

ROAD INVESTMENT DEPARTMENT
MINISTRY OF PUBLIC WORKS, URBANIZATION AND HABITAT

BASIC DESIGN ON THE PROJECT FOR
REHABILITATION OF BRIDGES ON ARTERIAL
NATIONAL ROADS IN THE REPUBLIC OF GUINEA

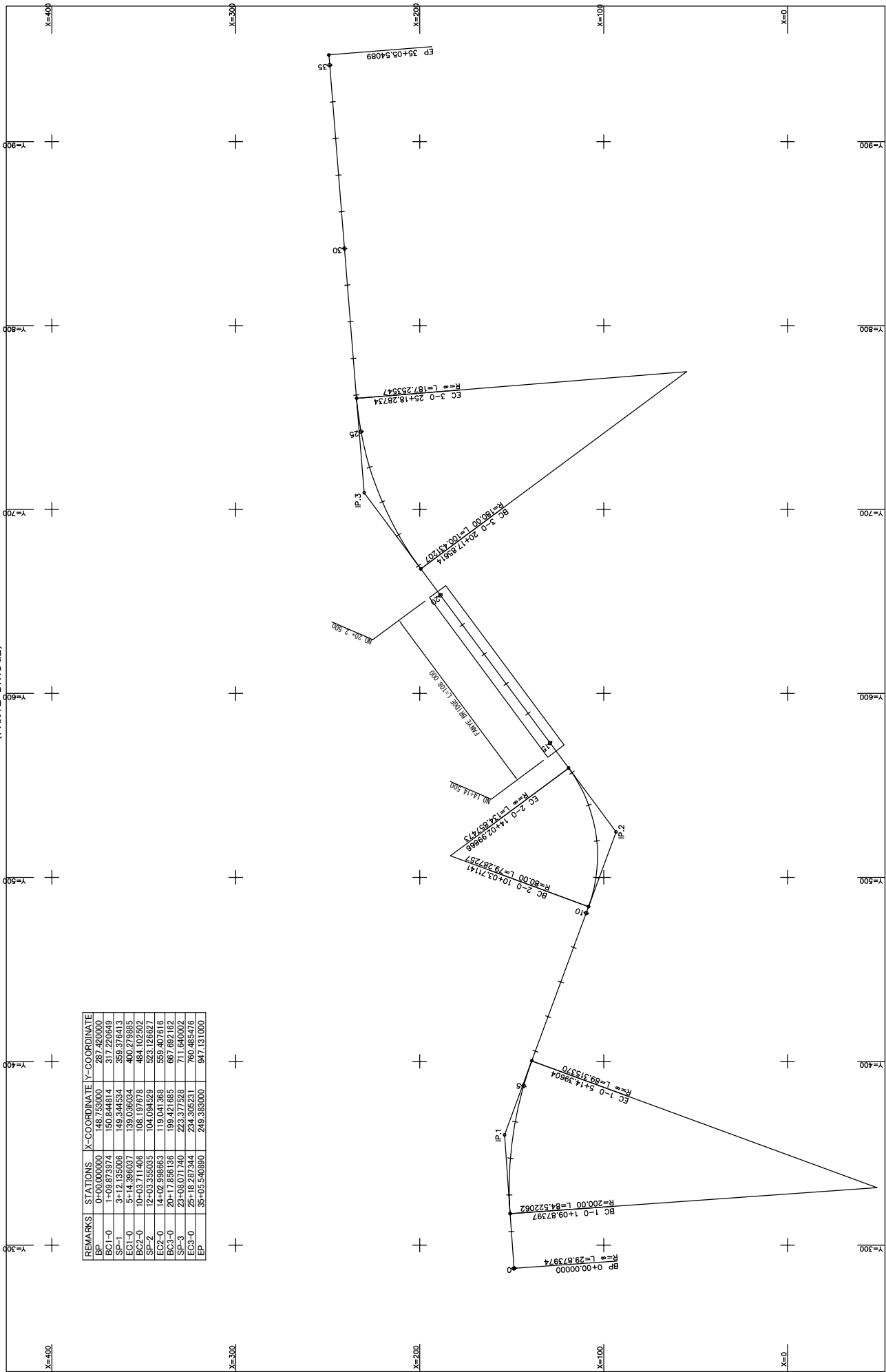
JAPAN INTERNATIONAL COOPERATION AGENCY
KATAHIRA & ENGINEERS INTERNATIONAL

LOCATION MAP

SCALE:

DRAWING No:
F-1

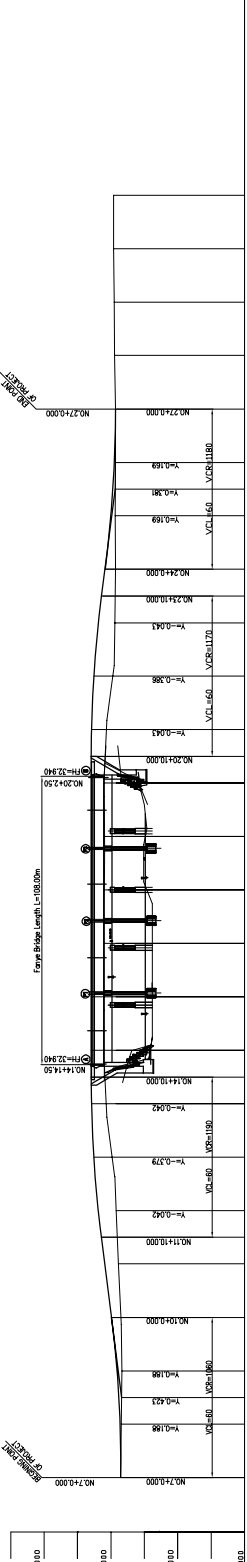
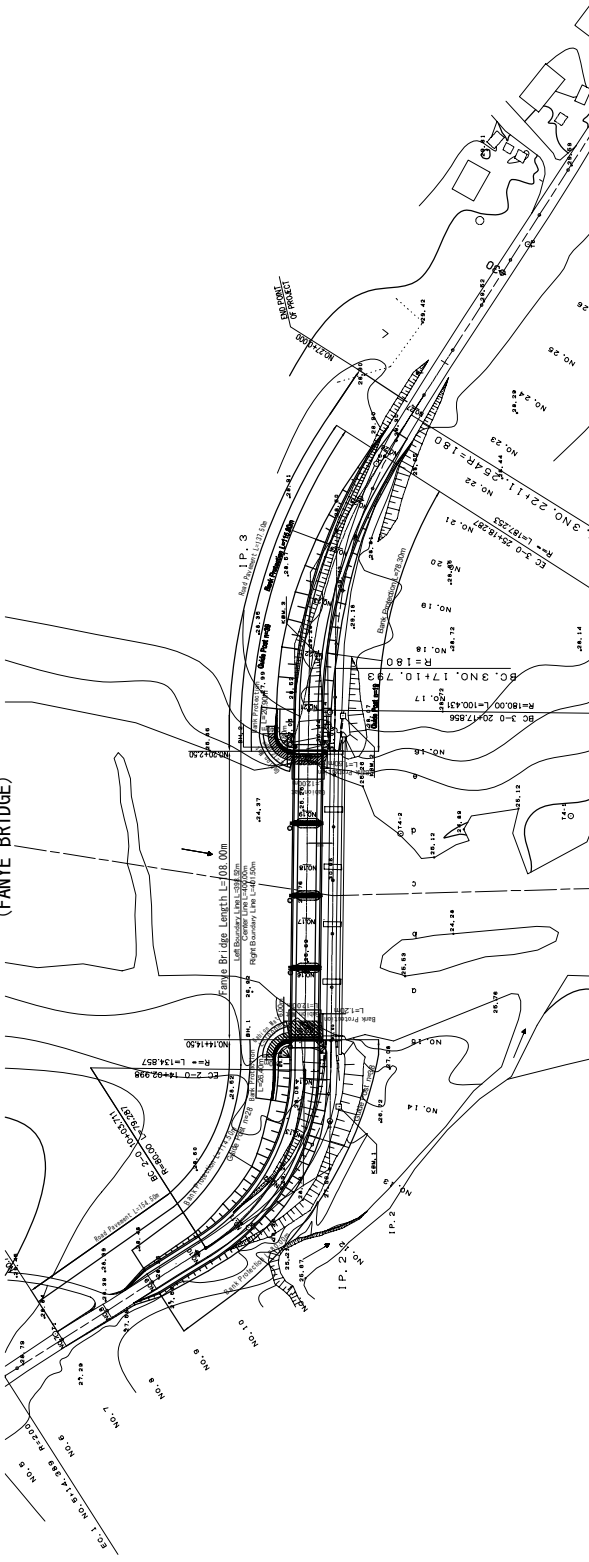
COORDINATION DRAWING (FANYE BRIDGE)



REMARKS	STATIONS	X-COORDINATE	Y-COORDINATE
BP	0+00.00000	148.753000	297.420000
BC1-0	1+09.873974	150.844814	317.220649
SP-1	3+12.135006	149.344534	359.376413
EC1-0	5+14.396037	139.038034	400.279885
BC2-0	10+03.711406	105.197678	484.102502
SP-2	12+03.350035	104.094529	523.126627
EC2-0	14+17.38663	118.041368	539.407616
BC3-0	20+17.89173	157.7458	574.60492
EC3-0	25+18.287344	224.305231	760.465476
EP	35+05.540890	249.383000	947.131000

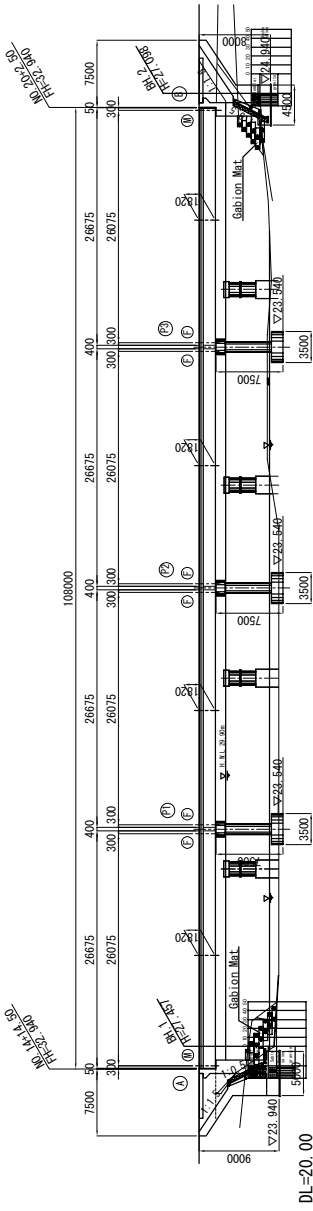
ROAD INVESTMENT DEPARTMENT MINISTRY OF PUBLIC WORKS, URBANIZATION AND HABITAT	BASIC DESIGN ON THE PROJECT FOR REHABILITATION OF BRIDGES ON ARTERIAL NATIONAL ROADS IN THE REPUBLIC OF GUINEA	JAPAN INTERNATIONAL COOPERATION AGENCY KATAHIRA & ENGINEERS INTERNATIONAL	TITLE: FANYE BRIDGE COORDINATION DRAWING
DRAWING No: F-2		SCALE: S=1:1000	

PLAN AND PROFILE
(FANYE BRIDGE)

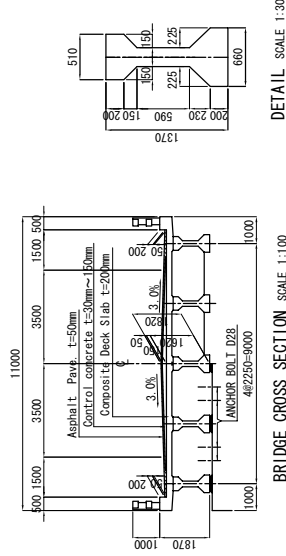


VERTICAL ALIGNMENT	PAVEMENT HEIGHT	GROUND HEIGHT	INTERVAL	STATION	HORIZONTAL CURVATURE	SUPER ELEVATION
$i=0.580\%$	28.391	28.637	29.084	NO. 7		
	28.565	28.416	29.000	NO. 8		
	28.416	28.637	29.000	NO. 9		
	28.367	28.416	29.000	NO. 10		
	28.497	28.907	29.907	NO. 11		
	28.71	28.497	30.094	NO. 12		
	28.497	28.907	30.907	NO. 13		
	28.367	28.416	30.907	NO. 14		
	28.416	28.637	30.907	NO. 15		
	28.416	28.637	30.907	NO. 16		
	28.680	28.907	30.907	NO. 17		
	28.740	28.907	30.907	NO. 18		
	28.580	28.907	30.907	NO. 19		
	28.250	28.907	30.907	NO. 20		
	28.650	28.907	30.907	NO. 21		
	28.220	28.907	30.907	NO. 22		
	28.220	28.907	30.907	NO. 23		
	28.220	28.907	30.907	NO. 24		
	28.220	28.907	30.907	NO. 25		
	28.220	28.907	30.907	NO. 26		
	28.220	28.907	30.907	NO. 27		
	28.220	28.907	30.907	NO. 28		
	28.220	28.907	30.907	NO. 29		
	28.220	28.907	30.907	NO. 30		
	28.220	28.907	30.907	NO. 31		

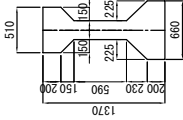
GENERAL VIEW OF FANYE BRIDGE



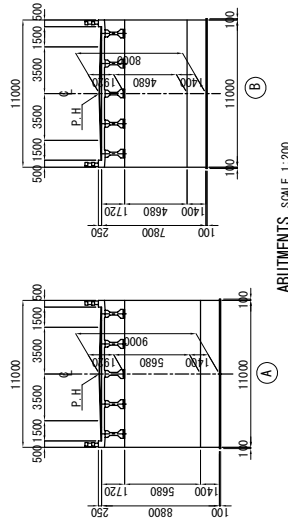
ELEVATION SCALE 1:300



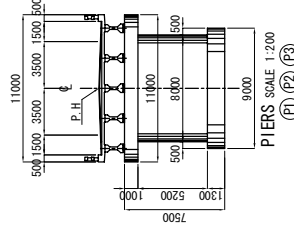
BRIDGE CROSS SECTION SCALE 1:100



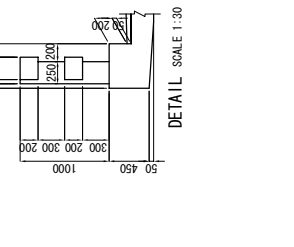
DETAIL SCALE 1:30



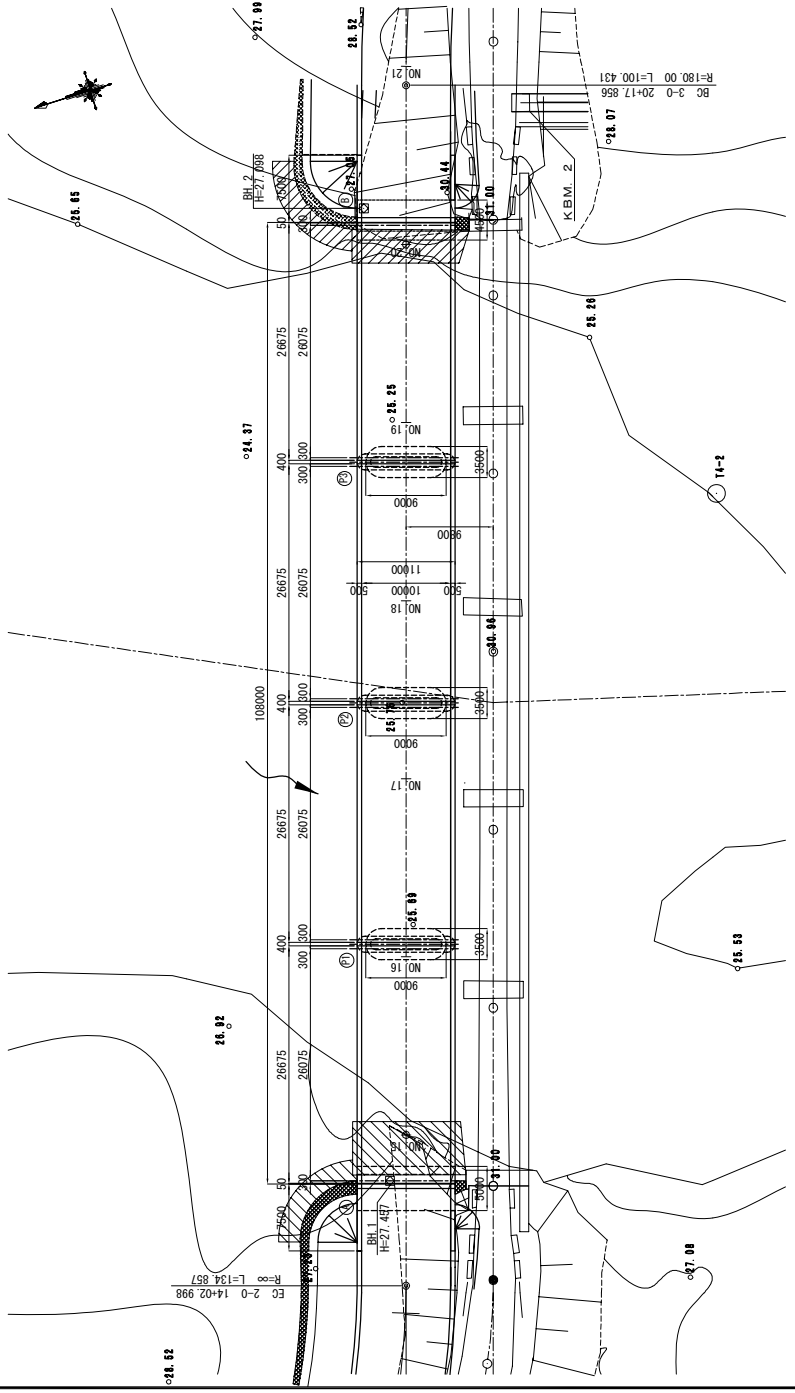
ABUTMENTS SCALE 1:200



PIERS SCALE 1:200



DETAIL SCALE 1:30



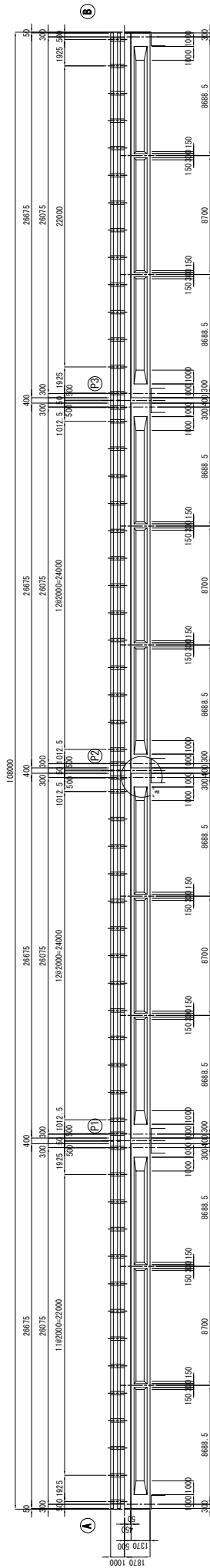
PLAN SCALE 1:300

DESIGN CRITERIA	
ROAD CLASS	NATIONAL ROAD
DESIGN SPEED	V = 90km/h
TYPE OF SUPERSTRUCTURE	4-SPAN CONNECTING PC-COMPOSITE GIRDER
BRIDGE LENGTH	108,000m
SPAN LENGTH	4 x 26,875m
LIVE LOAD	DPLE 9T A-LIVE ROAD (FRENCH)
ROADWAY WIDTH	LIVE LOAD TYPE-B(JAPAN)
SHOULDER WIDTH	2 x 3,500m = 7,000m
CROSS SLOPE	3%
SEISMIC COEFFICIENT	kh=0.100
GIRDER CON.	σ _{ck} = 88N/mm ²
CROSS BEAM CON.	σ _{ck} = 50N/mm ²
S LAB. CROSS	σ _{ck} = 24N/mm ²
WIRE FOR PC	f _{yk} = 1600N/mm ²
REINFORCEMENT	f _y = 295N/mm ² (SD295) YIELD STRESS
SUB STRUCTURE CON.	σ _{ck} = 24N/mm ²
DESIGN STANDARD	SPECIFICATION FOR HIGHWAY BRIDGES JAPAN ASSOCIATION I ~ V (MARCH-2002)

