar SOW, représentant de la Direction de l'Environnement et des Etablissements Classés.

Pour la JICA :

MM Eizen IREI, Chef de Mission, Directeur du Bureau JICA à Dakar
Masahiko EGAMI, Gestion et coordinateur de projet,
Département de la coopération financière non- remboursable de la JICA
Minoru MIURA, Chef d'équipe d'ingénieur – conseil (Katahira & Engineers International)
Hidetaka SAGARA, (Katahira & Engineers International)
Ryōhei WATANABE, (Katahira & Engineers International)
Tsuyoshi YAMAJUKU, (Katahira & Engineers International)
Kazuo ANDO, Interprète, (Katahira & Engineers International)

- des centrales de malaxage et d'enrobage, et les bureaux ;
- (2) obtention des autorisations et certificats nécessaires à la mise en oeuvre du présent projet comprenant l'autorisation d'utilisation des zones d'emprunt (carrières) et lieux de décharge ;
- (3) enlèvement du pont existant cassé à Balé ;
- (4) établissement d'un système simplifié des formalités de dédouanement des matériels et matériaux de construction pour leur passage aisément de la frontière ;
- (5) mesures budgétaires concernant l'exonération des taxes à l'importation des matériaux et équipements utilisés dans le cadre du présent projet ;
- (6) mesures de sécurité des alentours des chantiers et installations temporaires pendant la durée des travaux ;
- (7) exploitation et entretien des ponts et voies d'accès faisant l'objet du projet après leur mise en service (avec le budget nécessaire).

6-5 Les deux parties malienne et sénégalaise ont confirmé de nouveau que les démarches pour les considérations environnementales et sociales relatives au présent projet ont été achevées.

Annexe : Liste des participants des trois parties

- La prise en compte du tirant d'air du pont de Kidira, ouvrage situé en aval sur le même affluent en l'occurrence la Falémé. Cet ouvrage pourrait servir d'élément de comparaison et de justification de toute modification du tirant d'air qui pourrait intervenir. Selon les informations reçues, cet ouvrage a été construit par le Mali en 1994 un tirant d'air de 4.0m.

Le représentant de l'OMVS a salué l'esprit de la réunion du 4 octobre 2007 qui s'inscrit parfaitement dans le cadre de la bonne collaboration entre l'OMVS et les Etats membres. Il a confirmé à la mission de la JICA chargée de l'étude des ponts que les informations sur les tirants d'air, communiquées par l'OMVS dans sa correspondance n° 1264 du 05 septembre 2007 (note technique jointe), ne sont que des suggestions et ne constituent pas des normes car n'ayant pas été adoptées par le Conseil des Ministres de l'OMVS et par conséquent elles ne s'imposent pas aux Etats membres de l'OMVS.

La délégation du Mali a tout d'abord salué la rencontre de ce jour et a tout de même déploré le fait de n'avoir pas été conviée à la rencontre du 31 Août 2007 qui a regroupé la partie sénégalaise et l'OMVS sur la question du tirant d'air du pont de Falémé. Elle a émis le souhait qu'une telle démarche soit corrigée à l'avenir pour permettre au Comité Technique de Suivi des ponts (Mali, Sénégal) de jouer son rôle. Les deux parties malienne et sénégalaise ont convenu de la nécessité d'une concertation mutuelle.

Elle a ensuite insisté sur la célérité que doit connaître l'étude et la mise en œuvre des travaux de construction des ponts, eu égard à l'état d'avancement des projets routiers situés sur le corridor. C'est pourquoi, il a souhaité que l'OMVS prenne en compte les caractéristiques des ouvrages existants construits avant la parution de la Charte des eaux en 2002, dans l'élaboration de ses projets de navigations.

La délégation du Mali a également rappelé que la Cellule Nationale de l'OMVS et la Direction Nationale de l'Hydraulique ont toujours été associées au processus de dimensionnement des ponts au Mali.

La partie Sénégalaise a rappelé l'essentiel des discussions avec la JICA concernant le tirant d'air du pont de Falémé et a surtout insisté sur la nécessité de trouver une solution consensuelle qui prend en compte les projets existants et futurs.

