

4.2.2 Système d'exploitation et de maintenance du matériel

Nous avons mentionné au ¶ 2.2.3 (2) que le système d'exploitation et de maintenance actuel était satisfaisant, et donc il devrait être suffisant si on utilise les camions ateliers fournis avec le matériel et les pièces de rechange ajoutées à concurrence de 10 % de leur montant.

4.3 Plan d'approvisionnement

4.3.1 Politique d'approvisionnement

Ce projet comprend l'approvisionnement en matériel T.P. et véhicules utilitaires ainsi que la fourniture des pièces détachées et des consommables nécessaires. L'aide du gouvernement japonais porte sur :

- la fourniture des matériels d'entretien routier (y compris les pièces de rechange et les consommables ainsi que l'orientation technique pour la mise en marche et l'entretien initial)
- la supervision des fournitures (y compris les plans de réalisation)

La Direction Ponts & Chaussées du Ministère des Travaux Publics, organisme chargé du projet pour la partie malgache, a fixé le lieu de livraison du matériel au port de Toamasina, comme cela c'est déjà fait dans le passé.

4.3.2 Plan de gestion des fournitures

Le consultant japonais, après avoir été mandaté par le gouvernement de Madagascar, sera chargé du matériel entre la phase d'approvisionnement et la phase finale d'inspection du matériel à la livraison. Après la livraison, le pilotage de la première mise en marche et de l'entretien des engins et véhicules sera faite à Madagascar sous la direction des ingénieurs du fournisseur envoyés sur place.

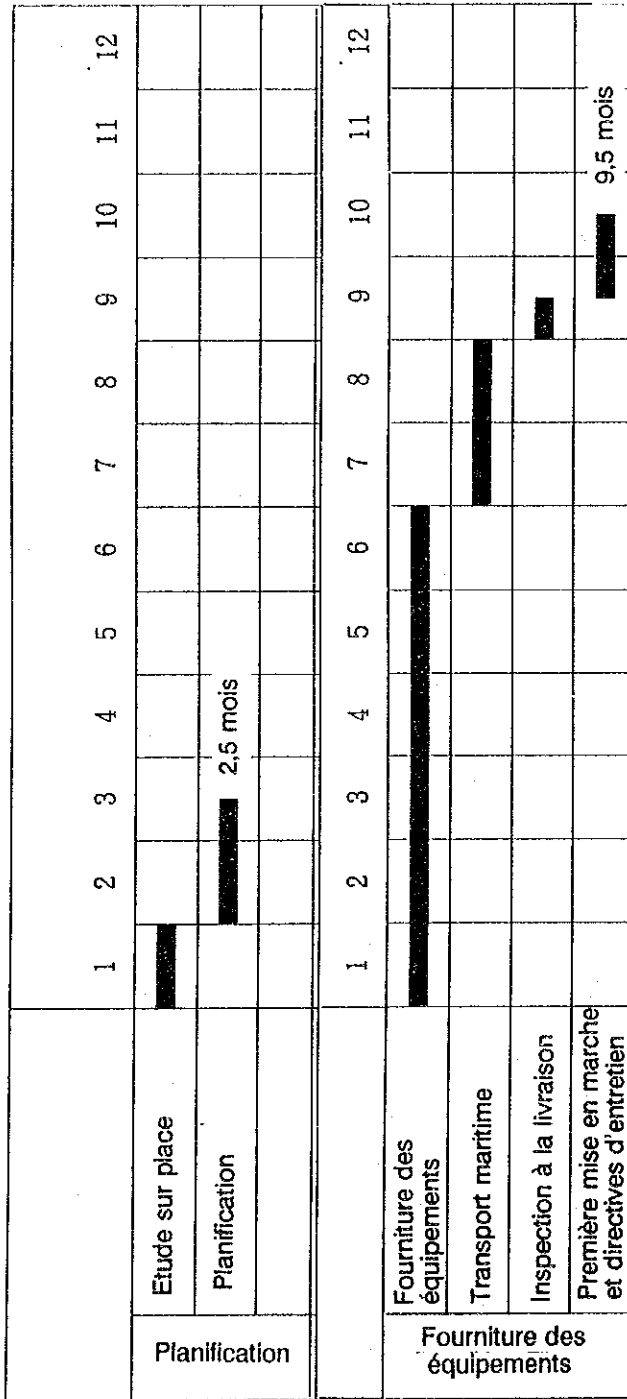
4.3.3 Fournitures d'un pays tiers

Pour ce projet, il ne sera pas nécessaire de faire appel aux services d'un pays tiers.

4.3.4 Calendrier de réalisation

Voir figure 4-1.

Figure 4-1 Calendrier de réalisation



CHAPITRE V IMPACT DU PROJET & CONCLUSIONS

V. IMPACT DU PROJET ET CONCLUSION

Le Ministère des Travaux Publics, chargé du réseau routier de Madagascar (8.500 km de routes) travaille actuellement à l'aménagement de 3.480 km d'axes importants (réparation et entretien de 2.230 km de routes bitumées et réparation de 1.250 km de routes en terre) en liaison avec le septième projet routier en cours.