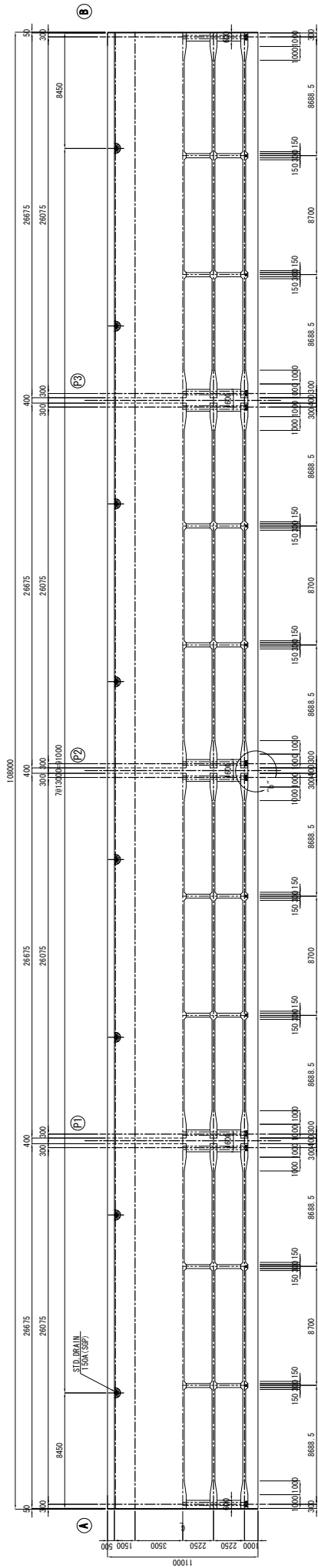
ROAD INVESTMENT DEPARTMENT	JAPAN INTERNATIONAL COOPERATION AGENCY	TITLE:	GENERAL VIEW OF FANYE BRIDGE	DRAWING No:	F-4
MINISTRY OF PUBLIC WORKS, URBANIZATION AND HABITAT	KATAHIRA & ENGINEERS INTERNATIONAL			SCALE:	S=1:300

STRUCTURE DRAWING OF SUPERSTRUCTURE (FANYE BRIDGE)

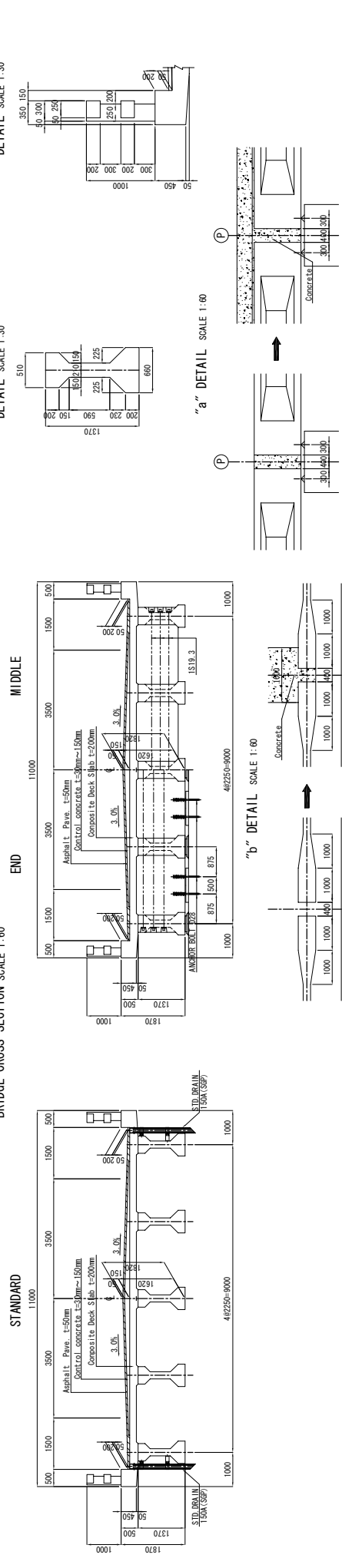
ELEVATION SCALE 1:150



PLAN SCALE 1:150



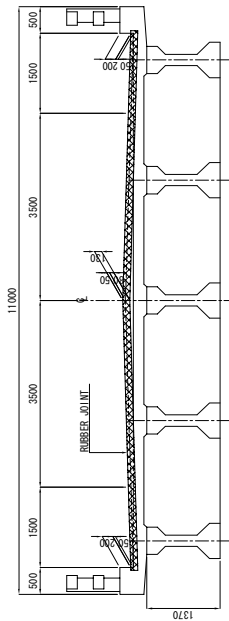
BRIDGE CROSS SECTION SCALE 1:60



ROAD INVESTMENT DEPARTMENT MINISTRY OF PUBLIC WORKS, URBANIZATION AND HABITAT	BASIC DESIGN ON THE PROJECT FOR REHABILITATION OF BRIDGES ON ARTERIAL NATIONAL ROADS IN THE REPUBLIC OF GUINEA	JAPAN INTERNATIONAL COOPERATION AGENCY KATAHIRA & ENGINEERS INTERNATIONAL
TITLE: FANYE BRIDGE STRUCTURE DRAWING OF SUPERSTRUCTURE		SCALE: S=1:150
		DRAWING No: F-5

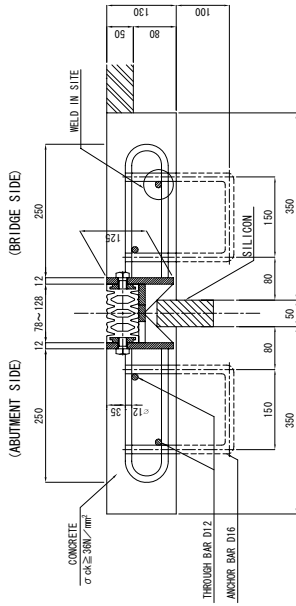
DETAILS OF EXPANSION JOINT AND DRAINAGE (FANYE BRIDGE)

SECTION SCALE 1:50

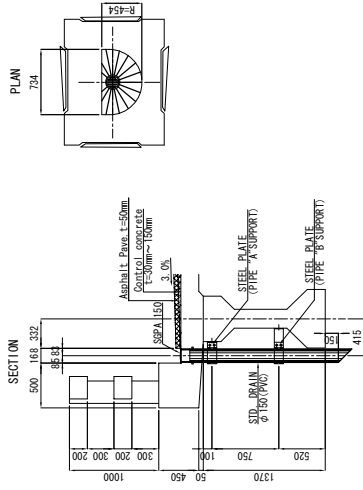


CROSS SECTION SCALE 1:5

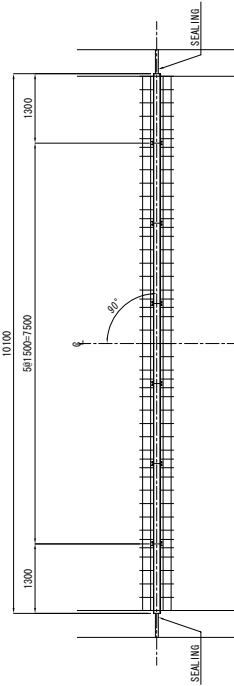
RUBBER JOINT FOR ROADWAY



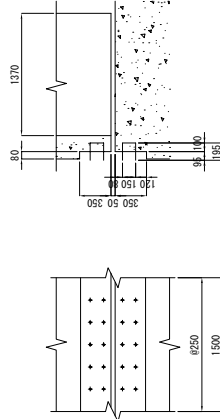
DRAINAGE SCALE 1:30



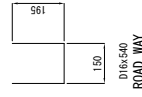
PLAN SCALE 1:50



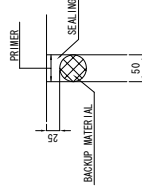
ANCHOR BAR UNDER CONCRETE SCALE 1:30



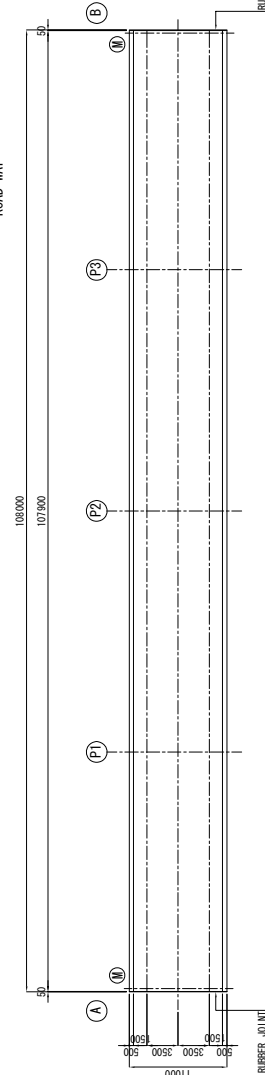
ANCHOR BAR SCALE 1:10



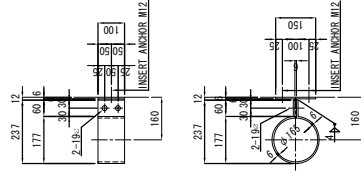
SEALING SCALE 1:5



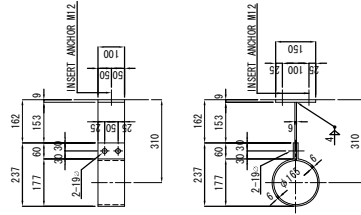
MARKING DIAGRAM SCALE 1:300



"A" SUPPORT SCALE 1:10



"B" SUPPORT SCALE 1:10



MATERIAL OF EXPANSION JOINT

MATERIAL	QUALITY	QUANTITY		REMARKS
		(A)	(B) TOTAL	
RUBBER JOINT FOR ROADWAY	SS-400 COMPOSITE RUBBER SR235 SD295	10.10 m	10.10 m	20.2 m ROADWAY
SEALING	SILICON	1.8 liter	1.8 liter	3.6 liter

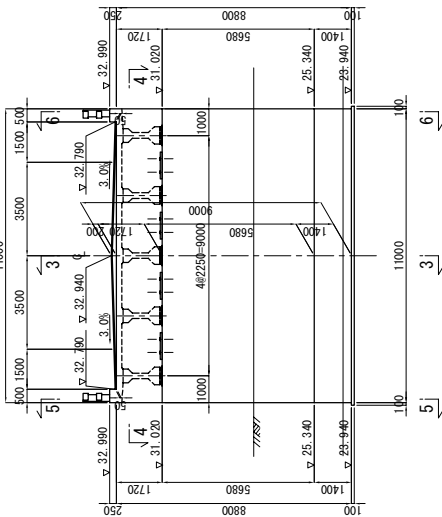
ANCHOR BAR

SIZE	QUANTITY		WEIGHT		REMARKS
	(A)	(B) TOTAL	EACH	TOTAL	
D16x540	70	70	0.852 kg	119.28 kg	ROADWAY

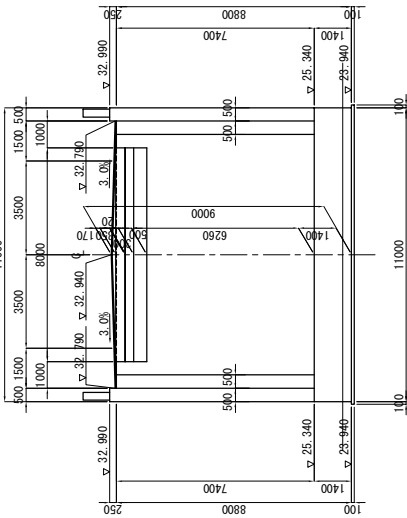
STRUCTURE DRAWING OF A ABUTMENT (FANYE BRIDGE)

SCALE 1:100

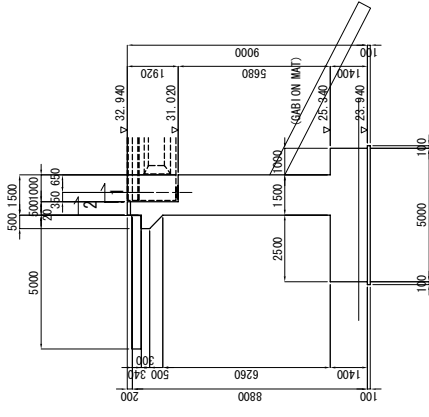
1 - 1



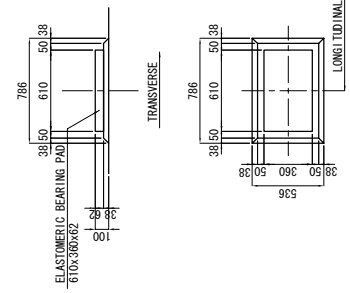
2 - 2



3 - 3

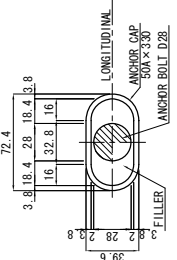


DETAILS SCALE 1:20



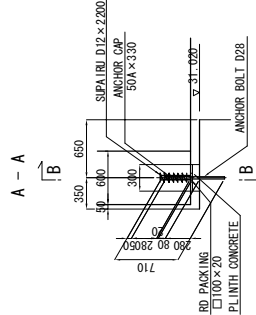
ANCHOR CAP SCALE 1:2

Nov

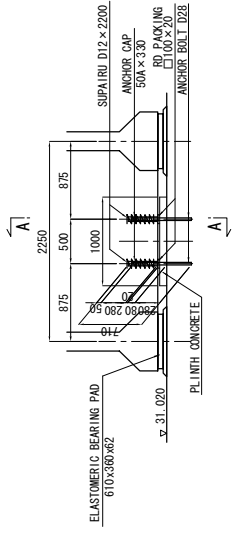


ANCHOR BOLT SCALE 1:30

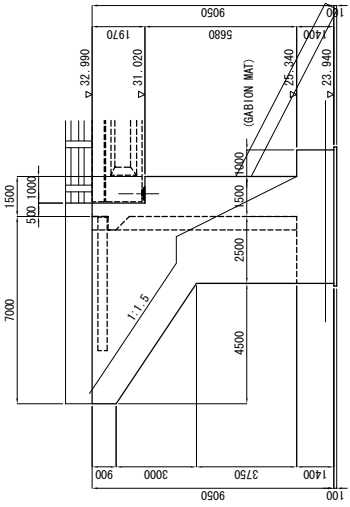
A - A



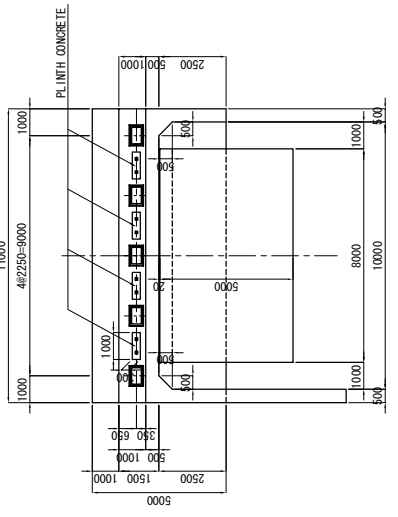
B - B



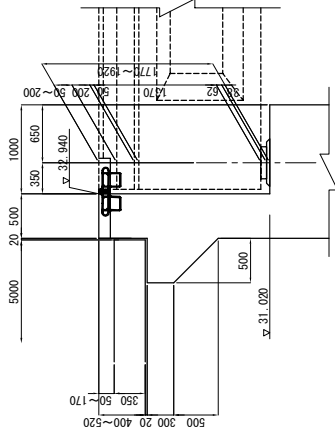
5 - 5



4 - 4



DETAILS SCALE 1:30

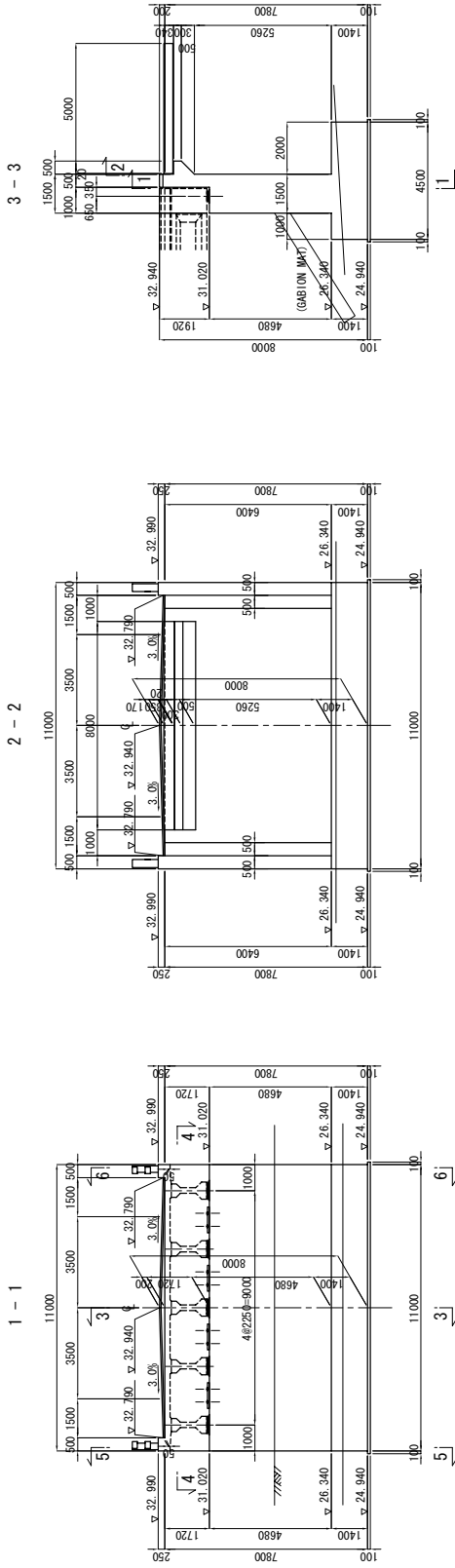


ROAD INVESTMENT DEPARTMENT MINISTRY OF PUBLIC WORKS, URBANIZATION AND HABITAT	BASIC DESIGN ON THE PROJECT FOR REHABILITATION OF BRIDGES ON ARTERIAL NATIONAL ROADS IN THE REPUBLIC OF GUINEA	JAPAN INTERNATIONAL COOPERATION AGENCY KATAHIRA & ENGINEERS INTERNATIONAL	TITLE: FANYE BRIDGE STRUCTURE DRAWING OF A ABUTMENT	SCALE: S=1:100	DRAWING NO: F-7
--	--	--	--	-------------------	--------------------