PROCES - VERBAL

DE LA REUNION DE RESTITUTION DES ETUDES DU PONT DE FALEME, PONT FRONTALIER SITUÉ SUR LE CORRIDOR DAKAR - BAMAKO PAR LE SUD

Dans le cadre de l'exécution de l'étude de concept de base du projet de construction du pont de Falémé, une réunion de restitution de la mission des experts de l'Agence Japonaise de Coopération Internationale (JICA) s'est tenue le 04 Octobre 2007 à Dakar dans la salle de conférence du Ministère des Infrastructures et de l'Assainissement (MIA). Elle a regroupé les experts du Sénégal, du Mali et de l'OMVS.

La réunion a été présidée par Monsieur Thierno Mademba Gaye, Directeur de Cabinet du MIA.

La liste de présence est jointe en annexe.

En ouvrant les travaux, Monsieur Thierno Mademba Gaye Directeur de Cabinet, après avoir souhaité la bienvenue à la délégation malienne, a émis le vœu de voir le projet de construction du pont de Falémé se réaliser dans les meilleurs délais pour permettre l'intégration régionale.

Dans ce cadre, Mr WATANABE chef de projet a rappelé que les objectifs de la mission portaient sur :

- 1) La confirmation de l'état d'avancement des travaux routiers du corridor pour la construction du pont de Balé;
- 2) Les échanges sur les caractéristiques du pont sur la Falémé et particulièrement sur la hauteur du tirant d'air.

S'agissant du premier point, la mission a, sur la base des informations reçues des deux pays, exprimé sa satisfaction sur l'état d'avancement des projets de ponts.

Concernant le pont sur la Falémé, la partie sénégalaise a fait part des résultats des discussions avec la partie japonaise sur le tirant d'air à retenir. Les préoccupations des différentes parties ont été marquées sur :

- Le tirant d'air à adopter définitivement pour la conception du pont de Falémé en concertation avec l'OMVS et les Etats concernés (Mali, Sénégal), en prenant en considération les projets en cours et futurs de l'OMVS.

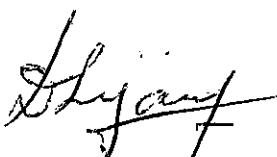
Y0 PW
L

Les deux parties malienne et sénégalaise ont salué la disponibilité et l'esprit de collaboration dont la JICA a fait preuve dans la conduite du projet de construction des ponts sur le corridor Bamako-Dakar par le sud.

Enfin, la Délégation du Mali et la mission de la JICA ont réitéré leurs remerciements à l'endroit de la partie sénégalaise pour la chaleur de l'accueil et l'attention toute particulière dont elles ont fait l'objet durant leur séjour à Dakar.

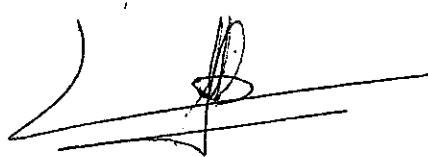
Fait à Dakar, le 05 octobre 2007

**Pour la partie sénégalaise
Le Directeur des Travaux
Publics, pi**



Yaya Diatta

**Pour la partie malienne
Le Directeur National Adjoint des
Routes**



Issa Hassimi Diallo

Pour la mission JICA



R. WATANABE

A l'issue des échanges des points de vue, il a été arrêté ce qui suit :

- 1) Etant donné que le pont sur la Falémé sera construit sur le même affluent que celui des ponts existants à Kidira (pont routier et pont ferroviaire), la hauteur du tirant d'air la plus faible de ces deux ouvrages de Kidira sera appliquée au pont de la Falémé. Toutefois, le tirant d'air maximum du pont de Falémé ne dépassera pas 5 mètres.
- 2) Une mission conduite par l'OMVS et comprenant les experts des deux pays se rendra sur les sites des deux ponts de Kidira pour y relever la hauteur réelle des tirants d'air. Cette mission rédigera un rapport circonstancié qui sera adressé aux deux Etats pays au plus tard le 31 Octobre 2007.

Le Ministre d'Etat, Ministre des Infrastructures et de l'Assainissement (MIA) du Sénégal en sa qualité de Président en exercice du Conseil des Ministres de l'OMVS, adressera dans ce sens une correspondance au Haut Commissaire de l'OMVS.