Notre projet de renforcement des équipements pour l'entretien des routes, dont l'objectif est de fournir du matériel nouveau pour l'entretien et la réparation principalement des routes en terre, est, au même titre que la réparation et la réhabilitation des routes bitumées (réfection des bitumes et des ouvrages d'assainissement), un élément important pour la réalisation des travaux précités qui se poursuivent avec une aide financière de la Banque Mondiale. En effet, étant donnée la vétusté et le faible taux de fonctionnement du matériel que possède actuellement le Ministère des Travaux Publics, sans ce projet, il serait difficile d'atteindre les objectifs du programme, qui sont de rendre la circulation possible sur les axes principaux pendant la saison des pluies grâce à la réhabilitation de la viabilité permanente des chaussées.

La réalisation du projet permettra d'améliorer grandement le réseau routier du littoral oriental et du plateau central, qui sont deux centres économiques importants du pays. Le fait que les produits circulent plus facilement aura un impact important sur l'expansion économique et le niveau de vie des populations.

Nous donnons ci-après les bénéfices qui seront directement dégagés du projet.

Les décrets du Ministère des TP concernant les attributions des différents postes, fixent le rendement moyen annuel d'une brigade d'entretien routier, en fonction de l'état de dégradation des routes. Les chiffres retenus pour chaque brigade dans le cadre du projet sont les suivants.

1. Brigades mobiles d'entretien des subdivisions Ponts et Chaussées
Rendement annuel par brigade 200 km/an
Résultats obtenus par les 6 subdivisions 1.200 km/an

2. Brigades de rechargement des SPTP
Rendement annuel par brigade 66 km/an
Résultats obtenus par les 4 SPTP 264 km/an

En outre, parmi les bénéfices approtés par le projet à l'ensemble du pays, nous citerons :

- la réalisation de l'entretien et des réparations de 1200 km de routes traitées par 4 subdivisions Ponts et Chaussées et de 264 km de routes traitées par 6 brigades de rechargement.
- sa contribution à la réalisation des objectifs du programme routier qui est le pilier du plan d'aménagement des infrastructures sociales à moyen et long terme du gouvernement, et sa contribution à rentabiliser le budget de l'Etat du fait qu'il endiguera la perte des fonctions du réseau routier aménagé dans le passé.
- la baisse des coûts de transport, l'augmentation des productions et de la valeur ajoutée des produits agricoles qui s'ensuivra d'une meilleure circulation des produits entre les régions productrices et les régions consommatrices, et de celle des intrants, produits phytosanitaires et engrais vers les régions productrices, qui intéresse les activités agricoles, les eaux et les forêts, principal secteur économique du pays.
- contribution importante au développement des différents secteurs productifs et notamment de l'agriculture, des eaux et des forêts qui sont les bases de production du pays, et en conséquence au développement de l'économie nationale qui se traduiront par des résultats importants sur l'amélioration du niveau de vie de la population et sur l'emploi.

En outre, la réalisation du projet contribuera grandement à consolider l'environnement social des populations rurales par une meilleure diffusion des services sociaux de santé et d'éducation dans la région du littoral oriental dont la circulation est interrompue sur certains tronçons pendant la saison des pluies à cause du mauvais état des routes.

Etant donné l'étendue des bénéfices attendus et l'impact qu'il aura sur le milieu social des populations, nous avons jugé ce projet conforme pour être réalisé par le biais d'une aide sous forme de don.

Le gouvernement de Madagascar a déjà bénéficié de plusieurs aides japonaise en matière de fourniture de matériel routier et de véhicules utilitaires et a une connaissance approfondie du système de coopération japonaise. Ce projet, en regard de son contenu, ne devrait pas poser de problème de réalisation particulier.

Tableau récapitulatif des principaux bénéfices ressortis de la réalisation du projet :

Problèmes actuels	Contre-mesures du projet	Effet escompté et degré d'amélioration
<p>Sécurité routière considérablement diminuée par les nids de poule qui se forment et s'élargissent sur la plate-forme des routes en terre</p>	<p>Déplacement urgent des brigades mobiles d'entretien basées dans les subdivisions des Ponts et Chaussées sur les points noirs avec leur matériel léger pour réparer les routes. Interventions répétées d'entretien permanent (curage des fossés et autres) pour prévenir la formation des nids de poule et l'endommagement des plate-formes.</p>	<p>Un plus grand nombre de routes à viabilité permanente, aura dans le futur une répercussion positive sur le développement économique des régions agricoles qui restaient inaccessibles par la route pendant la saison des pluies et par voie de conséquence sur l'amélioration du revenu et du niveau de vie des populations</p> <p>Réparation de 1200km de routes par an environ.</p>
<p>Les ornières, bosses et trous laissés sur la plate-forme et la détérioration des chaussées à la saison des pluies diminuent la sécurité routière. De plus, la circulation est coupée sur les tronçons de route emportées et détruites par les pluies torrentielles de la mousson et à cause des chaussées effondrées. Conséquences importantes sur l'économie de la région et sur l'économie nationale</p>	<p>Déplacement ponctuel des brigades mobiles d'entretien équipées de matériel de terrassement de la catégorie des bulldozers attribués aux brigades de rechargement des SPTP et réglage des plate-formes. Remise en état rapide de la route et travaux de prévention sur les plate-formes de roulement et des chaussées en fonction des besoins avant que ne se manifestent les symptômes de détérioration.</p>	<p>Un meilleur aménagement des principaux axes routiers à viabilité permanente contribuera énormément à accélérer le développement économique de chaque région concernée, en particulier du littoral oriental, ce qui contribuera au développement de l'économie nationale, et à l'amélioration de l'environnement social et du niveau de vie des populations rurales.</p> <p>Réparation de 260km de routes par an environ.</p>