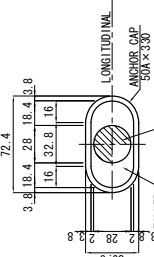
STRUCTURE DRAWING OF B ABUTMENT (FANYE BRIDGE)

SCALE 1:100

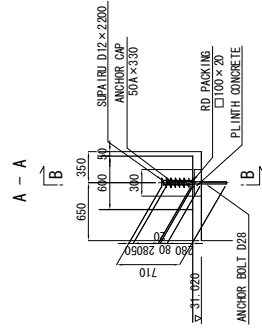
DETAILS SCALE 1:20



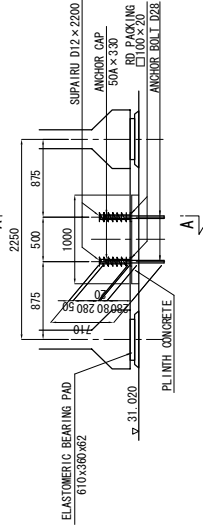
ANCHOR CAP
Mov
SCALE 1:2



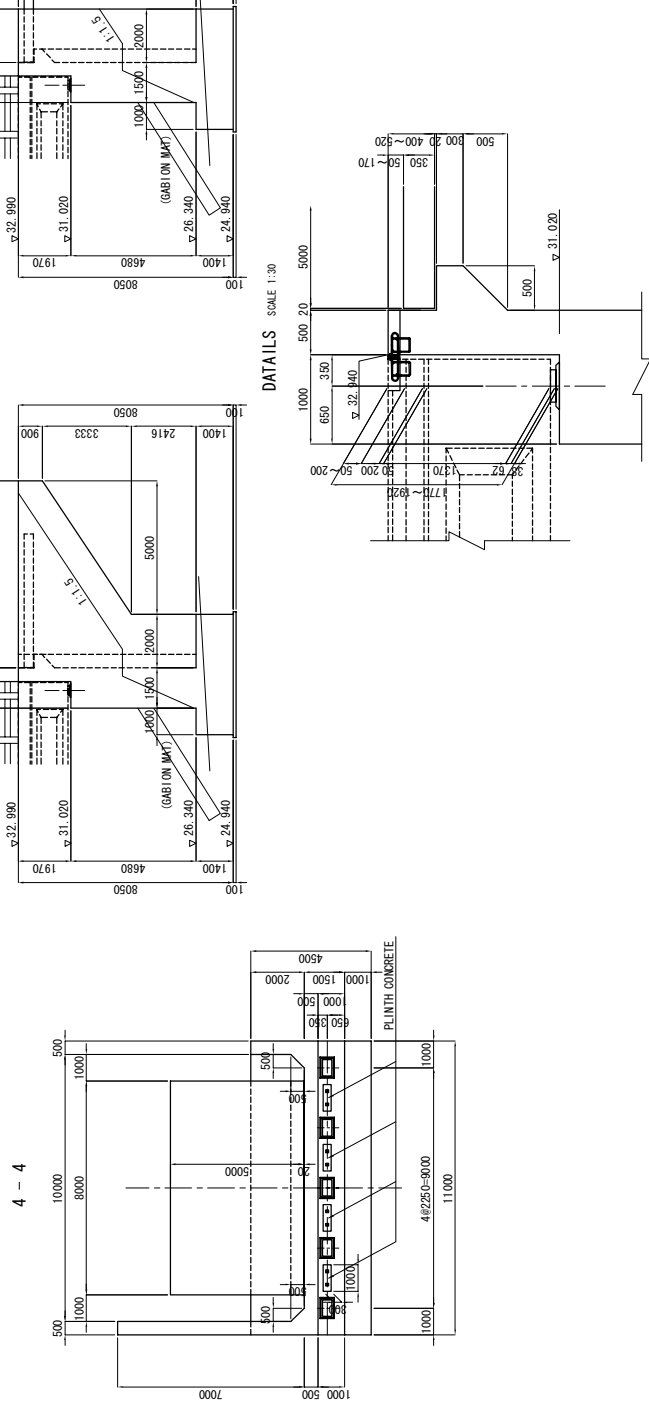
ANCHOR BOLT
SCALE 1:30



B - B



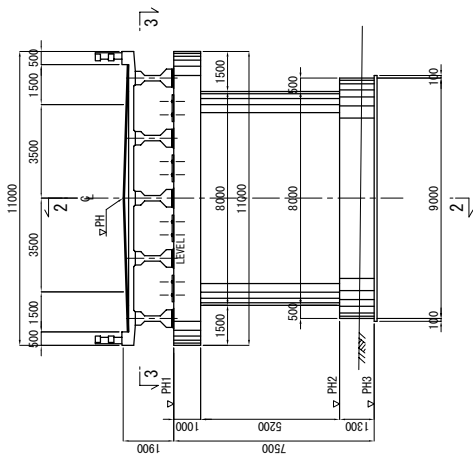
DETAILS SCALE 1:30



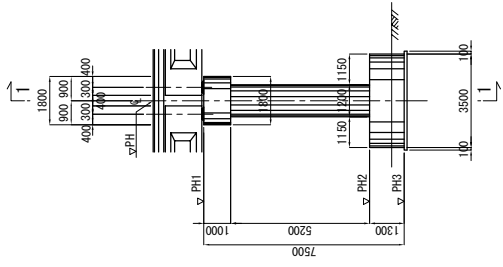
ROAD INVESTMENT DEPARTMENT MINISTRY OF PUBLIC WORKS, URBANIZATION AND HABITAT	BASIC DESIGN ON THE PROJECT FOR REHABILITATION OF BRIDGES ON ARTERIAL NATIONAL ROADS IN THE REPUBLIC OF GUINEA	JAPAN INTERNATIONAL COOPERATION AGENCY KATAHIRA & ENGINEERS INTERNATIONAL	TITLE: FANYE BRIDGE	SCALE:	DRAWING No:
			STRUCTURE DRAWING OF B ABUTMENT	S=1:100	F-8

STRUCTURE DRAWING OF P1~P3 PIER
(FANYE BRIDGE)
SCALE 1:100

1 - 1



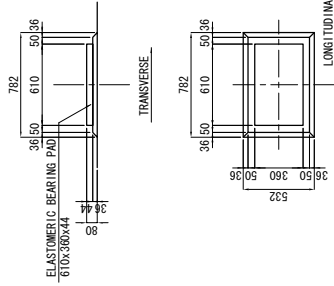
2 - 2



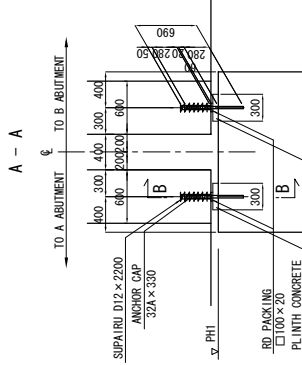
DIMENSION TABLE

	P1	P2	P3
PH (m)	32.940	32.940	32.940
PH1 (m)	31.040	31.040	31.040
PH2 (m)	24.840	24.840	24.840
PH3 (m)	23.540	23.540	23.540

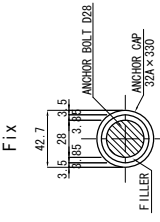
DETAILS SCALE 1:20



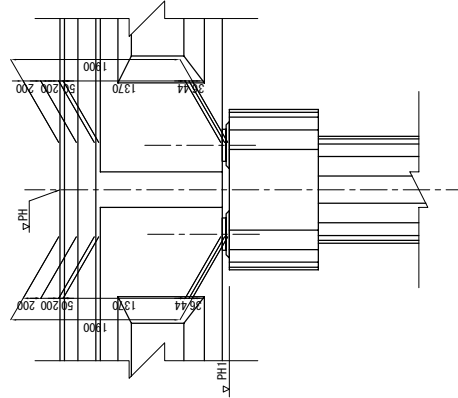
ANCHOR BOLT SCALE 1:30



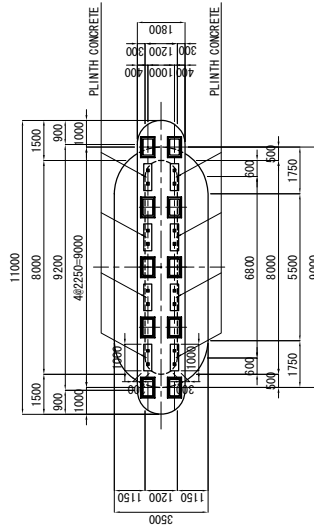
ANCHOR CAP SCALE 1:2



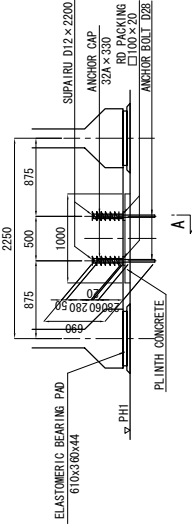
DETAILS SCALE 1:30



3 - 3



B - B



ROAD INVESTMENT DEPARTMENT
MINISTRY OF PUBLIC WORKS, URBANIZATION AND HABITAT

BASIC DESIGN ON THE PROJECT FOR
REHABILITATION OF BRIDGES ON ARTERIAL
NATIONAL ROADS IN THE REPUBLIC OF GUINEA

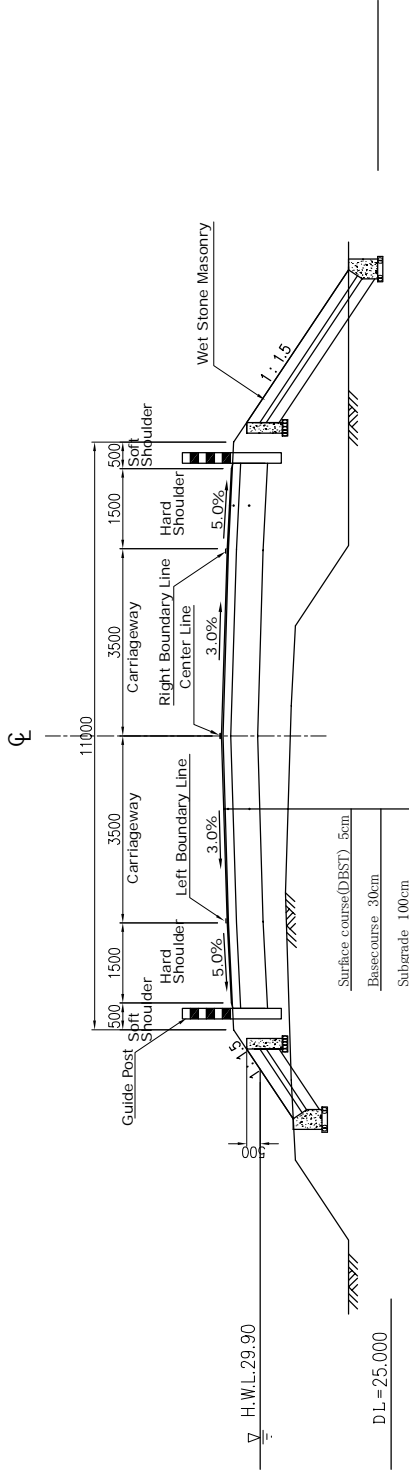
JAPAN INTERNATIONAL COOPERATION AGENCY
KATAHIRA & ENGINEERS INTERNATIONAL

TITLE: FANYE BRIDGE
STRUCTURE DRAWING OF P1~P3 PIER

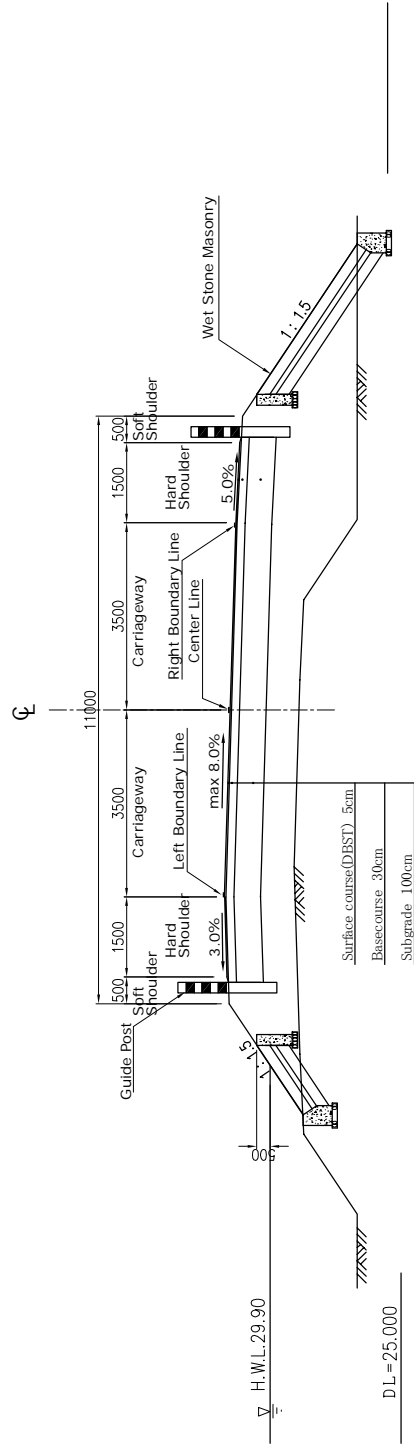
SCALE: S=1:100
DRAWING NO: F-9

TYPICAL CROSS SECTION OF APPROACH ROAD
(FANYE BRIDGE)

GENERAL SECTION

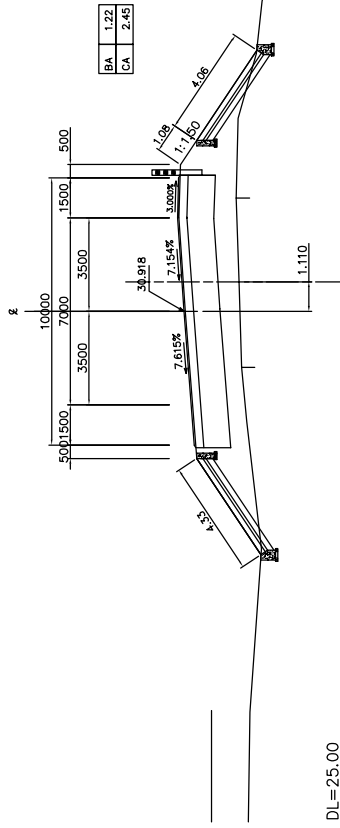


SUPERELEVATED SECTION

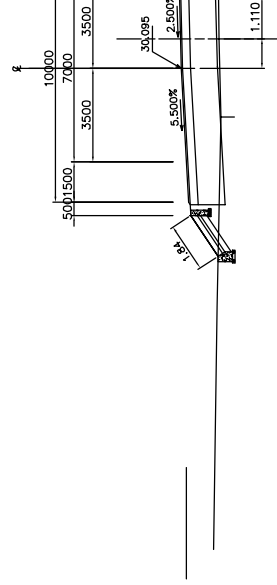


CROSS SECTIONS OF ROAD (1) (FANYE BRIDGE)

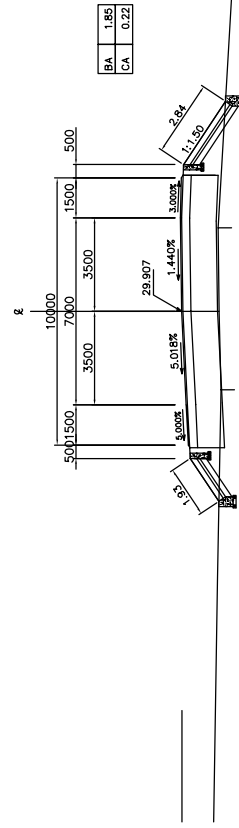
NO.11+00.000
FH=20.918
GH=28.835



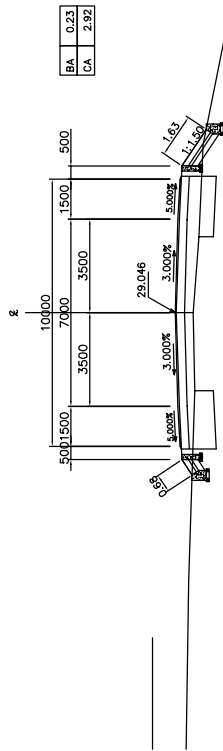
BC 2-0(NO.10+03.711)
FH=28.835
GH=28.666



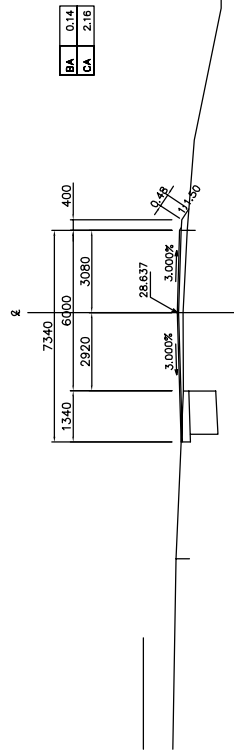
NO.10+00.000
FH=29.907
GH=28.497



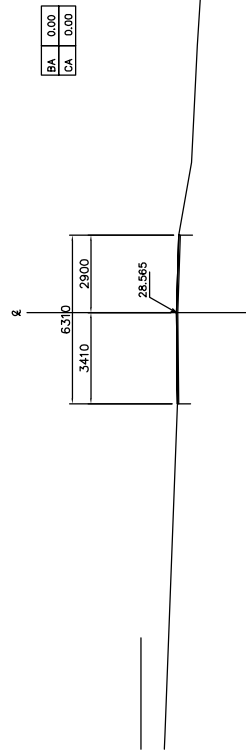
NO.9+00.000
FH=29.084
GH=28.367



NO.8+00.000
FH=28.637
GH=28.416



NO.7+00.000
FH=28.835
GH=27.232

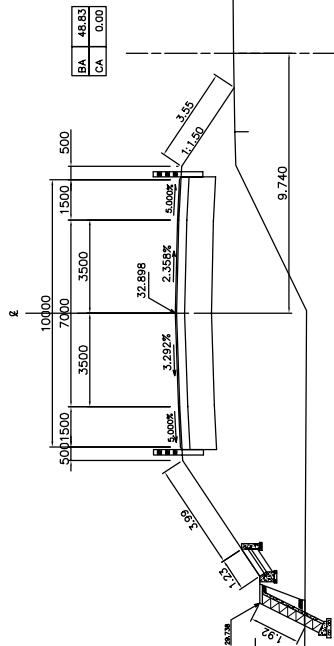


BEGINNING POINT OF PROJECT

ROAD INVESTMENT DEPARTMENT MINISTRY OF PUBLIC WORKS, URBANIZATION AND HABITAT	BASIC DESIGN ON THE PROJECT FOR REHABILITATION OF BRIDGES ON ARTERIAL NATIONAL ROADS IN THE REPUBLIC OF GUINEA	JAPAN INTERNATIONAL COOPERATION AGENCY KATAHIRA & ENGINEERS INTERNATIONAL	TITLE: FANYE BRIDGE CROSS SECTIONS OF ROAD (1) (NO. 7+0.00 - NO. 27+0.00)	SCALE: S=1:100	DRAWING No: F-11
--	--	--	---	-------------------	---------------------