- 3) Les deux Etats transmettront à la JICA un avis consensuel définitif sur la hauteur du tirant d'air à retenir pour le pont Falémé après la confirmation de l'OMVS au plus tard le 15 Novembre 2007.
- 4) Les deux Etats prendront en compte toutes les modifications portant sur le tracé routier et engendrées par l'augmentation de la hauteur du tirant d'air
- 5) Dans le cadre de la collecte de données, la JICA a demandé à l'OMVS de lui fournir toutes les informations techniques relatives aux projets de construction des barrages de Gourbassi et Moussala, et tout autre projet situé dans la zone d'influence de la Falémé.
- 6) Le représentant de l'OMVS a confirmé que la longueur de la travée centrale retenue dans le projet de pont de la Falémé est suffisante pour la navigation.

La partie malienne a transmis à la partie sénégalaise les salutations cordiales de Monsieur Hamed Diané SAMEGA, Ministre de l'Equipement et des Transports du Mali à son ami et frère Monsieur Habib SY, Ministre d'Etat, Ministre des Infrastructures et de l'Assainissement du Sénégal

Le Directeur de Cabinet, au nom du Ministre d'Etat, Ministre des Infrastructures et de l'Assainissement du Sénégal, a saisi cette opportunité pour adresser ses vives félicitations et ses encouragements au nouveau Ministre de l'Equipement et des Transports du Mali.

Liste des Personnes présentées dans une réunion ou une entrevue (en lettres d'imprimerie)

Nom et Prénom	Nom du Ministère ou Organisation	Fonction ou Qualité
○ Papa Goumbio LO	MIA / CEREEQ	JG
✓ SUGIYAMA Hiroki	Amb JPN	2 ^e sec
✓ KOUTA Baigawna	MIA / CTE	CTE
✓ GAYE Thiermo	MIA	Dout

Y/ RW

L 04/10/2007

Liste des Personnes présentées dans une réunion ou une entrevue (en lettres d'imprimerie)

Nom et Prénom	Nom du Ministère ou Organisation	Fonction ou Qualité
R. WATANABE	Mission japonaise	Chef de Projet
Y. AOKI	" "	Conception du Pont
G. Suzuki	" "	Interprète
HAYASHI, Emiko	JICA	Administrateur de programme
NDOME Mamadou	JICA	Charge de programme
Moriba KONG	Ministère des Rives de l'Energie et de l'Eau Nati	Expert Ingénieur des Transports.
Isse Hassimé Di ALLO	Agence Nationale pour les Routes / H. Bq et Transport	Directeur Adjoint
TRAORE Karamoko	AATR	charge de projets
FATY Malang	DTP / MIA	Chef Division Chef Projet
Yaya DIATTA	MIA / DTP	Chef - APORAS DTPi
Boubacar AMARA	ONVS / H.C.	Chef Division Infrastructures et Transports
Ndiaga SECK	DTC	Conducteur de Travaux Géodésiques

Y, F. D.W.

Annexe - 3

Protocole d'accord entre le Gouvernement de la République du Mali et le Gouvernement de la République du Sénégal pour la construction d'un pont sur la Falémé

Le Gouvernement de la République du Mali

Et

Le Gouvernement de la République du Sénégal

- ❖ Désireux de raffermir leurs liens d'amitié et de coopération ;
- ❖ Engagés à œuvrer pour l'intégration sous-régionale ;
- ❖ Considérant l'importance attachée par l'UEMOA au développement du corridor Bamako - Dakar ;
- ❖ Attendu que les deux parties ont présenté au Gouvernement du Japon une demande d'aide non remboursable destinée au financement de la conception détaillée et de la construction d'un pont sur la Falémé y compris les installations annexes ;
- ❖ Considérant que ce nouveau pont est indispensable au développement des échanges et à la libre circulation des personnes et des biens

Conviennent et arrêtent ce qui suit :

Article premier : Dispositions générales

1. Le Gouvernement de la République du Mali et le Gouvernement de la République du Sénégal désignés dans tout ce qui suit par le terme « les parties » reconnaissent la nécessité de construire un pont frontalier enjambant la Falémé sur le corridor Bamako ← Dakar par le sud pour faciliter et impulser les échanges entre les deux pays.
2. Il est établi que la frontière Mali - Sénégal sur le fleuve Falémé est la ligne centrale du courant d'eau de ce fleuve conformément aux prescriptions relatives à la frontière des deux pays. L'indicateur frontalier et/ou le poteau frontière devra être installé sur le pont par les autorités concernées des deux pays.
3. Pour ce qui concerne le pouvoir administratif, chaque pays exerce sa souveraineté.