DOCUMENTS ANNEXES

- 1. LISTE DES MEMBRES DE LA MISSION**
- 2. CALENDRIER DE TRAVAIL**
- 3. COMPTE-RENDU DE REUNION**
- 4. LISTE DES RESPONSABLES MALGACHES**
- 5. DECRETS DE REFORME DU MINISTERE DES TRAVAUX PUBLICS**

ANNEXE 1 - LISTE DES MEMBRES DE LA MISSION

Mission d'étude du plan de base du 14 mars au 4 avril 1992

Chef de Mission	Kiyonori NAGATAKI	Chef du service des ouvrages, Direction de la Construction de Tokyo, Division N°1 de la construction, Office National de la Construction des Routes du Japon
Coordinatrice	Naoko MIZOBE	Service Révision d'Etude et de Coordination, Division d'Etude de l'aide Financière à titre de Don Agence Japonaise de Coopération Internationale (JICA)
Entretien routier	Kimio CHIBA	Vice-président de Construction Project Consultant Inc.
Matériel des engins	Shiro NOGUCHI	Conseiller de Construction Project Consultant, Inc.
Matériel des engins	Kenji NAGASAKI	Directeur de la division Outre-mer, Construction Project Consultant, Inc.
Interprète	Hiroshi ABURAMOTO	Construction Project Consultant, Inc.

Mission de présentation du projet de rapport final du 11 au 23 juillet 1992

Chef de Mission	Kiyonori NAGATAKI	Chef du service des ouvrages, Direction de la Construction de Tokyo, Division N°1 de la construction, Office National de la Construction des Routes du Japon
Coordinateur	Yoshimasa TOMINAGA	Service Afrique de la Direction Moyen-Orient & Afrique au Ministère des Affaires étrangères
Entretien routier	Kimio CHIBA	Vice-président de Construction Project Consultant Inc.
Matériel des engins	Shiro NOGUCHI	Conseiller de Construction Project Consultant, Inc.
Interprète	Hiroshi ABURAMOTO	Construction Project Consultant, Inc.

ANNEXE 2 CALENDRIERS DE TRAVAIL

MISSION D'ETUDE DU PLAN DE BASE

- 14 mars 1992 (sam) Départ de Narita (JL-719) via Ile Maurice par Singapour (SQ-406)
- 15 mars 1992 (dim) Arrivée à l'Ile Maurice à 2 H 00 - hébergement
- 16 mars 1992 (lun) Départ Ile Maurice (MK-283)
Arrivée à Madagascar à 13 : 30
Visite à l'Ambassade du Japon
- 17 mars 1992 (mar) *Matin* . Visite de courtoisie au MTP (Ministère des Travaux Publics),
réunion (Cabinet du Ministre)
après-midi . Réunion à la Direction Ponts et Chaussées (DPC) du MTP
(bureau du directeur)
Soir . Dîner à la résidence de l'Ambassadeur
- 18 mars 1992 (mer) *Matin* . Réunion à la DPC (bureau du directeur)
Après-midi . Réunion et audience avec les responsables de la Banque
Mondiale (AID) (Mizobi, Chiba et Hachikaku → Ministère des
Affaires Etrangères)
 . Visite de l'atelier de réparation d'Antananarivo à la division
régionale du matériel de SPTP Antananarivo, réunion avec les
responsables (MM Nakataki, Noguchi, Nagasaki, Aburamoto)
- 19 mars 1992 (jeu) Inspection de la RN-2 (6 membres de la mission)
Matin . Visite de la subdivision Ponts et Chaussées de Moramanga en
cours de route et réunion avec les responsables
Après-midi . Visite de la subdivision Ponts et Chaussées de Brickaville
(SPTP de Toamasina) et réunion avec les responsables
- 20 mars 1992 (ven) *Matin* . Réunion à la Direction des Ponts et Chaussées (bureau du
directeur)
 . Réunion avec le Secrétaire du MTP
Après-midi . Réunion avec le directeur des Ponts et Chaussées
(Mme & MM Mizobi, Chiba, Nagasaki et Hachikaku → Ministère
des Affaires Etrangères)
 . Réunion et visite des services responsables de la municipalité
d'Antananarivo bénéficiaire de matériel en 1987.
(MM Nagasaki, Noguchi, Aburamoto)
- 21 mars 1992 (sam) Etude du dossier
- 22 mars 1992 (dim) Réunion Inter-mission
- 23 mars 1992 (lun) *Matin* . Réunion à la DPC (Bureau du directeur)
 Mise au point du procès-verbal des discussions
Après-midi . Signature du procès-verbal
 . Entrevue avec le Ministre des TP (Bureau du Ministre)