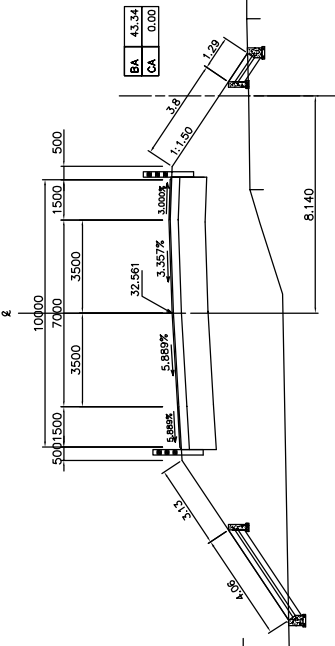
CROSS SECTIONS OF ROAD (2)
(FANYE BRIDGE)

NO.14+00.000
FH=32.898
GH=27.99



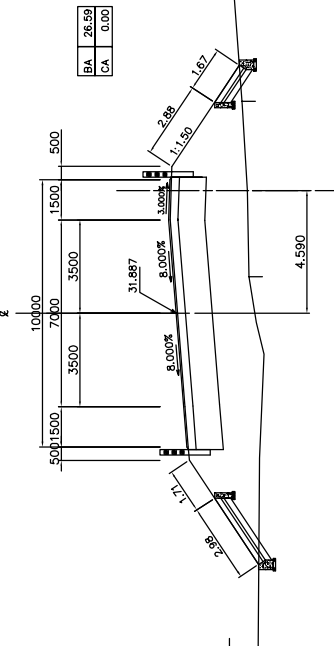
DL=25.00

NO.13+00.000
FH=32.561
GH=28.41



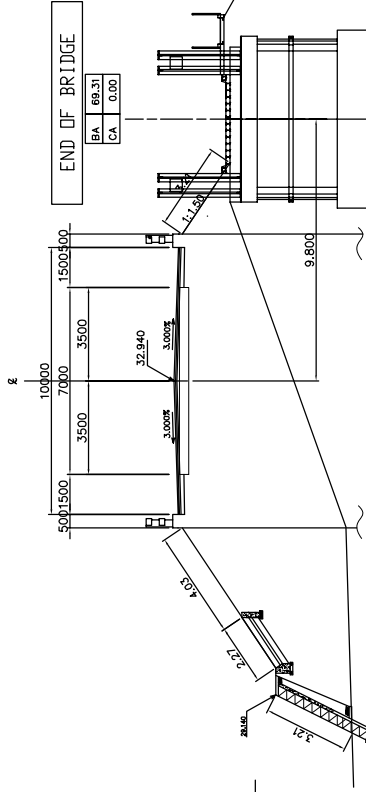
DL=25.00

NO.12+00.000
FH=31.887
GH=28.94



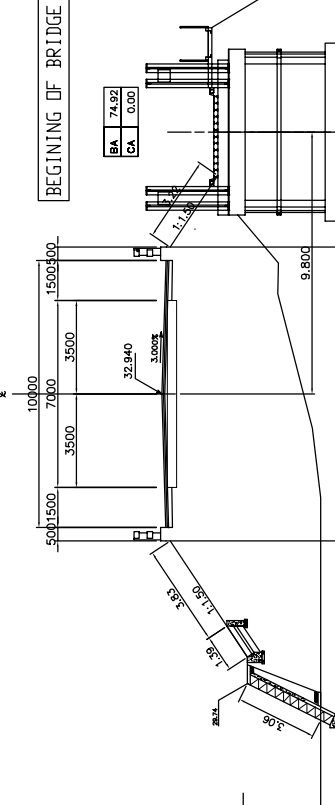
DL=25.00

NO.20+2.500
FH=32.940
GH=28.46



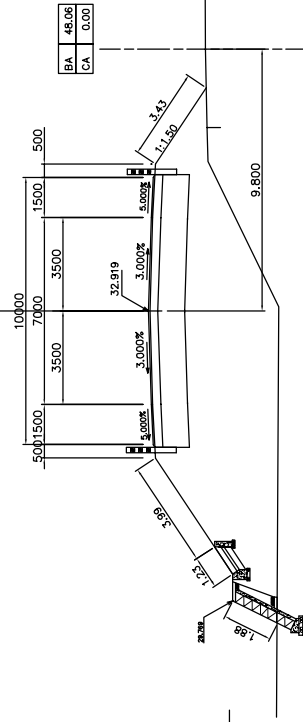
DL=25.00

NO.14+14.500
FH=32.940
GH=27.65



DL=25.00

EC 2-0(NO.14+02.998)
FH=32.919
GH=28.05

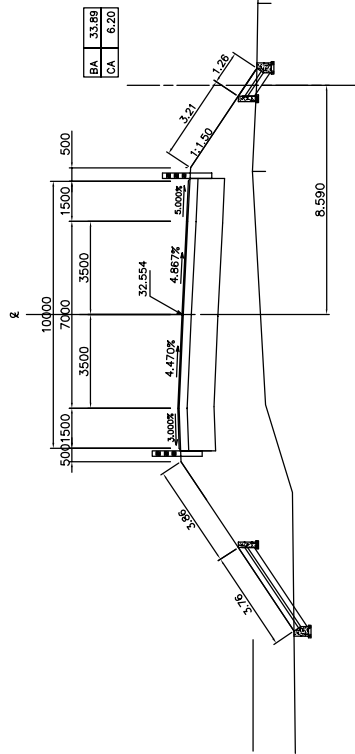


DL=25.00

ROAD INVESTMENT DEPARTMENT MINISTRY OF PUBLIC WORKS, URBANIZATION AND HABITAT	BASIC DESIGN ON THE PROJECT FOR REHABILITATION OF BRIDGES ON ARTERIAL NATIONAL ROADS IN THE REPUBLIC OF GUINEA	JAPAN INTERNATIONAL COOPERATION AGENCY KATAHIRA & ENGINEERS INTERNATIONAL	TITLE: FANYE BRIDGE CROSS SECTIONS OF ROAD (2) (NO. 7+0.00 - NO. 27+0.00)	SCALE: S=1:100	DRAWING No: F-12
--	--	--	---	-------------------	---------------------

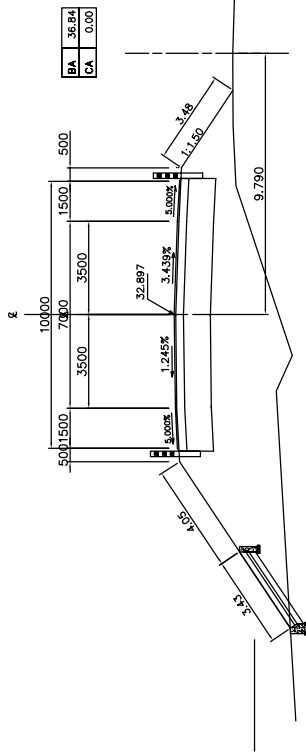
CROSS SECTIONS OF ROAD (3)
(FANYE BRIDGE)

NO. 22+00.000
FH=32.554
GH=23.62



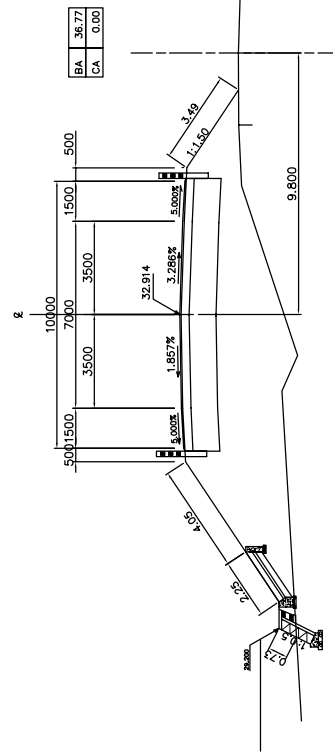
DL=25.00

NO. 21+00.000
FH=32.897
GH=17.58



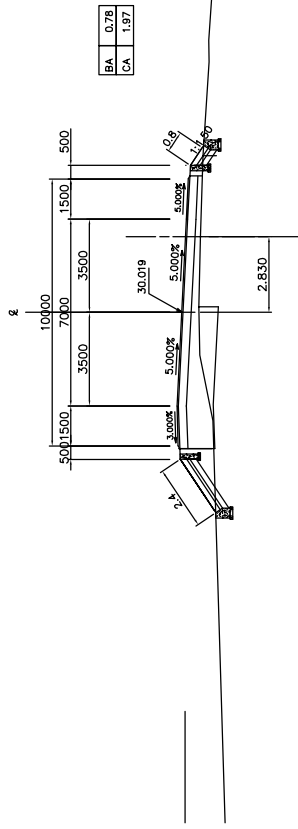
DL=25.00

BC 3-0(NO.20+17.856)
FH=32.914
GH=28.01



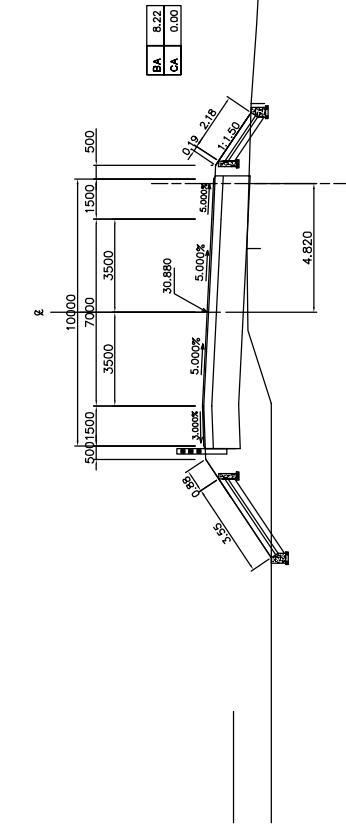
DL=25.00

NO. 25+00.000
FH=30.019
GH=29.37



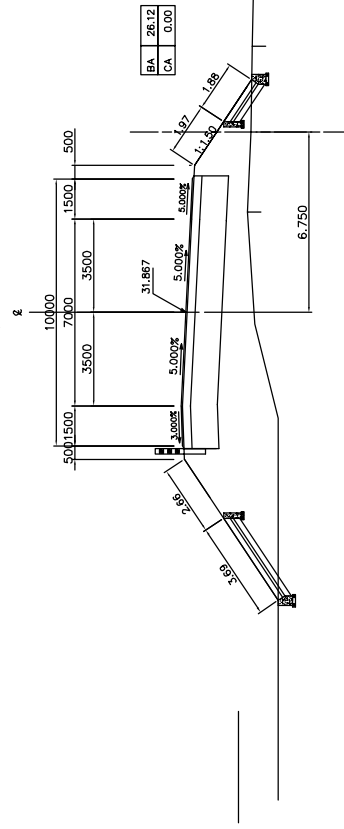
DL=25.00

NO. 24+00.000
FH=30.980
GH=29.36



DL=25.00

NO. 23+00.000
FH=31.867
GH=29.31



DL=25.00

ROAD INVESTMENT DEPARTMENT
MINISTRY OF PUBLIC WORKS, URBANIZATION AND HABITAT

BASIC DESIGN ON THE PROJECT FOR
REHABILITATION OF BRIDGES ON ARTERIAL
NATIONAL ROADS IN THE REPUBLIC OF GUINEA

JAPAN INTERNATIONAL COOPERATION AGENCY
KATAHIRA & ENGINEERS INTERNATIONAL

TITLE : FANYE BRIDGE
CROSS SECTIONS OF ROAD (3)
(NO. 7+0.00 - NO. 27+0.00)

SCALE :
S=1:100

DRAWING No:
F-13

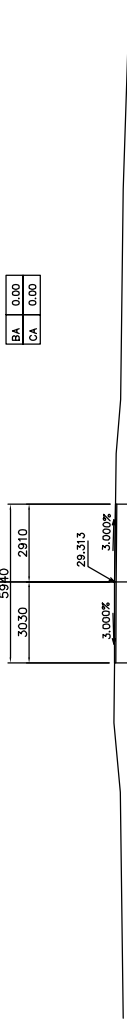
CROSS SECTIONS OF ROAD (4)
(FANYE BRIDGE)

NO.27+00.000

FH=28.313
GH=28.31

END POINT OF PROJECT

BA	0.00
CA	0.00

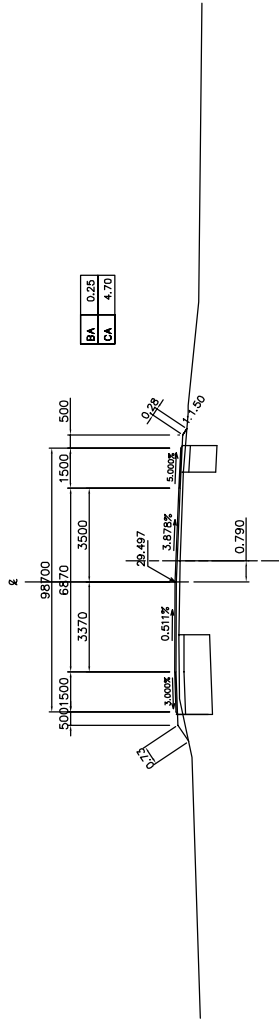


DL=25.00

NO.26+00.000

FH=29.497
GH=28.33

BA	0.25
CA	4.70

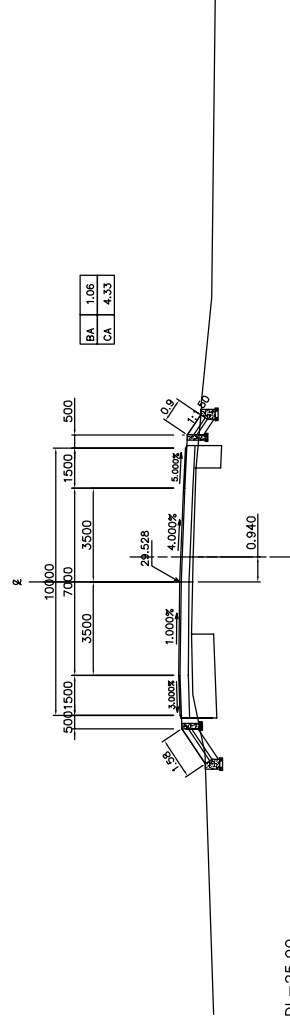


DL=25.00

EC 3-(NO.25+18.287)

FH=29.528
GH=28.05

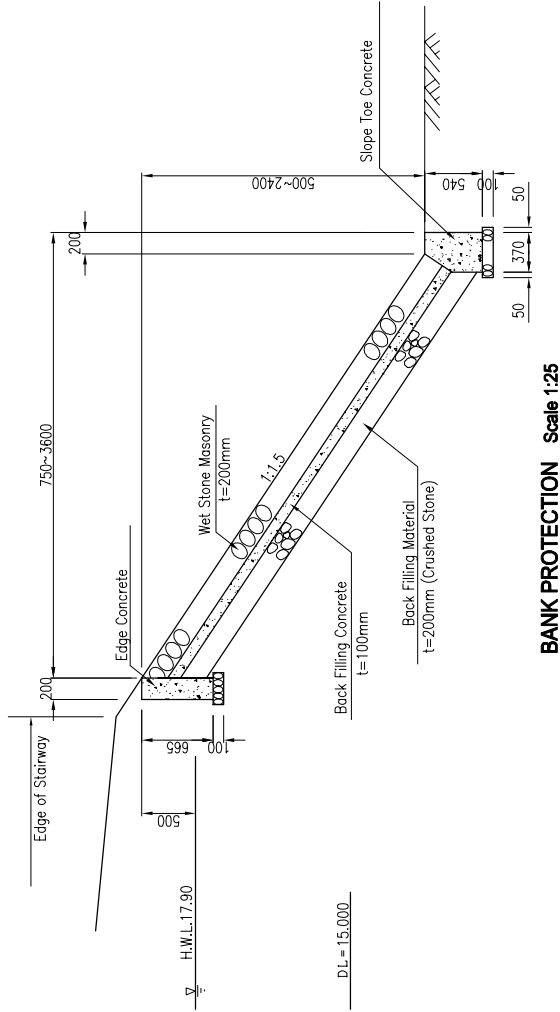
BA	1.05
CA	4.33



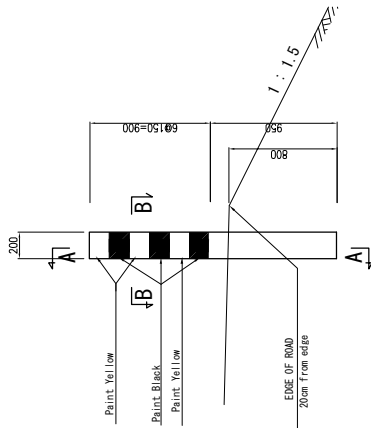
DL=25.00

ROAD INVESTMENT DEPARTMENT MINISTRY OF PUBLIC WORKS, URBANIZATION AND HABITAT	BASIC DESIGN ON THE PROJECT FOR REHABILITATION OF BRIDGES ON ARTERIAL NATIONAL ROADS IN THE REPUBLIC OF GUINEA	JAPAN INTERNATIONAL COOPERATION AGENCY KATAHIRA & ENGINEERS INTERNATIONAL	TITLE: FANYE BRIDGE CROSS SECTIONS OF ROAD (4) (NO. 7+0.00 - NO. 27+0.00)	SCALE: S=1:100	DRAWING No: F-14
--	--	--	---	-------------------	---------------------

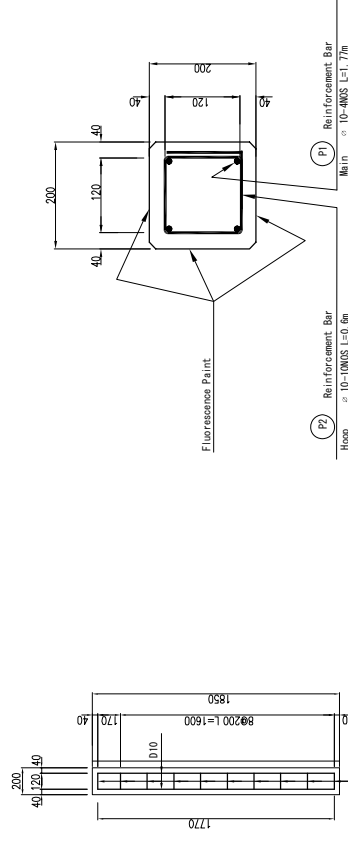
GUIDE POST AND BANK PROTECTION (FANYE BRIDGE)