République du Mali
Un peuple, Un but, Une foi.

République du Sénégal
Un peuple, Un but, Une foi.

Protocole d'accord entre le Gouvernement de
la République du Mali et le Gouvernement de
la République du Sénégal pour la construction
d'un pont sur la Falémé.

Bamako, le 05 décembre 2006

Article 2 : Comité de suivi du projet

1. Les deux parties ont convenu de créer un comité de suivi du projet (désigné ci-après le Comité) dont le rôle est de coordonner l'ensemble du projet sur les plans technique, juridique et administratif. Le Comité est composé ainsi qu'il suit :

- Pour la partie malienne :

- Issa Hassimi DIALLO, Directeur National Adjoint des Routes / Ministère de l'Equipement et des Transports ;
- Almaïmoune Ali, Chef du projet Kita – Saraya / Direction Nationale des Routes / Ministère de l'Equipement et des Transports (MET) ;
- Seydou BAGAYOGO, Sous Directeur des Opérations / Direction Générale de Dette Publique / Ministère de l'Economie et des Finances.
- Taoulé KEÏTA, Direction de la Coopération Internationale / Ministère des Affaires Etrangères et de la Coopération Internationale.

- Pour la partie sénégalaise :

- Le Directeur des Travaux Publics / Ministère des Infrastructures, de l'Equipement, des Transports Terrestres et des Transports Maritimes Intérieurs (MIETTMI) ;
- Le Directeur Technique de l'AATR / MIETTMI ;
- Le Chargé du projet / AATR / MIETTMI ;
- Le représentant du Ministère de l'Economie et des Finances (MEF) ;
- Le représentant du Directeur de l'Environnement et des Etablissement Classés / Ministère de l'Environnement et de la Protection de la Nature (MEPN) ;
- Le représentant du Directeur des Transports Terrestres / MIETTMI.

2. La Direction Nationale des Routes du Mali et la Direction des Travaux Publics du Sénégal coordonnent et administrent de concert le comité.

3. Les parties conviennent que les Ministres en charge des routes des deux pays sont les Autorités responsables de la supervision générale du projet auxquelles le comité présentera ses rapports.
4. La Direction Nationale des Routes du Mali et l'Agence Autonome des Travaux Routiers du Sénégal sont les organes d'exécution du projet et sont responsables de sa gestion.
5. Les réunions du comité se tiendront de manière alternée dans les deux pays. Les parties prendront en charge, chacune en ce qui la concerne, ses propres dépenses.

Article 3 : Responsabilités Générales des deux parties

Pour assurer la bonne exécution du projet, les parties conviennent :

1. Le contrat des travaux devra être conclu conformément aux "Directives concernant la coopération financière non-remboursable japonaise pour les projets généraux et pour les pêches" de l'Agence Japonaise de Coopération Internationale (JICA).
2. Les Gouvernements malien et sénégalais concluront conjointement un contrat avec une société d'ingénieur-conseil japonaise pour les services de consultation se rapportant à la conception détaillée et à la supervision des travaux de construction.
Ils passeront également un contrat avec un entrepreneur japonais pour la construction du pont. Le Maître d'Ouvrage de ces deux contrats est le MET du Mali et le MIETTMI du Sénégal.
3. L'exécution des prestations ci-après incombe aux deux parties :
 - a) la passation du contrat pour les services de consultation ;
 - b) l'appel d'offres pour choisir un entrepreneur ;
 - c) la passation du contrat pour les travaux de construction ;
 - d) la délivrance des certificats d'achèvement des travaux.
4. Les deux parties prendront toutes les dispositions nécessaires à l'exécution des travaux de construction du pont dont notamment :
 - a) la mise à disposition des terrains nécessaires aux travaux de construction du pont ;

Article 6 : Spécifications techniques de la conception

Concernant le type, l'emplacement du pont et l'étendue des travaux, ceux-ci devront être déterminés suivant le consentement des deux parties conformément aux résultats de l'étude du concept de base effectuée par la JICA et finalement vérifiés par le Gouvernement japonais.

Article 7 : Ressources

Pour les travaux de terrassement du présent projet, et en cas de disponibilité des matériaux, matériels et/ou main d'œuvre qui peuvent présenter une qualité assez suffisante dans chaque territoire des deux pays, l'approvisionnement de ces ressources devra se faire en priorité dans le pays où le prix est moins cher.