24 mars 1992 (mar)	<i>Matin</i> <i>Après-midi</i>	. Réunion à la DTP (Bureau du directeur) . Idem . Départ de M. Nagasaki et Mme Mizobi (MD-288)
25 mars 1992 (mer)	<i>Matin</i> <i>Après-midi</i>	. Réunion à la DPC (bureau du directeur) . Idem
26 mars 1992 (jeu)	<i>(groupe A)</i> <i>(groupe B)</i>	(MM Chiba et Aburamoto) Investigation de la RN-2 et liaison RN-44 (revêtement simple et route en terre) (MM Noguchi et Nagasaki) Visite des structures du MTP et des principaux axes régionaux, déplacement au SPTP d'Antsiranana au nord pour rencontrer les responsables
27 mars 1992 (ven)	<i>Groupe A</i> <i>Groupe B</i>	Recherche et achat de documents à Antananarivo (données statistiques, cartes, etc) Réunion avec les responsables du SPTP d'Antsiranana et visite des dépôts de matériel et des ateliers de réparation
28 mars 1992 (sam)	<i>Groupe A</i> <i>Groupe B</i> <i>Soir</i>	Classement des documents Déplacement de Antsiranana à Antananarivo Réunion inter-mission
29 mars 1992 (dim)		Visite des routes périphériques d'Antananarivo
30 mars 1992 (lun)	<i>Matin</i> <i>Après-midi</i>	Réunion à la DPC (Bureau du directeur) Visite des ateliers et dépôts de matériel de la municipalité d'Antananarivo et discussion avec le service de l'entretien routier.
31 mars 1992 (mar)	<i>Matin</i> <i>Après-midi</i>	Réunion à la division régionale du matériel d'Antananarivo Rapport à l'Ambassade et visite de départ
1er avril 1992 (mer)	<i>Matin</i>	Réception de documents du service maintenance de la municipalité d'Antananarivo
		Départ d'Antananarivo (MD-288) pour Paris via Ile Maurice vers midi
2 avril 1992 (jeu)		Arrivée à Paris - Hébergement
3 avril 1992 (ven)		Départ de Paris (JL-406)
4 avril 1992 (sam)		Arrivée à Tokyo

REUNIONS DE PRESENTATION DU CONTENU DU PROJET DE RAPPORT

- 11 juillet 1992 (sam) Départ de Narita (JL-719) via Ile Maurice par Singapour (MK 747)
- 12 juillet 1992 (dim) Arrivée Ile Maurice à 01 : 30
- 13 juillet 1992 (lun) Départ Ile Maurice (MK-283)
Arrivée à Antananarivo, Madagascar à 13 : 40
Visite à l'Ambassade du Japon
- 14 juillet 1992 (mar) *Matin* . Visite de courtoisie au MTP
Réunion (Cabinet du Ministre)
Après-midi . Réunion de présentation du draft de rapport à la DPC (bureau
du directeur)
- 15 juillet 1992 (mer) *Matin* . Dernière réunion à la DPC (Bureau du directeur)
Après-midi . idem
- 16 juillet 1992 (jeu) Préparation du procès-verbal de discussions et élaboration du projet de rapport
(bureau du directeur)
- 17 juillet 1992 (ven) *Matin* . Signature du procès-verbal (cabinet du Ministre)
Après-midi . Rapport à l'Ambassade du Japon et visite de départ
- 18 juillet 1992 (sam) Réunion inter-mission pour la mise au point du rapport
- 19 juillet 1992 (dim) Idem
- 20 juillet 1992 (lun) Départ d'Antananarivo (MK-444) vers la Réunion
Départ de la Réunion (AF-469)
- 21 juillet 1992 (mar) Arrivée à Paris - Hébergement
- 22 juillet 1992 (mer) Départ de Paris (JL-406)
- 23 juillet 1992 (jeu) Arrivée à Narita

ANNEXE 3 - PROCES-VERBAUX DE REUNION

PROCES-VERBAL DE DISCUSSIONS
SUR L'ETUDE DU PLAN DE BASE
POUR LE PROJET DU RENFORCEMENT DES EQUIPEMENTS
POUR L'ENTRETIEN DES ROUTES

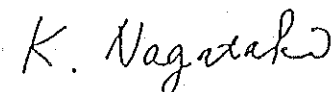
En réponse à une requête du Gouvernement de la République Démocratique de Madagascar, le Gouvernement du Japon a décidé de procéder à une étude du plan de base pour le Projet du Renforcement des Equipements pour l'Entretien des Routes à Madagascar (ci-après désigné comme "Le Projet"), et a confié la réalisation de ladite étude à l'Agence Japonaise de Coopération Internationale (JICA).