BANK PROTECTION Scale 1:25



GUIDE POST Scale 1:20



DETAIL B-B Scale 1:5

MARK	DIA-METER	LENGTH	NO.	WEIGHT/m	WEIGHT/ONE	REMARKS
		mm		kg/m	kg	
P1	D10	1770	4	0.616	1.030	4.4
P2	"	600	10	"	0.370	3.7
						8.1 kg

SCHEDULED LIST OF GUIDE POST

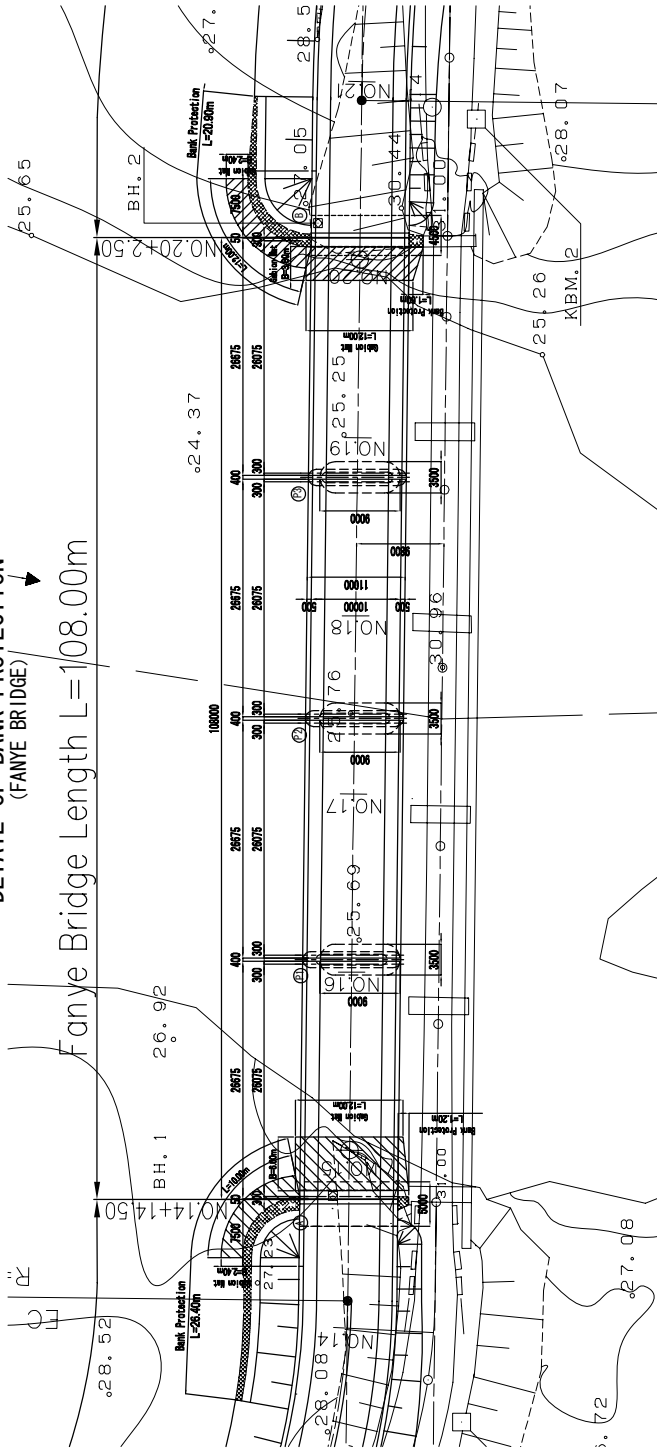
LEFT SIDE			RIGHT SIDE		
STATION	LENGTH (m)	Number (Nos.)	STATION	LENGTH (m)	Number (Nos.)
12+0.0 to 24+0.0	132.0	67	11+0.0 to 22+0.0	112.0	57
TOTAL (Left + Right) = 67+57 = 124 Nos.					

NOTE: To be installed at the outer side of the curve at 2 meters interval

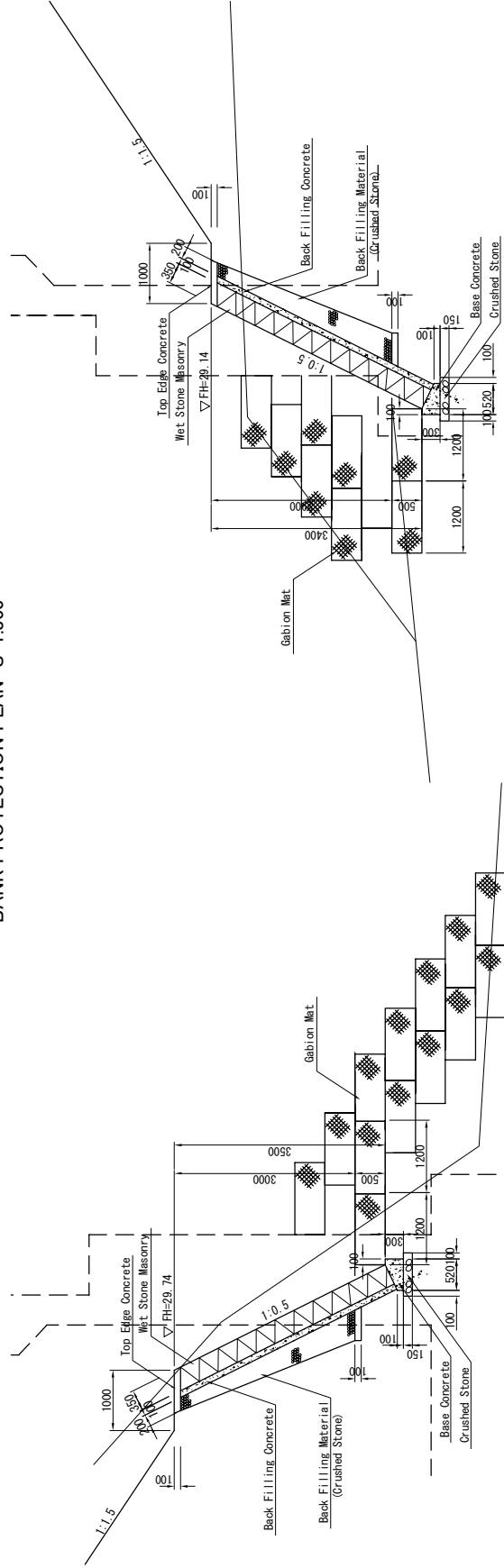
DETAIL A-A Scale 1:20

DETAIL OF BANK PROTECTION
(FANYE BRIDGE)

Fanye Bridge Length L=108.00m



BANK PROTECTION PLAN S=1:300

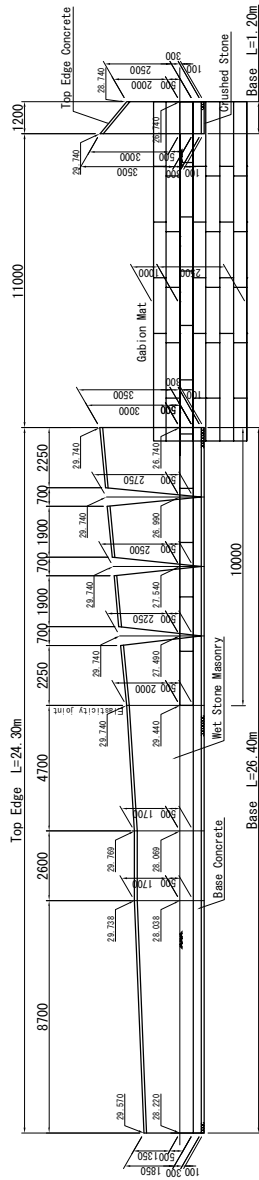


RIGHT BANK PROTECTION CROSS S=1:40

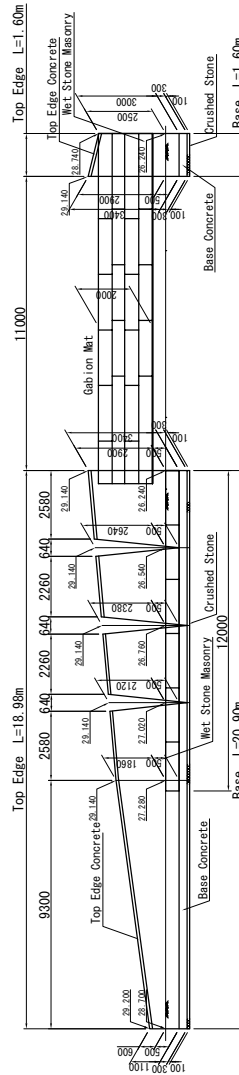
LEFT BANK PROTECTION CROSS S=1:40

<p>ROAD INVESTMENT DEPARTMENT MINISTRY OF PUBLIC WORKS, URBANIZATION AND HABITAT</p>	<p>BASIC DESIGN ON THE PROJECT FOR REHABILITATION OF BRIDGES ON ARTERIAL NATIONAL ROADS IN THE REPUBLIC OF GUINEA</p>	<p>JAPAN INTERNATIONAL COOPERATION AGENCY KATAHIRA & ENGINEERS INTERNATIONAL</p>	<p>TITLE: FANYE BRIDGE DETAIL OF BANK PROTECTION</p>	<p>SCALE: AS SHOWN</p> <p>DRAWING No: F-16</p>
--	---	--	--	--

**EXPANSION OF BANK PROTECTION
(FANYE BRIDGE)**



A1 Right Bank



A2 Right Bank

ROAD INVESTMENT DEPARTMENT
MINISTRY OF PUBLIC WORKS, URBANIZATION AND HABITAT

BASIC DESIGN ON THE PROJECT FOR
REHABILITATION OF BRIDGES ON ARTERIAL
NATIONAL ROADS IN THE REPUBLIC OF GUINEA

JAPAN INTERNATIONAL COOPERATION AGENCY
KATAHIRA & ENGINEERS INTERNATIONAL

TITLE : FANYE BRIDGE
EXPANSION OF BANK PROTECTION

SCALE :
S=1:100

DRAWING No:
F-17

2.2.4 Plan d'exécution des travaux

2.2.4.1 Principes d'exécution des travaux de construction

Les principes de base en cas de réalisation du présent Projet sont les suivants.

- Le présent Projet sera mis en oeuvre dans le cadre de la coopération financière non remboursable du gouvernement du Japon après la conclusion de l'Echange de Notes relative à la coopération financière non remboursable se rapportant au présent Projet entre le gouvernement japonais et le gouvernement guinéen.
- L'organisme d'exécution du présent Projet est le Ministère des Travaux Publics.
- La coordination pour les ponts Dandaya, Fanyé, Kaaka et Soumba est à la charge du Ministère des Travaux Publics, de l'Urbanisme et de l'Habitat.
- Les tâches du consultant se reportant à la conception détaillée du présent projet, les services liés à l'appel d'offres et les services de surveillance des travaux seront mises en oeuvre après la conclusion d'un accord entre un consultant japonais et le gouvernement guinéen.
- Les travaux des ponts du présent Projet seront mis en oeuvre par l'entrepreneur japonais qui aura été nommé adjudicataire à la suite de l'examen des qualifications des soumissionnaires réalisé dans le cadre de l'appel d'offres et après conclusion d'un contrat pour l'exécution des travaux entre cet entrepreneur et le gouvernement guinéen.

Les principes de base dans le cadre de la mise en oeuvre du présent projet sont les suivants.

- L'approvisionnement des matériaux et des équipements de construction ainsi que de la main d'oeuvre se fera en Guinée sur place. Dans l'éventualité où l'approvisionnement sur place ne pourrait être effectué, dans la mesure où la capacité de fournir la qualité exigée est assurée, l'approvisionnement se fera dans le pays tiers le plus économique, ou au Japon.
- Les techniques de construction et le calendrier des travaux devront correspondre aux conditions naturelles locales, telles que le climat, la topographie, la géologie, les caractéristiques des fleuves qu'enjamberont les ponts du présent projet, etc.
- Dans la mesure du possible, des méthodes de construction ordinaires ne nécessitant ni équipement ni technique particulier seront prévues.
- De paire avec l'établissement de spécifications adéquates pour les travaux et de standards de gestion de construction appropriés, l'entrepreneur et le consultant prévoient sur place une structure de gestion et une structure de surveillance des travaux, respectivement, en mesure de satisfaire à ces standards.
- Pendant la période des travaux, des mesures de sécurité vis-à-vis des ouvriers et de tiers seront appliquées. Des activités de sensibilisation concernant le respect de l'environnement et le VIH/SIDA seront entreprises.
- La pollution des fleuves et les déversements de débris solides au moment des crues en raison des travaux ne seront pas autorisés, et en ce qui concerne l'approvisionnement dans des bancs d'emprunt et des carrières, des efforts devront être entrepris visant à protéger l'environnement, en apportant une attention particulière aux démarches permettant de réduire les impacts sur le milieu naturel.

2.2.4.2 Points à garder à l'esprit pour l'exécution des travaux de construction

(1) Considération de la saison des basses eaux et des crues de chaque fleuve

Il sera essentiel de déterminer un calendrier des travaux efficient, prenant en considération de différentes conditions, telles que les conditions topographiques, géologiques, la configuration des fleuves, etc., en ce qui concerne la saison des basses eaux et la saison des crues chaque fleuve qu'enjambera les ponts du présent Projet, ainsi que les particularités du fleuve au cours d'une année, comprenant la saison des basses eaux et des crues, et après avoir déterminé les points auxquels il est nécessaire de prêter une attention particulière. Les particularités de chaque fleuve et les points à retenir dans le cadre de l'exécution des travaux de construction sont indiqués ci-après.

Pont Kaaka

- Particularités du fleuve

Le Barandi qui coule sous le pont est un ruisseau de montagne Balan avec vitesse d'écoulement assez élevée. Il existe nombreuses roches sur le lit et la partie la plus profonde est d'environ 20cm.

Le Barandi est un affluent et se rejoint le fleuve principal environ 100m en aval de l'emplacement du pont à construire.



- Points d'attention pour l'exécution des travaux de construction

Le cours d'eau étant un affluent ruisseau de montagne, le niveau d'eau ne donnera pas d'impact aux travaux de construction. Par conséquent, la méthode de construction à batardeau temporaire avec sacs de sables (terres) peut être utilisée pour les travaux de construction de piliers. Comme le lancement de poutres des autres ponts peut être utilisé, la méthode de construction par lancement de poutres sera adopté pour réaliser les travaux de superstructure sans interruption.

Pont Soumba

- Particularités du fleuve

La saison des basses eaux dure 6 mois (de novembre à avril). La largeur du fleuve est d'environ 80m et la partie la plus profonde du fleuve est d'environ 0,7m. La saison des hautes eaux est de 6 mois (de mai à octobre). Toutefois, la baisse du niveau d'eau après le mois d'octobre est relativement rapide. La partie la plus profonde est d'environ 8,0m.



- Points d'attention pour l'exécution des travaux de construction

Le fait d'achever les travaux de construction de substructure pendant la saison des basses eaux signifie directement l'économicité et l'achèvement rapide du Projet comme le cas du pont Dandaya. Il est nécessaire d'achever les travaux de construction des ouvrages de substructure pendant la saison des basses eaux qui dure environ 6 mois. En ce qui concerne la fondation, comme le fond rocheux qui est la couche porteuse affleure, elle sera du type à fondation directe. Malgré la profondeur assez élevée même pendant la saison de basses eaux, la vitesse d'écoulement étant basse, la méthode de construction à batardeau temporaire avec sacs de sables (terres) peut être utilisée pour les travaux de construction de piliers. Adopter les méthodes permettant leur réalisation pendant la période des hautes eaux (construction par lancement de poutres) pour réaliser les travaux de superstructure sans interruption.

Pont Dandaya

- Particularités du fleuve

La saison des basses eaux dure 6 mois (de novembre à avril). La largeur du fleuve est d'environ 60m et la partie la plus profonde du fleuve est d'environ 0,8m. La saison des hautes eaux est de 6 mois (de mai à octobre). Toutefois, la baisse du niveau d'eau après le mois d'octobre est relativement rapide. La partie la plus profonde est d'environ 4,5m.



- Points d'attention pour l'exécution des travaux de construction

Il sera nécessaire d'achever les travaux de construction des ouvrages de substructure, la partie la plus important des travaux de construction du pont, avant la fin de la saison des basses eaux. Comme la saison de basses eaux dure pendant environ 6 mois, il est nécessaire d'achever les travaux de construction des ouvrages de substructure pendant cette saison.

Quant aux travaux des fondations, le niveau de fond rocheux qui est la couche porteuse de la culée du coté de la rive droite étant profond, la fondation de ce coté sera le type à pieu. Toutefois, la fondation de la culée de la rive gauche sera celle directe comme le fond rocheux est peu profond.

Adopter les méthodes permettant leur réalisation pendant la période des hautes eaux (construction par lancement de poutres) pour réaliser les travaux de superstructure sans interruption.

Pont Fanyé

- Particularités du fleuve

La saison de basses eaux dure 6 mois (de novembre à avril) comme le cas du pont Dandaya. La largeur du fleuve est d'environ 80m et la partie la plus profonde du fleuve est d'environ 1,0m. La saison des hautes eaux est de 6 mois (de mai à octobre). Toutefois, la baisse du niveau d'eau après le mois d'octobre est relativement rapide. La partie la plus profonde est d'environ 6,0m.



- Points d'attention pour l'exécution des travaux de construction

Le fait d'achever les travaux de construction de substructure pendant la saison des basses eaux signifie directement l'économicité et l'achèvement rapide du Projet comme le cas du pont Dandaya. Il est nécessaire d'achever les travaux de construction des ouvrages de substructure pendant la saison des basses eaux qui dure environ 6 mois. En ce qui concerne la fondation, comme le fond rocheux qui est la couche porteuse affleure, elle sera du type à fondation directe. Malgré la profondeur assez élevée même pendant la saison de basses eaux, la vitesse d'écoulement étant basse, la méthode de construction à batardeau temporaire avec sacs de sables (terres) peut être utilisée pour les travaux de construction de piliers. Adopter les méthodes permettant leur réalisation pendant la période des hautes eaux (construction par lancement de poutres) pour réaliser les travaux de superstructure sans interruption.

(2) Considération relative à la sécurité des habitants de proximité et au personnel du chantier

Les ponts Dandaya, Fanyé et Soumba étant prévus au coté amont des ponts existants, il est nécessaire de prendre suffisamment de mesures de sécurités pendant les travaux de construction.

Considérations relatives à la sécurité des habitants de proximité

- Les chantiers devront être clairement signalés, et des mesures interdisant leur accès à toute personne étrangère au chantier devront être mises en oeuvre.
- Il faut empêcher les bateaux d'approcher aux sites de construction en installant les filets de sécurités etc. étant donné que les sites de construction des ponts sont à coté amont des ponts existants.
- Les travaux devant être réalisés à proximité des ponts existants, il faut faire attention lors de déplacement ou de rotation des engins lourds.
- Des activités de sensibilisation à la sécurité concernant les véhicules de transports des matériaux et des équipements seront organisées, et des mesures de prévention des accidents de la circulation seront mises en oeuvre.