Article 8 : Installations

Dès que les terrains seront mis à la disposition de l'entrepreneur par les deux parties, celui-ci devra entreprendre immédiatement la construction de la base vie et des autres installations de chantier.

Article 9 : Durée de l'accord

Cet Accord est valide pour la durée de vie effective du nouveau pont ou toute période de temps convenue entre les parties.

Article 10 : Amendement

Le présent Protocole d'Accord peut être modifié sur le consentement des deux parties. Lorsqu'une des deux parties veut apporter une modification, celle-ci devra informer l'autre partie du contenu de la modification par écrit.

Article 11 : Annexes

1. Les annexes au présent protocole doivent être acceptées par écrit et d'un commun accord entre les parties.
2. Les annexes pourront être d'ordre procédural, financier, scientifique, technique et administratif.

- b) les mesures concernant l'entrée, la liberté de déplacement ainsi que le séjour des ressortissants japonais dans les deux pays ;
 - c) le dédouanement rapide des produits achetés dans le cadre du don japonais ;
 - d) les mesures concernant l'exonération des taxes que chacune des deux parties devra supporter.
5. Les deux parties prendront en charge conjointement toutes dépenses nécessaires à l'exécution du Projet autres que celles couvertes par l'aide financière non-remboursable du Japon.
6. Conformément à la prescription de l'arrangement bancaire (B/A) indiquée dans l'Echange de Notes signé entre le Gouvernement de chaque partie et le Gouvernement du Japon, chacune des deux parties devra ouvrir un compte bancaire dans une des banques japonaises et émettra l'autorisation de paiement (A/P).
7. Avant l'achèvement des travaux de construction du pont, les deux parties construiront des installations frontalières remplissant les conditions requises selon l'accord des deux parties.

Article 4 : Exécution du projet

L'exécution du présent projet est composée des étapes suivantes :

- (a) Signature de l'Echange de Notes concernant la conception détaillée ;
- (b) Conception détaillée ;
- (c) Signature de l'Echange de Notes concernant l'exécution des travaux ;
- (d) Appel d'offres pour les travaux ;
- (e) Exécution des travaux.

Article 5 : Aspects techniques

1. Les coûts d'entretien du nouveau pont seront partagés de manière égale entre les parties ; les modalités techniques et pratiques de réalisation de ces travaux d'entretien seront discutées et arrêtées entre les représentants des parties et feront l'objet d'un protocole.
2. Les parties seront responsables de toutes améliorations futures du pont, les coûts y résultant seront répartis de manière égale entre elles.

ces actifs. Les revenus générés par tous actifs associés au nouveau pont seront partagés par les deux parties de manière égale.

Article 14 : Entrée en vigueur

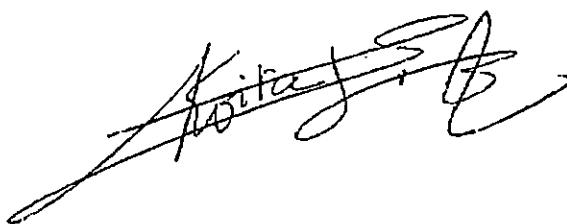
Le présent Protocole d'Accord entrera en vigueur dès sa signature par les Autorités compétentes.

Fait à Bamako, le 05 décembre 2006

En deux exemplaires originaux en français, les deux textes étant identiques et faisant foi.

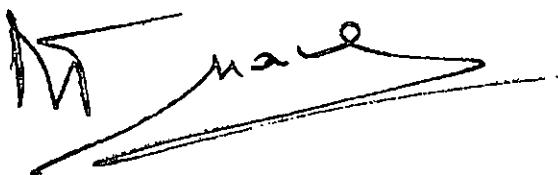
**Au nom du Gouvernement de
la République du Mali**

Le Ministre de l'Equipement et
des Transports



Abdoulaye KOITA

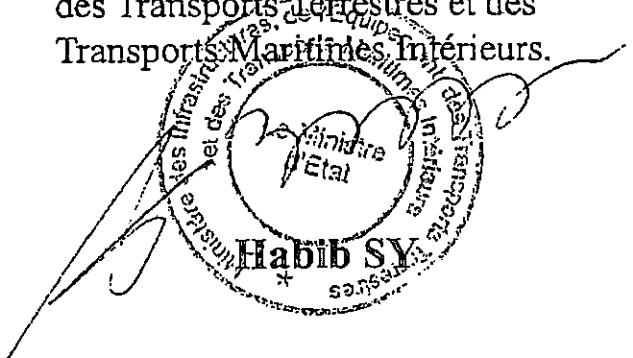
Le Ministre des Affaires
Etrangères et de Coopération
Internationale