La JICA a formé une mission d'étude conduite par Monsieur Kiyonori NAGATAKI, Chef du Service des Ouvrages de la Première Direction de Construction de l'Office National de la Construction des Routes, dont la durée de séjour s'étend du 16 mars au 1er avril 1992.

Durant le séjour, des discussions ont eu lieu entre la mission et les responsables du Ministère des Travaux Publics et des enquêtes ont été faites sur place dans les régions concernées.

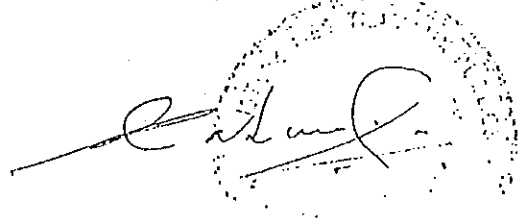
Au cours de ces discussions et enquêtes, les deux parties ont confirmé les points suivants, comme mentionnés ci-après. La mission poursuivra l'étude et rédigera un rapport sur l'étude du plan de base.

Antananarivo, le 23 mars 1992



Kiyonori NAGATAKI

Chef de mission de
l'étude du plan de
base, JICA



Josefa RAHARISON

Secrétaire Général
Ministère des Travaux
Publics

1. Objectif

L'objectif du Projet consiste à assurer un entretien approprié des routes dans les régions définies par le Ministère des Travaux Publics et ceci au moyen des équipements à fournir dans le cadre du Projet.

2. Régions concernées par le Projet

Les régions concernées seront couvertes par 10 subdivisions essentielles, 5 brigades de rechargement et 3 brigades de point à-temps bitume, dont les bases seront les suivantes:

Subdivisions: Antsiranana
Vohémar
Sambava
Maroantsetra
Brickaville
Toamasina
Moramanga
Mananjary
Manakara
Farafangana

Brigades de
rechargement: Vohémar
Fénériver Est
Antananarivo
Miandrivazo
Mananjary

Brigades de
point-à-temps
bitume : Antananarivo
Toamasina
Toliara

3. Organisme responsable

L'organisme responsable pour la réalisation du Projet est la Direction des Ponts et Chaussées au Ministère des Travaux Publics.

K.N



4. Contenu de la requête du Gouvernement Malgache

Quant au contenu de la requête, les discussions ont donné lieu à la confirmation suivante:

1) Pour 10 subdivisions essentielles:

- 10 Véhicules tout-terrain pick-up diesel double cabine
- 10 Camions benne de 8 T de charge utile
- 10 Camions à grue
- 10 Rouleaux vibrants à main de 750 kg environ

2) Pour 5 brigades de rechargement

- 20 Camions benne de 8 T de charge utile
- 5 Tracteurs avec porte-chars
- 5 Niveleuses automotrices
- 5 Chargeurs sur pneus
- 5 Compacteurs mixte automoteur
- 5 Camions-citernes de 5000 litres
- 5 Camions-ateliers
- 5 Groupes motopompes
- 5 Bulldozers équipés de rippers
- 5 Pelles hydrauliques équipées en retro

3) Pour 3 brigades de point-à-temps bitume

- 3 Camions point-à-temps bitume
- 3 Camions benne de 8 T de charge utile
- 3 Camionnettes bâchées

4) Outillages et équipements

Lots d'outillage et d'équipement y compris des tentes nécessaires pour le bon fonctionnement des matériels ci-dessus énumérés.

5) Pièces de rechange

Pièces de rechange pour la maintenance et la réparation des matériels ci-dessus pendant 3 ans.

K.N

5. Système de l'Aide Financière à titre de don du Japon

- 1) Le Gouvernement Malgache a pris connaissance du système de l'Aide Financière à titre de don du Japon.
- 2) En cas de mise en exécution du Projet par le Gouvernement du Japon, le Gouvernement Malgache, de son côté, prendra toutes les mesures nécessaires et dont la description est jointe en Annexe 2.

6. Calendrier d'étude

- 1) L'étude sur place de la mission s'étendra jusqu'au 1er avril 1992.
- 2) Sur base du présent Procès-verbal et des résultats de l'étude, la JICA rédigera le rapport préliminaire et organisera une nouvelle mission vers la fin du mois de juin 1992, dont la tâche est d'expliquer le contenu du rapport ci-dessus aux autorités malgaches.
- 3) Si le contenu du rapport préliminaire est accepté par le côté malgache, la JICA rédigera le rapport final pour le soumettre ensuite au Gouvernement Malgache au mois d'août 1992.