Considérations relatives à la sécurité du personnel du chantier

- Etant donné qu'il y aura beaucoup de travaux en hauteur, des échafaudages adéquats et des filets de sécurité devront permettre de prévenir les accidents dus aux chutes.
- Etant donné des gros engins de construction seront utilisés, des gardes surveillant les engins de construction seront affectés sur les chantiers afin de prévenir tout incident.

(3) Considération relative à l'environnement

- En ce qui concerne les travaux de coulage en place des pieux, des mesures de prévention de la pollution des fleuves provenant d'écoulements d'eau boueuse (en prévoyant des pompes supplémentaires, des réservoirs, etc.) seront mises en oeuvre.
- En concertation avec les organismes d'exécution, la sélection des bancs d'emprunt et des décharges des déchets sera effectuée de manière à réduire les impacts sur le milieu naturel environnant.
- Les types de travaux bruyants et produisant des vibrations ne seront réalisés ni tôt le matin ni tard le soir.
- Des mesures contre les poussières et particules produites par les engins de construction (aspersion d'eau, etc.) seront mises en oeuvre.
- La distribution et l'affichage d'informations ainsi que des activités de sensibilisation concernant l'environnement visant les personnes du chantier seront mises en oeuvre. En particulier, des campagnes de sensibilisation concernant l'hygiène et la sécurité des ouvriers, la protection du milieu naturel, la santé (prévention contre la malaria, prévention contre les maladies sexuellement transmissibles, des mesures contre le VIH/SIDA, etc.) seront organisées.

2.2.4.3 Points à garder à l'esprit pour l'exécution des travaux de construction

Les rubriques qui seront prises en charge par les gouvernements japonais et guinéen sont indiquées au Tableau 2.2.4-1

Tableau 2.2.4-1 Répartition des tâches à la charge de chacun des gouvernements

Rubriques	Contenu	Répartition des charges		Remarques
		Japon	Guinée	
Approvisionnement des matériaux et matériels	Approvisionnement et installation des matériaux et matériels	○		
	Formalités douanières des matériaux et matériels		○	
	Elaboration de l'itinéraire de transport terrestre		○	
Travaux de préparation de chantier	Obtention des terrains nécessaires à la mise en oeuvre des travaux		○	Bureaux sur place, lieux d'entreposage des matériaux et matériels, espaces de travail, etc.
	Mesures concernant le déplacement des résidents		○	Il est nécessaire de déplacer une mosquée à proximité du pont Dandaya dans le cadre du présent Projet
	Obtention de bancs d'emprunt et lieux de décharge		○	
	Prévision de déchetteries		○	
	Travaux de préparation de chantier autres que ceux indiqués ci-dessus	○		
Démontage des éléments faisant obstacles aux travaux	Travaux d'enlèvement	○		Pont Soumba (Japon) Pont Kaaka Pont Dandaya (sauf les culées) Pont Fanyé (sauf les culées)
Construction principale	Construction de pont	○		

2.2.4.4 Plan de supervision des travaux de construction

Le consultant japonais, conformément au contrat de services de consultant conclu avec le gouvernement guinéen, réalisera la conception détaillée, les tâches se rapportant à l'appel d'offres et la supervision des travaux de construction.

(1) Services relatifs à la conception détaillée

Le contenu principal des services relatifs à la conception d'exécution mis en oeuvre par le consultant est le suivant.

Conception détaillée

- Concertations de démarrage du projet avec les organismes d'exécution maliens, conception détaillée, études sur le terrain

- Elaboration de la conception détaillée et des dessins techniques
- Plan d'approvisionnement des matériaux et estimation des coûts du projet

Les délais nécessaires à la conception détaillée sont les suivants.

- Dans le cas où l'Echange de notes serait conclu: trois mois.

(2) Services liés à l'appel d'offre

Les principales composantes des services pendant la période comprise entre l'annonce de l'appel d'offres et la conclusion du contrat de construction sont les suivantes.

- Elaboration du dossier d'appel d'offres (parallèlement à la conception détaillée susmentionnée)
- Annonce de l'appel d'offres
- Présélection des soumissionnaires
- Mise en oeuvre de l'appel d'offres
- Evaluation des offres
- Services en vue de la conclusion du contrat de construction

Les délais nécessaires aux services liés à l'appel d'offre sont les suivants.

- Il est nécessaire la période de trois mois pour ces services.

(3) Services de supervision des travaux de construction

Le consultant supervisera les travaux de construction réalisés par l'entrepreneur et s'assurera que ceux-ci sont au contrat de construction et au plan d'exécution. Les principaux services sont les suivants.

- Vérification et approbation des mesures
- Vérification et approbation du plan d'exécution (y compris les soins environnementaux)
- Contrôle de la qualité
- Contrôle du calendrier
- Contrôle de la conformité des travaux en cours
- Contrôle de la sécurité
- Inspection et remise en main des ouvrages achevés

Le présent Projet consistant en construction de 4 ponts éloignés, il est nécessaire de prévoir total deux ingénieurs, un ingénieur de supervision résidant et un ingénieur d'exécution des travaux.

En ce qui concerne l'exécution des travaux, une supervision sera organisée en concertation et en coopération avec le contrôleur de la sécurité de l'entrepreneur afin d'éviter que des accidents se produisent.

2.2.4.5 Plan de contrôle de la qualité

Le plan de contrôle de la qualité du béton est indiqué au Tableau 2.2.4-2 et celui du génie civil et des revêtements au Tableau 2.2.4-3.

Tableau 2.2.4-2 Plan de contrôle de la qualité des ouvrages en béton

Rubrique	Inspection	Méthode d'inspection (Spécifications)	Fréquence des inspections
Ciment	Inspection des qualités physiques du ciment	AASHTO M85	Une inspection avant le mélange d'essai, et une inspection tous les 500m ³ de béton coulé ou lors du changement des matériaux
Granulat fin	Inspection des qualités physiques des granulats fins pour le béton	AASHTO M6	Une inspection avant le mélange d'essai, et une inspection tous les 500m ³ ou lors du changement du lieu d'approvisionnement (vérification des données fournies par le fournisseur)
	Inspection de tamisage	AASHTO T27	Une inspection par mois.
Gros granulat	Inspection des qualités physiques des gros granulats pour le béton	AASHTO M80	Une inspection avant le mélange d'essai, et une inspection tous les 500m ³ ou lors du changement du lieu d'approvisionnement (vérification des données fournies par le fournisseur)
	Inspection de tamisage	AASHTO T27	Une inspection par mois
Eau	Inspection standard de la qualité de l'eau	AASHTO T26	Une inspection avant le mélange d'essai
Béton	Inspection de l'affaissement	AASHTO T119	Deux inspections par jour
	Inspection de la quantité d'air	AASHTO T121	Deux inspections par jour
	Inspection de la résistance à la compression	AASHTO T22	Six spécimens par coulage. Si la quantité coulée est importante, six spécimens par 75 m ³ (résistance au 7 ^{ème} jour, trois spécimens ; résistance au 28 ^{ème} jour, trois spécimens)
	Température	—	Deux inspections par jour
	Inspection de la concentration saline	—	Deux inspections par jour

Tableau 2.2.4-3 Plan de contrôle de la qualité du génie civil et des revêtements

Rubriques	Inspections	Méthode d'inspection (Spécifications)	Fréquence des inspections
Travaux de remblai	Inspection de la densité (damage)	AASHTO T191	Tous les 500m ²
Travaux de la couche de base	Inspection de la densité sur le terrain (compactage)	AASHTO T191	Tous les 1.000vm ³
	Inspection du compactage de la compression uni axiale	AASHTO T180	Tous les 1.000vm ³
Revêtement de bitume	Température du mélange du bitume	Mesure de la température à l'expédition, de l'égalité du bitumage et de la température de cylindrage	Cinq inspections par jour
	Inspection de l'usure par frottement des granulats	AASHTO T96	Tous les 1.500m ³ ou lors du changement du lieu d'approvisionnement (vérification des données fournies par le fournisseur)

2.2.4.6 Plan d'approvisionnement des matériaux et des équipements

(1) Plan d'approvisionnement des matériaux de construction

Les routes d'accès pour le transport des matériels et matériaux de construction à chaque site étant aménagées à l'exception d'une partie, on peut dire que les routes d'approvisionnement des matériels et matériaux sont assurées.

En n'ayant que des petits magasins, la plupart des matériaux de construction devront être approvisionnés à la capitale du pays Conakry.

Les principaux matériaux de construction qui peuvent être approvisionnés ou produits sur places sont : le sable, les granulats, les matériaux pour la couche de base, le béton prêt à l'emploi (préparé sur place) et le bois d'œuvre. Les autres matériaux devront être importés.

Les principes d'approvisionnement des matériaux de construction sont les suivants.

- Dans le cas de produits régulièrement importés, disponibles sur le marché, ceux-ci seront approvisionnés.
- Pour les produits qu'il n'est pas possible de se procurer sur place, ceux-ci seront approvisionnés à partir d'un pays tiers ou du Japon. Le pays d'approvisionnement sera déterminé en considération de la qualité, du prix, de la possibilité et du délai d'approvisionnement.

La répartition de l'approvisionnement des principaux matériaux est indiquée au Tableau 2.2.4-4.

Tableau 2.2.4-4 Répartition d'approvisionnement des principaux matériaux de construction

Rubriques	Répartition de l'approvisionnement			Lieux d'approvisionnement
	Localement	Au Japon	Pays tiers	
<u>Matériaux pour les structures</u>				
Pierres concassées (pour béton)	○			Achat en proximité des sites
Ciment	○			Ville de Conakry (importé)
Sable (pour béton)	○			Achat en proximité des sites
Cailloux roulés (pour perre)	○			Extraction dans les environs des sites
Matériaux pour la couche de base (latérite)	○			Extraction dans des bancs d'emprunt
Béton prêt à l'emploi	○			Fabrication sur place
Béton bitumineux	○			Achat dans la ville de Conakry
Bitume résiduel	○			Idem
Barres de renforcement : D12 à D32	○			Ville de Conakry (importé)
Additif (pour béton)	○			Idem
Appuis (pour les poutres en béton contraint)			○	Pays européens
Fil métallique pour béton précontraint (y compris fourreau)			○	Idem
Tuyau PVC : D = 50 à 200	○			Achat dans la ville de Conakry
Panneaux de signalisation	○			Idem
<u>Matériaux pour les constructions provisoires</u>				
Bois d'œuvre pour les coffrages	○			Achat dans la ville de Conakry
Contreplaqué pour les coffrages	○			Idem
Supports (boisage), bois d'œuvre pour échafaudage	○			Idem
Acier profilé				Pays européens
Lancement de poutres (avec accessoires)		○		Japon
Baguettes de soudure électrique	○			Achat dans la ville de Conakry
Carburant et huile	○			Idem
Oxygène, acétylène	○			Idem
Machine d'oxycoupage	○			Idem

(2) Plan d'approvisionnement des engins de chantier

Les principes d'approvisionnement des engins de chantier sont les suivants.

- Les équipements généraux et les engins de chantier types que possèdent les entrepreneurs locaux seront loués. Toutefois, si le prix de la location est élevé, en fonction du calcul de la période d'utilisation, ce principe fera l'objet d'une comparaison économique par rapport au prix de l'approvisionnement à partir de pays tiers pour déterminer la méthode d'approvisionnement.
- En ce qui concerne les équipements qu'il est difficile de se procurer sur place, ils seront approvisionnés à partir de pays tiers ou du Japon.

La répartition de l'approvisionnement des principaux engins de chantier pour les travaux est indiquée au Tableau 2.2.4-5

Tableau 2.2.4-5 Répartition de l'approvisionnement des engins de chantier pour les travaux

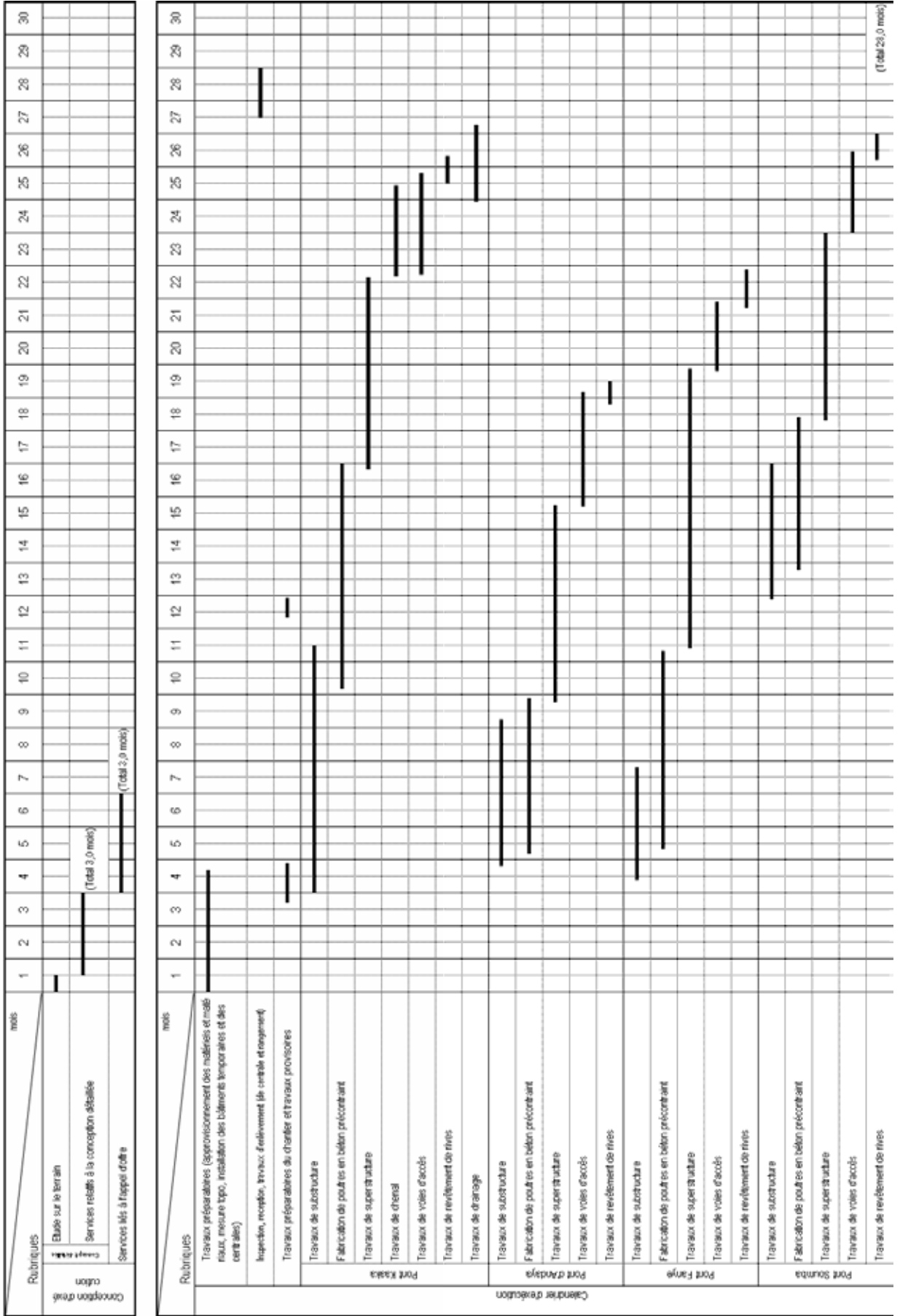
Désignation de l'engin de chantier	Spécification	Location / Achat	Répartition de l'approvisionnement			Raison de choix	Itinéraire de l'expédition
			Local ement	Pays tiers	Japon		
Pelle rétrocaveuse	0,28m³ empilé	Location	○			Efficacité économique	Ville de Conakry → Sites
Pelle rétrocaveuse	0,28m³ empilé	Achat		○		Idem	Port de Conakry → Sites
Bulldozer	15t	Achat		○		Idem	Port de Conakry → Sites
Bulldozer	21t	Location	○			Idem	Ville de Conakry → Sites
Niveleuse	3,7m	Idem	○			Idem	Ville de Conakry → Sites
Rouleau compresseur	10-12t	Idem	○			Idem	Idem
Rouleau à pneus	8-20t	Idem	○			Idem	Idem
Rouleau compresseur vibrateur	0,5-0,6t	Achat		○		Idem	Port de Conakry → Sites
Rouleau compresseur vibrateur	3-4t	Location	○			Idem	Ville de Conakry → Sites
Chargeuse sur pneus	2,4m³	Idem	○			Idem	Idem
Chargeuse sur pneus	3,1m³	Idem	○			Idem	Idem
Finisseuse d'asphalte	2,4-4,5m	Idem	○			Idem	Idem
Camion arroseur	6,0kl	Achat		○		Idem	Port de Conakry → Sites
Camion benne	2,0t	Location	○			Idem	Ville de Conakry → Sites
Camion benne	10,0t	Achat		○		Idem	Port de Conakry → Sites
Grue sur camion	Capacité de levage 4,8-4,9t	Location	○			Idem	Ville de Conakry → Sites
Grue sur chenilles	Capacité de levage 50t	Achat		○		Idem	Port de Conakry → Sites
Grue sur chenilles	Capacité de levage 80t	Idem		○		Idem	Idem
Remorque	20t	Location	○			Idem	Ville de Conakry → Sites
Remorque	40t	Idem	○			Idem	Idem
Foreuse tous diamètres	Circulation en contre sens	Achat			○	Difficultés d'approvisionnement sur place	Port de Conakry → Sites
Appareil pour montage de poutrelles	Electrique en 1 ligne capacité de levage de 50t	Idem			○	Idem	Idem
Centrale à béton	27m³/hr	Idem		○		Efficacité économique	Idem
Camion malaxeur	4,4m³	Idem		○		Idem	Idem
Groupe électrogène	60kVA	Idem		○		Idem	Idem
Groupe électrogène	100kVA	Location	○			Idem	Ville de Conakry → Sites
Compresseur	5,0m³/min	Idem	○			Idem	Ville de Conakry → Sites

En ce qui concerne la centrale d'enrobage d'asphalte, le volume d'asphalte prévu étant peu (uniquement pour les voies d'accès), il est inutile de construire une centrale. L'asphalte devra être approvisionné à partir de la centrale utilisée pour les travaux de bitumage à proximité des sites.

2.2.4.7 Calendrier d'exécution

Le Tableau 2.2.4.-6 suivant montre le calendrier de la conception pour la mise en oeuvre et d'exécution des travaux. Les voies pour les travaux étant déjà assurées préalablement, les difficultés pour la mise en oeuvre du Projet ne sont pas envisageables. Toutefois, les calendriers d'exécution des travaux des ponts Dandaya, Fanyé et Soumba qui sont susceptibles de recevoir des impacts de la hausse du niveau d'eau des fleuves pendant la saison de pluie pourraient être influencés en fonction de la saison de pluie.