Moctar WANE

**Au nom du Gouvernement de la
République du Sénégal**

Le Ministre d'Etat, Ministre des
Infrastructures, de l'Equipement,
des Transports Terrestres et des
Transports Maritimes Intérieurs.



Le Ministre d'Etat, Ministre des
Affaires Etrangères.



Article 12 : Règlement des litiges

1. En cas de litiges entre les parties, en ce qui concerne l'interprétation et l'application du présent protocole, y compris ses annexes, les parties s'efforceront de trouver une solution amiable, après négociations.
2. Si ce litige ne peut être réglé dans six (06) mois, il sera porté sur la demande de l'une des parties, devant un tribunal d'arbitrage défini ci-après.
3. Le tribunal d'arbitrage sera constitué pour chaque cas de litige de la manière suivante :
 - a) dans les deux mois suivants la réception de la demande d'arbitrage, chaque partie désignera un membre du tribunal ;
 - b) ces deux membres sélectionneront ensuite un ressortissant d'un pays tiers qui, après l'accord des deux parties, sera nommé Président du tribunal (ci-après dénommé le « Président ») ;
 - c) le Président sera désigné dans un délai de trois mois suivant la nomination des deux membres.
4. Si durant la période stipulée dans le paragraphe du présent article, les nominations nécessaires n'ont pas eu lieu, les ministres en charge des routes des deux parties soumettront à la diligence des Chefs d'Etat la nomination du Président du tribunal d'arbitrage.
5. Le tribunal prendra sa décision par la majorité des voix. Cette décision sera irrévocable. Chaque partie prendra à sa charge les coûts pour son médiateur et sa représentation durant les procédures d'arbitrage. Les frais résultant de l'intervention du Président et d'autres dépenses seront à la charge des deux parties de manière égale.
Le tribunal d'arbitrage établira ses propres modalités de procédure.
6. Le tribunal d'arbitrage prendra sa décision sur la base des dispositions du présent accord et les principes et réglementations applicables en droit international.

Article 13 : Propriétés du Pont et des ses actifs

Le nouveau pont et tous actifs y relatifs seront la propriété conjointe des deux parties. Chaque partie détiendra une part de Cinquante pour cent (50%) de

Annexe - 4

Lettre relative à la demande d'adoption du tirant d'air du Pont de Falémé à 4,5 m

HAUT COMMISSARIAT

DT/BCE/PGC



Le Haut Commissaire

N° / ER / HC

19 OCT. 2007

Dakar, le

A / Monsieur IREI Eizen,
Représentant Résident de la JICA
au Sénégal
Immeuble ABM, 5ème étage
20, Avenue Léopold Sédar Senghor
BP 3323

DAKAR

Objet : Projet de construction de ponts sur le Corridor Sud Dakar-Bamako -
Projets de l'OMVS dans la zone du projet.

Réf : Votre lettre n°1387/JICA du 02 octobre 2007

Monsieur le Représentant Résident,

Par votre lettre ci-dessus référencée, vous avez bien voulu m'adresser la correspondance par laquelle, le Chef de projet de Katahira & Ingénieurs International, M. Ryohei WATANABE, a exprimé le souhait d'avoir des données complémentaires et documents relatifs aux projets OMVS de construction des barrages sur le Baïng et la Falémé.