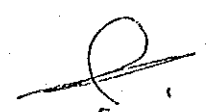
7. Assistance technique

Le Ministère des Travaux Publics a souhaité l'envoi de 2 experts japonais ainsi que la formation au Japon de 2 stagiaires malgaches. La mission a expliqué les formalités requises, notamment, la soumission d'une requête séparée.

Les mesures à prendre par le Gouvernement Malgache sont les suivantes:

1. Mise en place du personnel des subdivisions et des brigades avant le début d'exécution du Projet.
2. Prise en charge des commissions suivantes de la banque de change japonaise pour les services bancaires basées sur les B/A
 - 1) Commission de notification de l'A/P
 - 2) Commission de paiement
3. Paiement d'impôts et dédouanement des produits au port de débarquement du Madagascar.
4. Accorder aux ressortissants japonais, travaillant dans le cadre du Projet, toute aide nécessaire pour assurer leur arrivée à Madagascar et y permettre leur séjour.
5. Exploitation et entretien correcte et efficace des équipements fournis dans le cadre du Projet.
6. Prise en charge de toutes dépenses, autres que celles couvertes par la coopération financière à titre de don, nécessaires à l'aménagement des installations et au transport et montage des équipements.

K.N



**PROCES-VERBAL DE DISCUSSIONS
SUR L'ETUDE DU PLAN DE BASE
POUR LE PROJET DU RENFORCEMENT DES EQUIPEMENTS
POUR L'ENTRETIEN DES ROUTES**

En Juillet 1992, l'Agence Japonaise de Coopération Internationale (JICA) a envoyé une mission d'étude du plan de base en République Démocratique de Madagascar pour le "projet de renforcement des équipements d'entretien des routes" (appelé ci-après le "projet"). Le projet de rapport de cette étude a été préparé à la suite des discussions, études sur le terrain, et analyse au Japon des résultats des investigations techniques.

Une mission d'étude de la JICA, dirigée par Monsieur Kiyonori NAGATAKI, chef du Service des Ouvrages de la première Direction Construction de l'Office National de la Construction des Routes du Japon, doit séjourner à Madagascar du 13 au 20 Juillet 1992 pour expliquer le contenu du projet de rapport à la partie malgache.

Après discussions, les deux parties ont approuvé les principales dispositions indiquées en annexe.

Antananarivo, le 17 Juillet 1992

K. Nagataki

Kiyonori NAGATAKI
Chef de mission de
l'étude du plan de
base, JICA



Josefa RAHARISON
Secrétaire Général
Ministère des Travaux
Publics

ANNEXE

(1) Contenu du projet de rapport

Le gouvernement de Madagascar a approuvé et donné son accord de principe sur le projet de rapport proposé par la Mission.

(2) Il est convenu que, si le "projet" est réalisé, le port de livraison du matériel sera fixé à Toamasina.

(3) Le gouvernement de Madagascar a pleinement saisi le système de coopération financière non-remboursable du Japon tel que le lui a présenté la Mission.

(4) Si la coopération financière non-remboursable du gouvernement du Japon est accordée au "projet", le gouvernement de Madagascar prendra les dispositions ci-après visant à en faciliter la mise en oeuvre.

1. Mise en place du personnel des subdivisions et des brigades avant le début d'exécution du projet.
2. Prise en charge des commissions suivantes de la banque de change japonaise pour les services bancaires basées sur les B/A
 - 1) Commission de notification de l'A/P
 - 2) Commission de paiement
3. Paiement d'impôts et dédouanement des produits au port de débarquement de Madagascar
4. Accorder aux ressortissants japonais, travaillant dans le cadre du "projet" toutes facilités nécessaires pour assurer leur arrivée à Madagascar et y permettre leur séjour (ex: tarif résident pour les déplacements par avion)
5. Exploitation et entretien correcte et efficace des équipements fournis dans le cadre du "projet"
6. Prise en charge de toutes dépenses, autres que celles couvertes par la coopération financière à titre de don, nécessaires à l'aménagement des installations et au transport et montage des équipements.

(5) Le rapport final (10 exemplaires en français) sera remis au gouvernement de Madagascar en Septembre 1992.

K. Nagataki



ANNEXE 4 - Liste des responsables malgaches

1. Ministère des Travaux Publics

1.1 Au Ministère

Ministre	Raoelfils Royal
Secrétaire Général	Raharison Josefa
Directeur des P & C	Razafindrabe Jacques
Chargé d'affaires	Rasoloarijao Solofo
Chef du service entretien	Rakotorasaona John
Direction programmation et développement	Rakotonjatovo Jaona
Directeur des ressources	Ranjatosotra Julien

1.2 Service Provincial des Travaux Publics (S.P.T.P.)

(1)	SPTP Antananarivo	
	Chef de Service	Ratsifeherason Romuald
	Chef Division Matériel	Randrianarison R
(2)	SPTP D'ANTSIRANANA	
	Chef de Service	Rabemanantsoa Auguste
	Chef Division Matériel	Casimir Paul Laurent
	Assistant technique	Moïse de Bermont
(3)	SPTP de Toamasina	
	Chef Subdivision de Moramanga	
	Chef Subdivision de Brickaville	
	Division Matériel	Randrianjara Solofonirainy