Tableau 2.2.4-6 Calendrier d'exécution



2.3 Aperçu des travaux à prendre en charge par le pays bénéficiaire

Les points en charge du gouvernement guinéen en cas de mise en oeuvre du présent Projet sont les suivants.

- Fourniture des documents/données/informations nécessaires à la mise en oeuvre du présent Projet.
- Fourniture de terrains nécessaires pour aires des travaux, dépôts de matériels et matériaux ou bureau de chantier etc.
- Assurer les terrains pour la prise de terre, le dépôt des déblais et la décharge de déchets industriels etc.
- Enlèvement des ponts existants (pont Kaaka, pont Dandaya (à l'exception de culée), pont Fanyé (à l'exception de culée)).
- Prise en charge des commissions bancaires relatives à l'ouverture de compte au Japon pour la mise en oeuvre du présent Projet.
- Mesures d'exonération d'impôts et de dédouanement des matériels et matériaux du présent Projet et leur transport rapide à l'intérieur du pays.
- Mesures juridiques nécessaires à l'entrée et au séjour en Guinée des ressortissants japonais travaillant dans le cadre du présent Projet.
- Acquisition ou émission des permissions/autorisations nécessaires à la mise en oeuvre du présent Projet.
- Obtention de l'accord de base écrit des personnes concernées de l'expropriation/déplacement de population engendrés par la mise en oeuvre du présent Projet, et exécution des procédures d'expropriation/déplacement de population ou d'indemnisation pertinentes jusqu'au démarrage des travaux.
- Utilisation et gestion/entretien pertinentes des ponts après leur construction (y compris les revêtements de rives et les routes d'accès).
- Coopération pour la résolution en l'occurrence de problème avec les habitants ou les personnes tierces lors de la mise en oeuvre du présent Projet.
- Prise en charge de toutes dépenses, autres que celles couvertes par l'aide financière non remboursable, nécessaires à la mise en oeuvre du présent Projet.
- Assurer la sécurité des sites pendant les travaux de construction.

2.4 Plan de gestion et d'entretien du présent Projet

(1) Structure pour la gestion et l'entretien

La gestion et l'entretien des ponts faisant l'objet du présent Projet après leur construction seront assurés par la Direction Nationale de l'Entretien Routier (DNER) du Ministère des Travaux Publics avec le Fonds d'Entretien Routier (FER) comme source de financement. Concrètement, la section d'entretien routier de la DNER effectuera l'inspection périodique et rapportera cette dernière en cas d'observation de détérioration.

Après la confirmation des détériorations ou du degré d'urgence par la DNER, les services concernés, en principe la section d'entretien des ouvrages du service des contrats d'entretien routier de cette direction conclura le contrat de gestion et d'entretien avec les entreprises privées. Quant aux routes, c'est la section des contrats d'entretien des pistes du service des contrats d'entretien routier qui conclura le contrat de gestion et d'entretien avec les entreprises privées. On utilise le système de sélection d'adjudicataire du marché parmi les entreprises présélectionnées quand les montants de contrats ne sont pas importants (5-6 entreprises parmi celles inscrites au Ministère des Travaux Publics sont désignées comme soumissionnaire), et le système d'appel d'offre ouvert quand le montant est important.

A part ce genre de gestion assurée par le niveau central, le système de gestion et d'entretien suivant a été démarré à partir de l'année 2007 dans le cadre de la décentralisation de l'administration.

Une direction régionale dans chaque région représentant le Ministère des Travaux Publics est en charge de la gestion et de l'entretien est mise en place. En réalité, le chef de section des travaux public de chaque département effectue les services d'entretien quotidien dans sa circonscription sous la tutelle de la direction régionale. Et chaque fois que les défauts (détériorations) sont confirmés, les chefs départementaux rapportent la DNER par le biais de la direction régionale et les services en charge de passation des contrats concluent les contrats de gestion et d'entretien avec les entreprises privées comme mentionné ci-dessus.

Les ponts à renouveler dans le cadre du présent Projet étant en béton facile à gérer et à entretenir donc ne nécessitant pas de réfection importante pendant un temps considérable, ne poseront pas de problèmes techniques pour la mise en œuvre des services de gestion et d'entretien nécessaires.

(2) Contenu des services de gestion et d'entretien

Les services de gestion et d'entretien nécessaires sont les suivants.

- Inspection périodique/gestion et entretien quotidiens : inspection périodique, nettoyage de surface de revêtement, d'équipements de drainage ou des accessoires des ponts etc.
- Réparation : rapiéçage de surface de revêtement de pont, reconstruction de revêtement, re-peinture de marques routières, réfection de revêtement de rives, réparation des autres endroits endommagés.

(3) Situation actuelle d'exécution des services de gestion et d'entretien et points à retenir

La surface des ponts et les voies étant relativement propres, elles doivent être nettoyées d'une manière régulière. Toutefois, les détériorations de garde corps ou des voies d'accès ont été observées au niveau de quelques ponts. Il est important d'améliorer la durabilité des ouvrages pour obtenir et faire durer maximum d'impacts du Projet tout en assurant en permanence les bonnes conditions de circulation, il faut retenir les points suivants pour assurer la gestion et l'entretien des ponts et des voies d'accès.

- Effectuer l'inspection périodiquement afin de saisir la situation des ouvrages en permanence.
- Essayer de réparer le plus rapidement possible en cas de détérioration de voies d'accès en considérant que la réparation des dégâts au stade précoce apporte les frais d'exploitation et d'entretien les moins chers.
- Effectuer correctement le nettoyage surtout des installations d'évacuation d'eau, de semelles et leurs alentours.

- Assurer le budget nécessaire à la gestion et à l'entretien.

2.5 Coût estimatif du Projet

2.5.1 Coût estimatif du projet faisant l'objet de la coopération

(1) Coût à la charge de la partie guinéenne 394,84 millions de francs guinéens (correspondant à environ 12,26 millions de yens)

1) Frais de commission de l'Arrangement Bancaire	76,04 millions francs guinéens (Environ 2,36 millions de yens)
2) Frais de commission de paiements	91,83 millions francs guinéens (Environ 2,85 millions de yens)
3) Frais d'expropriation	183,21 millions francs guinéens (Environ 5,69 millions de yens)
4) Frais de démolition des ponts existants	43,76 millions francs guinéens (Environ 1,36 millions de yens)

(Toutefois, les culées ne seront pas démolies. Les culées existantes sont utilisées comme une partie de revêtement.)

(2) Conditions d'estimation

- 1) Période d'estimation : Décembre 2007
- 2) Taux de change : 1 US\$ = 118,21 yens, 1 EUR = 164,55 yens
1 US\$ = 3 809,00 GNF (Francs Guinéens)
- 3) Autres : Le présent Projet sera mis en oeuvre conformément au système de l'aide financière non-remboursable du Gouvernement du Japon.

2.5.2 Frais d'exploitation et d'entretien

Le contrôle périodique, l'entretien courant et la réparation des ponts à construire / à réhabiliter dans le cadre du présent Projet devront être pris en charge par l'organisme suivant :

La Direction Nationale de l'Entretien Routier (DNER) du Ministère des Travaux Publics se charge du contrôle périodique. En ce qui concerne l'entretien courant et la réparation, la DNER passe les commandes y afférentes au secteur privé sur la base du Fonds d'Entretien Routier (FER). Depuis l'an 2007, le contrôle périodique est chargé par les Directions Régionales des Travaux Publics et leurs sections Travaux Publics, mais il n'est pas encore opérationnel.

Les frais nécessaires à l'entretien et la maintenance annuels sont estimés comme suivants:

Pont Kaaka	:	11 151 US\$ (42 millions de francs guinéens)
Pont Soumba	:	15 801 US\$ (60 millions de francs guinéens)
Pont Dandayah	:	13 312 US\$ (51 millions de francs guinéens)
Pont Fanyé	:	13 521 US\$ (52 millions de francs guinéens)

Les décompositions de ces frais sont indiquées dans les Tableaux 2.5-1 à 2.5-4.

Tableau 2.5-1 Points principaux d'entretien du Pont Kaaka et Frais annuels

Unité : US\$

1. Contrôle périodique (La Direction Nationale de l'Entretien Routier)

Installations	Points à contrôler	Périodicité	Nombre de personnes	Matériels nécessaires	Volume des travaux	Montant
<u>Pont</u>						
Revêtement	Fissures, Inégalités, Nids-de-poule, etc.	12 fois / an	2 pers.	Pelles, Marteaux, Faucilles, Barrières	24 pers.-jour / an au total	240,0
Drainage	Existence de sédiments ou d'obstacles	1 jour / fois				
Marques routières	Domage, Déformation, Saleté, Désenrobage					
Gros oeuvres	Surface de pont, Culées, Piliers			Camionnettes	12 véhicules-jour / an au total	1 800,0
Protection de berges	Fissures, Domage, Eroulement, etc.					
Equipements de pont	Domage d'équipements de suspension ou de garde-corps, etc.					
<u>Voie d'accès</u>						
Revêtement	Fissures, Inégalités, Nid-de-poule, etc.					
Accotements / Talus	Erosion ou éroulement par pluies					
Drainage	Existence de sédiments ou d'obstacles					
Marques routières	Domage, Déformation, Saleté, Désenrobage					
					Sous-total	2 040,0

2. Entretien courant (Secteur privé commandé par la DNER)

Installations	Points à exécuter	Périodicité	Nombre de personnes	Matériels nécessaires	Volume des travaux	Montant
<u>Nettoyages</u>						
Drainage	Enlèvement de sédiments et d'obstacles	4 fois / an	5 pers.	Pelles, Barrières, Faucheuses, Balais, Outils	80 pers.-jour / an au total	1 200,0
Revêtement	Nettoyage	4 jours / fois				
Joints	Nettoyage					
Accotements	Fauchage, Nettoyage					1 800,0
Pont	Nettoyage			Camionnettes	8 véhicules-jour / an au total	
Marques routières	Nettoyage					
					Sous-total	3 000,0

3. Réparations (Secteur privé commandé par la DNER)

Installations	Points à exécuter	Périodicité	Nombre de personnes	Matériels nécessaires	Volume des travaux	Montant
<u>Pont</u>						
Gros oeuvres	Réparation des points endommagés	2 fois / an 7 jours / fois	6 pers.	Emplois partiels	84 pers.-jour / an au total	1260,0
Revêtement	Scellement des fissures, Emplois partiels de s Nids-de-poule				20,0m ² /an	510,0
Drainage	Réparation des points endommagés			Camionnettes	7 véhicules-jour / an au total	1575,0
Protection de berges	Réparation des points endommagés					
Equipements de pont	Peinture partielle des garde-corps, etc.					
<u>Voie d'accès</u>						
Revêtement	Scellement des fissures, Emplois partiels de s Nids-de-poule			Travaux de couche de fondation, de couche de base et de surface	35,0m ² /an	2730,0
Accotements / Talus	Réparation des points endommagés					
Marques routières	Repeinture			Peinture pour marques routières	20m /an	36,0
					Sous-total	6 111,0

Entretien courant et Réparation

Total

9 111,0

Tableau 2.5-2 Points principaux d'entretien du Pont Soumba et Frais annuels

Unité : US\$

1. Contrôle périodique (La Direction Nationale de l'Entretien Routier)

Installations	Points à contrôler	Périodicité	Nombre de personnes	Matériels nécessaires	Volume des travaux	Montant
<u>Pont</u> Revêtement Drainage Marques routières	Fissures, Inégalités, Nids-de-poule, etc. Existence de sédiments ou d'obstacles Dommages, Déformation, Saleté, Désenrobage	12 fois / an 1 jour / fois	2 pers.	Pelles, Marteaux, Faucilles, Barrières	24 pers-jour / an au total	240,0
Gros oeuvres Protection de berges Equipements de pont	Surface de pont, Culées, Piliers Fissures, Dommages, Ecoulement, etc. Dommages d'équipements de suspension ou de garde-corps, etc.			Camionnettes	12 véhicules-jour / an au total	1 800,0
<u>Voie d'accès</u> Revêtement Accotements / Talus Drainage Marques routières	Fissures, Inégalités, Nid-de-poule, etc. Erosion ou écoulement par pluies Existence de sédiments ou d'obstacles Dommages, Déformation, Saleté, Désenrobage					
					Sous-total	2 040,0

2. Entretien courant (Secteur privé commandé par la DNER)

Installations	Points à exécuter	Périodicité	Nombre de personnes	Matériels nécessaires	Volume des travaux	Montant
<u>Nettoyages</u> Drainage Revêtement Joints	Enlèvement de sédiments et d'obstacles Nettoyage Nettoyage	4 fois / an 4 jours / fois	5 pers.	Pelles, Barrières, Faucheuses, Balais, Outils	80 pers-jour / an au total	1 200,0
Accotements Pont Marques routières	Fauchage, Nettoyage Nettoyage Nettoyage			Camionnettes	8 véhicules-jour / an au total	1 800,0
					Sous-total	3 000,0

3. Réparations (Secteur privé commandé par la DNER)

Installations	Points à exécuter	Périodicité	Nombre de personnes	Matériels nécessaires	Volume des travaux	Montant
<u>Pont</u> Gros oeuvres	Réparation des points endommagés	2 fois / an 7 jours / fois	6 pers.		84 pers-jour / an au total	1 260,0
Revêtement	Scellement des fissures, Emplois partiels de s Nids-de-poule			Emplois partiels	20,0m ² / an	510,0
Drainage Protection de berges Equipements de pont	Réparation des points endommagés Réparation des points endommagés Peinture partielle des garde-corps, etc.			Camionnettes	7 véhicules-jour / an au total	1 575,0
<u>Voie d'accès</u> Revêtement	Scellement des fissures, Emplois partiels de s Nids-de-poule			Travaux de couche de fondation, de couche de base et de surface	35,0m ² / an	7 254,0
Accotements / Talus Marques routières	Réparation des points endommagés Repeinture			Peinture pour marques routières	20m / an	85,0
					Sous-total	10 761,0

Entretien courant et Réparation Total 13 761,0

Tableau 2.5-3 Points principaux d'entretien du Pont Dandayah et Frais annuels

Unité : US\$

1. Contrôle périodique (La Direction Nationale de l'Entretien Routier)

Installations	Points à contrôler	Périodicité	Nombre de personnes	Matériels nécessaires	Volume des travaux	Montant
<u>Pont</u> Revêtement Drainage Marques routières	Fissures, Inégalités, Nids-de-poule, etc. Existence de sédiments ou d'obstacles Dommages, Déformation, Saleté, Désenrobage	12 fois / an 1 jour / fois	2 pers.	Pelles, Marteaux, Faucilles, Barrières	24 pers-jour / an au total	240,0
Gros oeuvres Protection de berges Equipements de pont	Surface de pont, Culées, Piliers Fissures, Dommages, Ecoulement, etc. Dommages d'équipements de suspension ou de garde-corps, etc.			Camionnettes	12 véhicules-jour / an au total	1 800,0
<u>Voie d'accès</u> Revêtement Accotements / Talus Drainage Marques routières	Fissures, Inégalités, Nid-de-poule, etc. Erosion ou écoulement par pluies Existence de sédiments ou d'obstacles Dommages, Déformation, Saleté, Désenrobage					
					Sous-total	2 040,0

2. Entretien courant (Secteur privé commandé par la DNER)

Installations	Points à exécuter	Périodicité	Nombre de personnes	Matériels nécessaires	Volume des travaux	Montant
<u>Nettoyages</u> Drainage Revêtement Joints	Enlèvement de sédiments et d'obstacles Nettoyage Nettoyage	4 fois / an 4 jours / fois	5 pers.	Pelles, Barrières, Faucheuses, Balais, Outils	80 pers-jour / an au total	1 200,0
Accotements Pont Marques routières	Fauchage, Nettoyage Nettoyage Nettoyage			Camionnettes	8 véhicules-jour / an au total	1 800,0
					Sous-total	3 000,0

3. Réparations (Secteur privé commandé par la DNER)

Installations	Points à exécuter	Périodicité	Nombre de personnes	Matériels nécessaires	Volume des travaux	Montant
<u>Pont</u> Gros oeuvres	Réparation des points endommagés	2 fois / an 7 jours / fois	6 pers.		84 pers-jour / an au total	1 260,0
Revêtement	Scellement des fissures, Emplois partiels de s Nids-de-poule			Emplois partiels	20,0m ² / an	510,0
Drainage Protection de berges Equipements de pont	Réparation des points endommagés Réparation des points endommagés Peinture partielle des garde-corps, etc.			Camionnettes	7 véhicules-jour / an au total	1 575,0
<u>Voie d'accès</u> Revêtement	Scellement des fissures, Emplois partiels de s Nids-de-poule			DBST	606,0m ² / an	4 945,0
Accotements / Talus Marques routières	Réparation des points endommagés Repeinture			Peinture pour marques routières	32m / an	58,0
					Sous-total	8 272,0

Entretien courant et Réparation

Total

11 272,0

Tableau 2.5-4 Points principaux d'entretien du Pont Fanyé et Frais annuels

Unité : US\$

1. Contrôle périodique (La Direction Nationale de l'Entretien Routier)

Installations	Points à contrôler	Périodicité	Nombre de personnes	Matériels nécessaires	Volume des travaux	Montant
<u>Pont</u> Revêtement Drainage Marques routières	Fissures, Inégalités, Nids-de-poule, etc. Existence de sédiments ou d'obstacles Domage, Déformation, Saleté, Désenrobage	12 fois / an 1 jour / fois	2 pers.	Pelles, Marteaux, Faucilles, Barrières	24 pers.-jour / an au total	240,0
Gros oeuvres Protection de berges Equipements de pont	Surface de pont, Culées, Piliers Fissures, Domage, Eroulement, etc. Domage d'équipements de suspension ou de garde-corps, etc.			Camionnettes	12 véhicules-jour / an au total	1 800,0
<u>Voie d'accès</u> Revêtement Accotements / Talus Drainage Marques routières	Fissures, Inégalités, Nid-de-poule, etc. Erosion ou éroulement par pluies Existence de sédiments ou d'obstacles Domage, Déformation, Saleté, Désenrobage					
					Sous-total	2 040,0

2. Entretien courant (Secteur privé commandé par la DNER)

Installations	Points à exécuter	Périodicité	Nombre de personnes	Matériels nécessaires	Volume des travaux	Montant
<u>Nettoyages</u> Drainage Revêtement Joints	Enlèvement de sédiments et d'obstacles Nettoyage Nettoyage	4 fois / an 4 jours / fois	5 pers.	Pelles, Barrières, Faucheuses, Balais, Outils	80 pers.-jour / an au total	1 200,0
Accotements Pont Marques routières	Fauchage, Nettoyage Nettoyage Nettoyage			Camionnettes	8 véhicules-jour / an au total	1 800,0
					Sous-total	3 000,0

3. Réparations (Secteur privé commandé par la DNER)

Installations	Points à exécuter	Périodicité	Nombre de personnes	Matériels nécessaires	Volume des travaux	Montant
<u>Pont</u> Gros oeuvres	Réparation des points endommagés	2 fois / an 7 jours / fois	6 pers.		84 pers.-jour / an au total	1 260,0
Revêtement	Scellement des fissures, Emplois partiels de s Nids-de-poule			Emplois partiels	20,0m ² / an	510,0
Drainage Protection de berges Equipements de pont	Réparation des points endommagés Réparation des points endommagés Peinture partielle des garde-corps, etc.			Camionnettes	7 véhicules-jour / an au total	1 575,0
<u>Voie d'accès</u> Revêtement	Scellement des fissures, Emplois partiels de s Nids-de-poule			DBST	584,0m ² / an	4 765,0
Accotements / Talus Marques routières	Réparation des points endommagés Repeinture			Peinture pour marques routières	20m / an	65,0
					Sous-total	8 481,0

Entretien courant et Réparation

Total

11 481,0

Les frais annuels du contrôle périodique pour les quatre ponts faisant l'objet du Projet seront 53 785 US\$ (205 millions de francs guinéens).