Par ailleurs, pour tenir compte des échanges d'informations des différentes rencontres et en réponse à cette demande et au questionnaire figurant dans le rapport préliminaire de septembre 2007 du projet de construction des ponts indiqués, il me plaît de vous faire parvenir les documents suivants :

- Une Note synthèse qui indique, pour chaque aménagement, la localisation du site, les justifications, les caractéristiques générales du barrage et de la centrale hydroélectrique, les études et travaux de terrain réalisés, l'état d'avancement du projet, le financement acquis et la prévision de réalisation ;
- Quatre rapports de Sénégal-Consult qui donnent les détails des caractéristiques des ouvrages et qui fournissent dans les Annexes, le plan général, le plan de situation de la retenue, la carte et le profil géologiques, les plans et coupes du barrage et de la centrale ;

- volume 1A – Généralités ;
 - volume 1B – Rapport de synthèse;
 - volume 7 – Aménagements de Manantali et de Gourbassi ;
 - volume 8 : Aménagements non retenus entre autres: Koukoutamba, Bindougou, Badoumbé, Moussala.
- les tomes 3 et 4 de l'Appel d'offres des bateaux de l'étude de LDE relative à la navigabilité du fleuve Sénégal ;
- un schéma illustrant le système de transport multimodal et d'interconnexion de l'OMVS.

Je voudrais vous préciser que les rapports élaborés par la Guinée en 1976 et 1981 sur Koukoutamba et Bouréya, ainsi que certains rapports récents sur le projet navigation, ont été mis à la disposition des consultants chargés des études en cours d'exécution et ne sont pas disponibles.

Comme, il est aisément de le constater, le développement de la navigation sur les affluents principaux, dans un avenir plus ou moins lointain, est lié à la réalisation de ces projets de barrages sus-indiqués et intéressera, essentiellement, les sections du lit en aval de ces réservoirs. Ces ouvrages vont garantir au profit de la Navigation, un débit d'étiage convenable.

C'est dans ce cadre que les ponts de la Falémé et du Bafing, situés dans des sections susceptibles d'être navigables, sont intéressés par les futures prescriptions de tirant d'air des flotteurs. A ce sujet, « la valeur de hauteur de passage libre sous les poutres du pont sur le Bafing, estimée à 4,0 mètres (correspondant à un tirant d'air des flotteurs de 3,5 à 3,6 m) au dessus des plus hautes eaux navigables (niveau des crues de fréquence 50 %), est tout à fait acceptable »

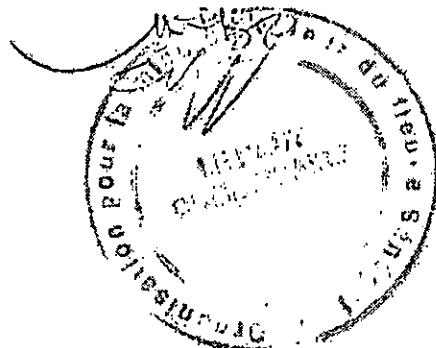
Le pont sur le Bakoye n'est pas concerné par les projets de Navigation de l'OMVS, en raison d'une part, de son emplacement sur la section du fleuve (entre sa source et sa confluence avec le Baoulé) non propice au développement de la navigation pour cause de forte pente de la ligne d'eau et d'autre part, par le fait qu'aucun ouvrage de régularisation n'est retenu en amont du pont. Par conséquent, ce pont déjà reconstruit et élargi par le Gouvernement du Mali sur le Bakoye sera maintenu avec ses caractéristiques techniques actuelles.

Aussi, en complément à ma réponse à la lettre confidentielle du Ministre des Mines, de l'Energie et de l'Eau du Mali, et pour faire suite aux échanges que j'ai eu personnellement avec le Ministre de l'Equipement et des Transports et à la mission technique du Haut-Commissariat de l'OMVS que j'ai dépêchée auprès du lui à Bamako, ai-je l'honneur de vous informer que ces données constituent un Accord entre le Gouvernement de la République du Mali représenté par son Ministre de l'Equipement et des Transports et l'Organisation pour la Mise en Valeur du fleuve Sénégal (OMVS) que j'ai l'honneur de représenter.

Je saisir l'occasion pour vous présenter mes compliments et vous renouveler ma disponibilité et celle de mes collaborateurs pour toutes autres suites urgentes à résérer, pour lever toutes les entraves au déroulement normal du dossier pour laquelle j'attache la plus haute importance.

Veuillez agréer, Monsieur le Représentant Résident, l'assurance de ma considération distinguée.

Mohamedou Salloum Doudé AMIRZOUG



P.J:

- Document cités

Amp.:

- Président en exercice du Conseil des Ministres de l'OMVS,
- Le Directeur Général de l'AATR du Sénégal,
- Le Ministre des Mines, de l'Energie et de l'Eau du Mali
(A l'attention du coordinateur de la Cellule OMVS)
- Le Directeur National des Travaux Routiers du Mali