2. Ministère du Budget et du Plan

Directeur service statistique	Mme R. Lalao
-------------------------------	--------------

3. Ministère des Transports

Directeur Transports terrestre et maritime	Rajaona Rémi Emmanuel
--	-----------------------

4. **Municipalité d'Antananarivo**
Directeur du service génie-civil Andrianarijaona Bertrand

5. **Association Internationale de Développement (AID)**
Responsable administratif Randriama Nampisoa Dieudonné

6. **Ambassade du Japon à Madagascar**
Ambassadeur Harashima Hidetake
Conseiller Fujii Ryutaro
Deuxième secrétaire Nishiuchi Kazuhiko

ANNEXE 5 DECRETS DE REFORME DU MINISTERE DES TRAVAUX PUBLICS (EXTRAIT)

FIXANT LES ATTRIBUTIONS ET L'ORGANISATION DES DIVISIONS AU SEIN DES SERVICES REGIONAUX DU MINISTERE DES TRAVAUX PUBLICS

LE MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS

Vu la loi n° 79-014 du 16 Juillet 1979, relative au Statut Général des Fonctionnaires et les Textes subséquents,

Vu l'ordonnance n°76-044 du 27 Décembre 1976 ainsi que le Décret n° 77-037 du 16 Février 1977, fixant l'organisation des pouvoirs locaux et les attributions des collectivités décentralisées,

Vu le Décret n°64-215 du 27 Mai 1964, portant réglementation des organigrammes et tableaux d'emploi des Services et Etablissements Publics et Sociétés d'Etat,

Vu le Décret n°88-013 du 15 Janvier 1988, fixant les attributions du Ministre des Travaux Publics ainsi que l'organisation de son Ministère,

Vu l'arrêté n°0350/88 du 22 janvier 1988, fixant les missions et l'organisation des Services Centraux et Services Régionaux du Ministère des Travaux Publics,

DECIDE

Article Premier. - Les missions et l'organisation des Divisions au sein des Services Régionaux, du Ministère des Travaux Publics sont fixées comme suit :

Article 2. - Un Service régional des Ponts et Chaussées comprend trois divisions opérationnelles et cinq divisions fonctionnelles déterminées ainsi :

- I. La Division Routes et Ouvrages (DRO)
- II. La Division Urbanisme et Construction (DUC)

- III. La Division Régionale du Matériel (DRM)
- IV. La Division Programmation
- V. La Division du Personnel
- VI. La Division Financière
- VII. La Division des Marchés et du Contrôle des Projets
- VIII. La Division Administrative

I. LA DIVISION ROUTES ET OUVRAGES

Article 3. - La Division Routes et Ouvrages est chargée du suivi du réseau routier et des ouvrages, de l'élaboration de la programmation et la mise en oeuvre technique des travaux et interventions à effectuer sur le réseau régional afin de maintenir à un niveau acceptable le niveau de service demandé par la politique régionale de transport et dans le cadre de la politique technique de la Direction de Routes.

A ce titre, le Chef de la Division Routes et Ouvrages assure dans le domaine de la route :

- à titre personnel, le suivi permanent de l'état et du comportement du réseau et de son environnement physique afin de déterminer et programmer en temps voulu les interventions à effectuer sur tout le domaine routier ;
- la consolidation de l'évaluation financière des besoins d'entretien afin de fournir aux divers maîtres d'ouvrages (Etat, Faritany, Fivondronana) les éléments de décision pour la prévision et l'allocation des ressources au moment opportun ;
- la préparation, la mise en oeuvre, la gestion des projets de réhabilitation, d'entretien périodique à l'entreprise du programme national régionalisé ;
- la maîtrise d'oeuvre des travaux de réhabilitation ou d'entretien des routes dans le cadre des programmes régionaux ; et ce à partir des résultats des fiches de projet ou de suivi du réseau ;
- la mise à jour et l'exploitation à des fins de programmation d'une base de données routières régionale, selon les directives de la Direction des Routes ;
- la dynamisation des petites entreprises et opérateurs régionaux ou locaux par la combinaison judicieuse des travaux mécanisés et ceux à haute intensité de main d'oeuvre.

Il propose en outre les ajustements technologiques, procéduriers, organisationnels et humains à la suite d'évaluation périodique des unités qu'il a à animer :

- à titre personnel, le suivi permanent de l'état et du comportement des divers types d'ouvrages ainsi que leur visite annuelle selon les directives de la Direction des Routes ;
- la programmation des diagnostics et la réalisation des inspections selon ses compétences ;
- la supervision des projets de réhabilitation et d'entretiens spécialisés des ouvrages.
- Par ailleurs, le Chef de la Division Routes et Ouvrages fait partie de la commission régionale d'agrément.