Les Tableaux 2.5-5 montre les frais d'entretien et de maintenance des routes et ponts du Ministère des Travaux Publics.

Tableau 2.5-5

Frais d'entretien et de maintenance des routes et ponts du MTPUH (Unité : Million de GNF)

	2002	2003	2004	2005	2006
Budget	13 500	21 681	19 240	14 658	28 159
Dépenses	13 500	16 419	14 024	14 658	14 980

Les frais annuels du contrôle périodique des quatre ponts correspondent à 0,7% du budget des frais d'entretien et de maintenance de l'an 2006. Il est donc jugé qu'il n'y aura pas de problèmes sur le plan financier.

2.6 Condition d'exécution du projet de coopération

Afin d'assurer le bon déroulement du projet, la manifestation des effets et la pérennité de celui-ci, la partie guinéenne devra satisfaire aux conditions suivantes.

Assurer, d'ici le démarrage des travaux, les terrains servant de carrière de terre de remblai, de site de rejet de déblai et de déchetterie nécessaires aux travaux.

Mettre à disposition des terrains pour les chantiers, l'entreposage du matériel et des équipements, et les bureaux sur les sites nécessaires aux travaux.

Prendre les précautions nécessaires pour assurer la sécurité pendant la durée des travaux en demandant notamment aux villages dans les alentours des sites des travaux de prendre des mesures de sécurité.

Maintenir à tout moment de bonnes conditions routières en effectuant une maintenance suffisante après l'achèvement des travaux et améliorer la durabilité des ponts en effectuant les réparations appropriées.

Assurer une éducation routière suffisante auprès des résidents dans les alentours des ponts. En effet, la circulation risque de devenir plus rapide à la suite de l'achèvement des ponts dans le cadre du présent projet.

S'efforcer d'améliorer la durabilité des ponts en contrôlant les véhicules surchargés.

CHAPITRE 3
VERIFICATION DE LA PERTINENCE
DU PROJET

Chapitre 3 Vérification de la pertinence du Projet

3.1 Effets du projet

Les effets directs et indirects par l'exécution du présent projet sont indiqués dans le tableau suivant.

Tableau 3.1-1 Effets directs et indirects de l'exécution du Projet

Situation actuelle et problèmes à résoudre	Mesures dans le projet faisant l'objet de la coopération	Effets directs • Degré d'amélioration	Effets indirects/degéré d'amélioration
<p>A l'emplacement des ponts du présent projet se trouvent déjà les ponts existants, mais leur état de détérioration est avancé, et étant donné que leur largeur est insuffisante, ils ralentissent la circulation. Avec le développement économique de la Guinée, il est estimé que les artères sur lesquelles se trouvent les ponts cibles du présent projet connaîtront à l'avenir un volume de circulation considérablement accru, en particulier de poids lourds, et ces ponts sont nécessaires à l'aménagement routier qui contribuera grandement au développement économique de la Guinée.</p>	<p>Nouvelle construction des ponts</p>	<p>1) Sur la base de la conception tenant compte des charges des gros véhicules circulant dans ces derniers temps, la construction des quatre ponts, dont l'état actuel est gravement détérioré et endommagé et qui risquent de tomber après avoir construit il y a 50 ~ 80 ans, permettra d'assurer le trafic stable, fluide et en sécurité sur les RN 1, RN 3 et RN 4.</p> <p>2) Actuellement, les quatre ponts dont la largeur n'est pas suffisante sont un étranglement pour la circulation, et les véhicules y sont obligés de ralentir. L'élargissement de ces ponts à deux voies permettra de résoudre le problème du trafic causé par cet étranglement. (La vitesse de parcours sera améliorée, en passant de 5 ~ 30 km/h actuelle à 40 ~ 80 km/h après construction.)</p> <p>3) La construction du pont de Soumba (RN 3), submersible lors de l'inondation et sur lequel la circulation n'est pas possible une ou deux fois par an (plusieurs jours), permettra le trafic stable sur la RN 3, toute l'année. 1) L'élargissement des ponts à deux voies augmentera le</p>	<p>1) Le remplacement des ponts existants dangereux au niveau de la structure dont la longueur est insuffisante, en contribuant au renforcement et à stabilisation du transport et de la distribution des produits devrait permettre de dynamiser les activités économiques et sociales, de créer des emplois et de réduire la pauvreté en Guinée.</p> <p>2) L'amélioration des fonctions en tant qu'artères internationales facilitera le transport des marchandises et contribuera au développement économique dans la région de l'Afrique de l'Ouest.</p> <p>3) Lorsque la circulation en sécurité sur les ponts sera assurée, l'accès aux services sociaux, tels que les établissements scolaires, etc., sera perfectionné, et puis, le cadre de vie des populations riveraines sera amélioré.</p>

		volume de trafic et résoudra le problème de l'étranglement sur les Routes Principales (pour tous les ponts).	
--	--	--	--

3.2 Tâches à remplir et propositions

3.2.1 Tâches à remplir par le pays bénéficiaire et propositions

Pour que les effets du projet se manifestent et durent, les tâches que la partie guinéenne doit remplir sont les suivants.

- 1) Effectuer une maintenance suffisante. En particulier, le nettoyage à proximité des ouvrages d'évacuation des eaux et des semelles des superstructures permettrait d'éviter une détérioration précoce des ponts et de prolonger la durée de vie.
- 2) Assurer la pérennité des artères qui contribuent au développement économique par la mise en oeuvre d'une maintenance adéquate des artères, sur lesquelles se trouveront les ponts cibles du présent projet.
- 3) Après l'achèvement des ponts sur les axes nationaux, étant donné qu'une augmentation rapide du volume de circulation est prévue, il est souhaitable que la partie guinéenne prenne des mesures de prévention d'accidents de la route en mettant en oeuvre un enseignement de la sécurité routière auprès des résidents le long des axes.

Il faut noter qu'aucune assistance technique n'est prévue pour le présent projet.

APPENDICES

Appendice

- 1 Liste des membres de la mission d'étude**
- 2 Calendrier de l'étude sur le terrain**
- 3 Liste des personnes concernées(rencontrées)**
- 4 Procès-verbal des discussions**
- 5 Liste des documents collectés**

1. Liste des membres de la mission d'étude

1. Liste des membres de la mission d'étude

1. Etude sur le terrain pour l'étude du concept de base (du 10 novembre au 9 décembre 2007)

Chef de mission / Gestion du Projet	: Atsushi NAKAGAWA (Division I du Management des Projets, Département du Support de la Coopération financière non remboursable et du Prêt, JICA)
Chef du Projet, Conception de routes et ponts / Soins à l'environnement et à la société	: Shingo GOSE (KEI)
Conception des ponts	: Isao IGARASHI (KEI)
Etude de condition naturelle	: Masao AIZAWA (KEI)
Plan de construction / Estimation des coûts	: Tomohiko NAKAMURA (KEI)
Interprète (français)	: Gentaro SUZUKI (KEI)
Mesure	: Yoshiki KUBONOYA (KEI)
Mesure	: Kazuhisa TAKATORI (KEI)

2. Explication du rapport abrégé de l'étude du concept de base (du 15 au 28 juin 2008)

Chef de mission / Gestion du Projet	: Atsushi NAKAGAWA (Division I du Management des Projets, Département du Support de la Coopération financière non remboursable et du Prêt, JICA)
Chef du Projet, Conception de routes et ponts / Soins à l'environnement et à la société	: Shingo GOSE (KEI)
Conception des ponts	: Isao IGARASHI (KEI)
Interprète (français)	: Gentaro SUZUKI (KEI)

2. Calendrier de l'étude sur le terrain

2. Calendrier de l'étude sur le terrain

1. Etude du concept de base (du 10 novembre au 9 décembre 2007)

Proposed Schedule

Basic Design Study on the Project for "Improvement of Bridges on National Roads"

Date			JICA Member	Consultant Members (Katahira & Engineers)		
			(a)Mr. Nakagawa (Leader)	(b)Dr. Gose (Chief Consultant) (c)Mr. Igarashi (Bridge Eng.) (e)Mr. Nakamura (Construction Planner) (f)Mr. Suzuki (Interpreter)	(d)Mr. Aizawa (Natural Condition Surveyor)	(g)Kubonoya (Topographic Surveyor 1) (h)Takashima (Topographic Surveyor 2)
1	10-Nov	Sat		Tokyo (11:05) -> Paris (15:45) by JL405		
2	11-Nov	Sun		Paris (15:55) -> Conakry (21:10) by AF762		
3	12-Nov	Mon		Courtesy Call on EOJ Courtesy Call on MIC Courtesy Call on/discussion with MPW		
4	13-Nov	Tue		Site Survey & Data Collection		
5	14-Nov	Wed		Site Survey & Data Collection		
6	15-Nov	Thu		Site Survey & Data Collection		
7	16-Nov	Fri		Site Survey & Data Collection		
8	17-Nov	Sat	Tokyo(21:55) -> Paris(04:25+1) by JL5055	Site Survey & Data Collection		
9	18-Nov	Sun	Paris(15:55) -> Conakry(21:10) by AF762	Reporting		
10	19-Nov	Mon	Courtesy Call on EOJ Courtesy Call on MIC Courtesy Call on/discussion with MPW			Site Survey & Data Collection
11	20-Nov	Tue	Site Survey Discussion with MPW			Site Survey & Data Collection
12	21-Nov	Wed	Discussion with MPW			Site Survey & Data Collection
13	22-Nov	Thu	Signing on M/D Report to EOJ			Site Survey & Data Collection
14	23-Nov	Fri	Conakry (09:30) -> Dakar (10:45) by V7 721 Report of JICA Senegal Office Dakar (23:50) -> Paris (06:15)+1 by AF719	Site Survey & Data Collection		
15	24-Nov	Sat	Paris (18:05) -> Tokyo (14:00+1) by JL406	Site Survey & Data Collection		
16	25-Nov	Sun	Arrival at Narita	Site Survey & Data Collection		
17	26-Nov	Mon		Site Survey & Data Collection		
18	27-Nov	Tue		Site Survey & Data Collection		
19	28-Nov	Wed		Site Survey & Data Collection		
20	29-Nov	Thu		Site Survey & Data Collection		
21	30-Nov	Fri		Site Survey & Data Collection		
22	1-Dec	Sat		Site Survey & Data Collection		
23	2-Dec	Sun		Site Survey & Data Collection		
24	3-Dec	Mon		Site Survey & Data Collection		
25	4-Dec	Tue		Site Survey & Data Collection		
26	5-Dec	Wed		Site Survey & Data Collection Report to EOJ	Site Survey & Data Collection	
27	6-Dec	Thu		Conakry (10:35) -> Dakar (11:50) by V7 721	Site Survey & Data Collection	
28	7-Dec	Fri		Report to JICA Senegal Office Dakar (23:50) -> Paris (06:15)+1 by AF 719	Conakry (23:30) -> Paris (06:30)+1 by AF767	
29	8-Dec	Sat		Paris (18:05) -> Tokyo (14:00+1) by JL406		
30	9-Dec	Sun		Arrival at Narita		

LEGEND:EOJ(Embassy of Japan), MIC(Ministry of International Cooperation), MPW(Ministry of Public Works), M/D(Minutes of Discussions)

2. Explication du rapport abrégé de l'étude du concept de base (du 15 au 28 juin 2008)

Proposed Schedule

Basic Design Study on the Project for "Improvement of Bridges on National Roads" (Explanation of Draft Basic Design)

Date			JICA Member	Consultant Members (Katahira & Engineers International)
			(a) Mr. Nakagawa (Leader)	(b) Dr. Gose (Chief Consultant) (c) Mr. Igarashi (Bridge Eng.) (d) Mr. Suzuki (Interpreter)
1	15-Jun	Sun		Tokyo 12:45 (JL411) → Amsterdam 17:45
2	16-Jun	Mon		Amsterdam 13:40 (AF1641) → Paris 14:55 Paris 15:55 (AF762) → Conakry 21:10
3	17-Jun	Tue		10:00 Courtesy Call on EOJ 11:00 Courtesy Call on MIC 15:00 Courtesy Call on / Discussion with MPW on Draft Report
4	18-Jun	Wed		9:00 Discussion with MPW on Draft Report
5	19-Jun	Thu		9:00 Discussion with MPW on Draft Report
6	20-Jun	Fri		9:00 Discussion with MPW on Draft Report
7	21-Jun	Sat	Tokyo 21:55(JL5055) → 04:15+1 Paris	Site Survey
8	22-Jun	Sun	Paris 15:55 (AF762) → 20:15 Conakry	Site Survey
9	23-Jun	Mon	9:00 Discussion with MPW	
10	24-Jun	Tue	9:00 Discussion with MPW	
11	25-Jun	Wed	9:00 Signing on M/D 19:00 Report to EOJ Conakry 21:55 (V7 721) → Dakar 23:10	
12	26-Jun	Thu	11:00 Report to JICA Senegal Office Dakar 22:55 (AF719) → Paris 06:20	
13	27-Jun	Fri	Paris 11:50 (JL5054) →	Paris 19:05 (JL406) →
14	28-Jun	Sat	→ Tokyo 06:50	→ Tokyo 13:55

LEGEND:EOJ(Embassy of Japan), MIC(Ministry of International Cooperation), MPW(Ministry of Public Works), M/D(Minutes of Discussions)

3. Liste des personnes concernées (rencontrées)

3. Liste des personnes concernées (rencontrées)

1) Ambassade du Japon en Guinée

M. KATAOKA Rinzo	Ambassadeur du Japon en Guinée
M. SUMITOMO Hiroshi	Ambassadeur du Japon en Guinée
M. FUKUHARA Koji	Secrétaire chargé de la Coopération Economique

2) JICA au Sénégal

M. IREI Eizen	Représentant Résident
M. SHIRAI Takemichi	Représentant Résident adjoint
Mme. MASUDA Junko	Adjointe au Représentant Résident
M. KATO Koichi	Adjoint au Représentant Résident
M. WAKABAYASHI Motoharu	Adjoint au Représentant Résident
M. ICHIJO Motonobu	Enquêteur du plan
M. KAYUMI Shigetada	Chargé de la coopération financière non-remboursable

3) Le Ministère des Travaux Publics

(Ancien Ministère des Travaux Publics, de l'Urbanisme et de l'Habitat)

M. BAH Oumar Thierno	Ministre
M. DIALLO Amadou Foré Daka	Ministre
M. KOIVOGUI Lansana	Secrétaire Général chargé des Travaux Publics
M. KOUROUMA Ibrahima Kalil	Directeur National des Investissements Routiers
M. SOMPARE Maliek	Directeur Général Bureau d'Etudes et de Planification des Projets (B.E.P.P.)
M. TOURE Fodé	Directeur National Adjoint des Investissements Routiers
M. KPOGOMOU Cécé Wanakoula	Chef de Division Etudes des Projets
M. TRAORE Mohamed	Chef Service Bureau d'Etude et de Planification des Projets
M. KOUROUMA Koulako	Chef Section Etudes des Projets
M. DRAME Youssouf	Coordinateur du Projet
M. KOUROUMA Koulako	Chef de Division Etudes des Projets
M. DIAWARA Lansana	Service Suivi du Plan de Gestion Environnementale et Sociale

4) Le Ministère du Plan et de la Coopération

(Ancien Ministère des Affaires Etrangères, de la Coopération Internationale, de l'Intégration Africaine et des Guinéens de l'étranger : MIC)

M. BANGOURA Sékouba	Directeur National de la Coopération
M. DIALLO Moustapha	Directeur Adjoint de la Coopération
M. SANE Oumar	Chef Service Asie, Direction Nationale Coopération

Mme. TURPIN Pauline	Chargé d'Etudes, Section Asie
M. KEITA N'Faly	Chargé d'Etudes, Section Asie
M. YOULA Abdoulaye	Chargé d'Etudes, Section Asie

5) Le Ministère du Développement Durable et de l'Environnement

(Ancien Ministère de l'Agriculture, de l'Elevage, de l'Environnement et des Eaux et Forêts : MAEEEE)

M. CONDE Sidiki	Chef Section Méthodologie au SNEEE
M. SIDIBE Seydou Bari	Chef Section Instruction, Réglementation, Contentieux
M. TOURE Mohamed Lamine	Chef Section Suivi
M. CAMARA Mohamed	Chargé d'études

SNEEE = Service National d'Etudes et d'Evaluation Environnementale

6) Laboratoire de Mécanique des sols et Géotechnique

M. DIALLO Bassirou Mamadou	Chef de Laboratoire
----------------------------	---------------------

7) Délégation de la Commission Européenne en Guinée

M. DI STEFANO Fabio	Chef de Section Infrastructures
---------------------	---------------------------------

8) ECOG Sarl

M. SYLLA Mamadou Khatia	Administrateur délégué
M. SYLLA Salifou	Chargé des Finances et de l'Approvisionnement

9) Site du Pont Soumba (réunion des parties prenantes)

M. CAMARA Manga Mory	Sous-préfet de Khorira
M. CAMARA Fodé	Sous-préfet adjoint de Khorira centre
M. BANGOURA Lama	Président de la Communauté Rurale de Développement
M. SOUMAH Ousmane	Vice-président de la C.R.D.
M. BANGOURA Malick	Président du District de Khorira centre
M. BAN NGOURA Mamy Seny	Vice-président du District de Khorira
M. THEA Louis	Chef du Centre de Santé
Mme. BANGOURA Yarie	Représentante du groupement des femmes
M. BANGOURA Mohamed	Représentant du groupement des jeunes

10) Site du Pont Dandaya (réunion des parties prenantes)

M. SORY Kaba	Président du District de Dandaya
M. YOULA Molaye	Vice-président du District de Dandaya
M. TOURE Habib	Imam
M. FOFANA Alsény	Trésorerie du District

Mme. BANGOURA Fatoumata	Responsable du Poste de Santé
M. YOULA Soriba Amara	Directeur de l'école primaire de Dandaya
M. FOFANA Mamadouba	Instituteur de l'école primaire de Dandaya
Mme. TOURE Fatou	Représentante du groupement des femmes
M. DOUMAH Aboubacar	Représentant du groupement des jeunes
M. FOFANA Alsény Bagui	Propriétaire de la petite mosquée