MOYENS NECESSAIRES A L'ENTRETIEN ROUTIER:

- 1 Les travaux d'entretien routier seront effectués soit par l'entreprise, soit directement en régie par l'Administration.

Les travaux d'entretien périodique des routes bitumées et des routes en terre traités entièrement à l'entreprise. Cependant, pour les travaux périodiques sur routes en terre, l'Administration pourrait intervenir en cas de besoin pour réguler le marché.

Les travaux d'entretien permanent seront effectués en partie à l'entreprise et en partie en régie directe. Cependant, étant donné le caractère aléatoire des travaux de point à temps sur routes bitumées, ceux-ci seront exécutés exclusivement en régie directe.

- 1.2 Types d'intervention en régie:

Pour l'exécution en régie directe des travaux d'entretien permanent, cinq types de brigades seront mises en place :

- 1.2.1 Brigades mobiles d'entretien:

Chargées du cantonnage et de l'entretien des ouvrages.

Une brigade mobile d'entretien sera composée de : 1 chef de brigade, 2 chefs cantonniers, 16 cantonniers, 1 maçon coffreur, 1 ouvrier polyvalent et 1 chauffeur camion.

Au point de vue matériel : un camion, lot d'outillage de maçon, de terrassier, de charpentier, de peintre, effets vestimentaires, lit picots, 1 tente pour 15 personnes, batterie de cuisine, pharmacie.

Cette brigade peut traiter 80 km de route par an (moyenne approximative).

Chaque Subdivision territoriale est dotée de DEUX (2) brigades mobiles d'entretien et peut donc traiter 160 km de routes par an.

Jusqu'en fin 1988, 23 Subdivisions essentielles seront dotées de deux brigades mobiles d'entretien, à partir de 1989, 13 autres Subdivisions seront érigées en Subdivisions essentielles supplémentaires pour prendre en charge le réseau bitumé en cours de réhabilitation.

1.2.2 Brigade point à temps bitume:

Chargée de la réparation des détériorations des revêtements bitumés.

Cette brigade est composée de : 1 chef d'équipe, 2 chauffeurs de liant, 1 lanceur, 1 découpeur de bitume, 2 chauffeurs, 1 conducteur de compacteur à main, 4 manoeuvres, 1 mécanicien.

Au point de vue matériel : 1 camion PAT, 1 camion benne de 4,5 m³, 1 fondoir, 1 compacteur vibrant à main, lot d'outillage, effets vestimentaires, lits picots, 1 tente de 15 personnes, batterie de cuisine, pharmacie.

Cette brigade peut traiter 540 km de routes environ par an. Ce rendement peut varier cependant dans les limites très étendues en fonction de l'état du revêtement.

Chaque DRO sera équipée d'une brigade de PAT.

1.2.3 Brigade de reprofilage et points noirs:

Chargée de :

- reprofilage des routes en terre et curage des fossés,

- rechargement des accotements des routes bitumées ou enlèvement d'éboulement ou traitement des points noirs.

Une brigade est composée de : 1 chef de brigade, 2 conducteurs de travaux, 1 chef d'équipe mécanicien, 4 conducteurs d'engin, 3 chauffeurs, 2 mécaniciens, 2 aides-mécaniciens, 1 magasinier, 1 secrétaire de chantier, 1 cuisinier.

Pour ce qui est du matériel : 1 bull, 1 niveleuse, 1 chargeur, 1 compacteur, 3 camions, 2 citernes souples, 1 motopompe, 1 remorque d'entretien, 2 tentes de 10 personnes, lits picots, batterie de cuisine, pharmacie.

Chaque DRO est équipée de DEUX (2) brigades de reprofilage et points noirs.

Le rendement escompté est de 300 km par an pour le reprofilage léger, 10 km par an pour le rechargement des accotements, le reste des interventions étant effectué suivant les besoins.

1.2.4 Brigade d'assainissement

Chargée de : élagage, fauchage des accotements, creusement de fossés latéraux.

Cette brigade est composée de : 1 chef de brigade, 1 conducteur d'engins, 2 manoeuvres, 1 chef cantonnier, 4 cantonniers, 1 mécanicien.

Au point de vue matériel : 1 engin polyvalent John Deere (faucarotor excarotor), brouette, pelle, râteau, angady, lits picots, 1 tente pour 10 personnes, batterie de cuisine, pharmacie.

Le rendement escompté est de 100 km par an, 5.000 km d'accotement par an.

Chaque DRO est équipée d'UNE (1) brigade d'assainissement.

1.2.5 Brigade Ouvrages et Bacs

Chargée de la réparation des ouvrages et bacs.

Cette brigade est composée de : 1 chef d'équipe, 1 mécanicien, 1 soudeur, 1 peintre, 1 chauffeur.

Au point de vue matériel : 1 pick up tout terrain double cabine, 1 poste de soudure autonome, lots d'outillage mécanicien, peinture, soudure.

Chaque DRO est dotée d'une brigade ouvrages et bacs.

JICA