



MINISTRE DE L'AMENAGEMENT DU TERRITOIRE
ET DES TRAVAUX PUBLICS

AGENCE ROUTIERE

FICHE TECHNIQUE **PROJET DE CONSTRUCTION DU PONT DE MANGOKY**

FINANCEMENT : BADEA / FSD / FKDEA / OFID / ETAT MALAGASY

I. Objectifs du projet

Le projet de construction du pont sur le fleuve « Mangoky » constitue une composante du projet de la réalisation de la RN9. Il s'inscrit dans le cadre de la stratégie du Gouvernement qui vise le désenclavement de vastes zones d'habitations et des impacts positifs majeurs sur le développement de l'agriculture, du tourisme, de l'économie en général et plus spécifiquement de la lutte contre la précarité alimentaire des régions rurales directement sous l'influence de cette infrastructure. Les principaux objectifs du projet se résument comme suit :

- Promotion des échanges commerciaux entre le Sud-Ouest et le reste du pays ;
- Contribution au développement économique et social de la zone du projet ;
- Amélioration du cadre de vie et réduction de la pauvreté des populations de la zone du projet ;
- Amélioration des conditions de desserte de la région Sud-Ouest de Madagascar, réduction du temps et du coût de transport ;
- Valorisation du potentiel touristique et agricole de la région ;
- Facilitation de l'accès de base et lutte contre la pauvreté.

II. Justificatif du projet

La traversée du fleuve de Mangoky au PK 199+700 se fait actuellement par bac à perche tiré à la corde par les villageois. Le temps de traversée varie de 1 à 4 heures selon la disponibilité du bac. En saison de pluie, l'usage du bac est arrêté à cause de l'importance de la crue, ce qui entraîne la coupure de la route RN9. Pour désenclaver la région, la construction de ce pont s'avère impérative.

III. Composantes du projet

- Composante travaux de génie civil :
 - o Construction d'un nouveau pont de 880 ml de longueur, avec 7 ml de chaussée, deux trottoirs de 1,35 ml de largeur ;
 - o Construction des voies d'accès et de liaison avec la RN9 : réalisation des voies d'accès d'une longueur totale de 7 km et construction d'un pont de 60 ml (Pont Fenoarivo) ;
 - o Travaux de construction d'une prise d'eau sous le nouveau pont (prise de Bevoay).
- Composante travaux connexes :
 - o Aménagement et réalisation d'environ 10 km de piste en terre ;
 - o Aménagement de 2 marchés dans les villages avoisinants (Ankatsakatsa et Ankiliabo) ;
 - o Forage de 6 puits d'AEP équipés de pompes forces motrices ;
 - o Construction d'une brigade de gendarmerie, d'un centre de santé et d'une école au village d'Ankatsakatsa.
- Composante services de consultation :
 - o Actualisation des études APD (études techniques, hydrologiques, géotechniques, économiques et environnementales) ; études techniques d'une prise d'eau sous le nouveau pont ;
 - o Gestion, contrôle, surveillance des travaux.

IV. Caractéristiques techniques du nouveau pont

Nouveau pont :

- Longueur totale : 880 ml
- Tablier en BA de 25 cm d'épaisseur et de 7 m de largeur + 2 trottoirs de 1,35 m
- Garde-corps en béton
- Fondation profonde
- Type pieu foré : Diamètre 1.20m – profondeur 30 ml
- Emplacement : en amont du bac de Bevoay

Voies de liaison :

- Chaussée aménagée bitumée implantée le long de pistes charretières existantes dans une zone libre (sans construction) – longueur totale de la voie – y compris le pont et le radier : 6,5 km pour rejoindre l'ancien tracé de la RN9 (Section 2) avant le village de Fenoarivo.
- Construction du pont de Fenoarivo : pont en béton armé de 60 ml avec 3 travées. Tablier en BA de 25 cm d'épaisseur avec une largeur de chaussée de 7 m et deux trottoirs de 1,00 m. Garde-corps en béton. Fondation sur pieux de diamètre 1,00 m ancré sur le substratum rocheux de 11,00 m.

Travaux complémentaires au pont : Travaux de construction d'une prise d'eau sous le nouveau pont (prise de Bevoay)

V. Bénéficiaires du projet

Régions : Atsimo –Andrefana et Menabe

Districts : Morombe et Manja

Communes : Ankatsakatsa et Ankiliabo

VI. Situation des accords de prêt

- Signature de l'accord de prêt de la BADEA : 12 juin 2019
- Signature de l'accord de prêt du FKDEA : 8 décembre 2018
- Signature de l'accord prêt de l'OFID : 17 septembre 2019
- Signature de l'accord de prêt du FSD : 05 juin 2020

VII. Cout du projet

Les coûts du projet de construction du pont de Mangoky se présentent comme suit :

Désignation	Montant Equivalent en Ariary (milliard)			Montant Equivalent en USD (million)		
	Devis	Locale	Total	Devis	Locale	Total
1- Travaux du Génie Civil et travaux connexes.	136.448	34.112	170.560	41.60	10.40	52.00
2- Services de consultation	8.20	2.034	10.234	2.50	0.62	3.12
3- Appui à l'U.G. P :						
- Frais de fonctionnement ;	0.00	2,14	2,14	0.00	0.50	0.50
- Acquisition de véhicules et équipements bureautiques et informatiques ;	0.492	0.00	0.492	0.15	0.00	0.15
4- Suivi et d'évaluation du projet au démarrage, à mi-parcours.	0.00	0.197	0.197	0.00	0.06	0.06
5- Expropriation	0.00	1.64	1.64	0.00	0.50	0.50
6- Audit Technique et Financier	0.328	0.00	0.328	0.10	0.00	0.15
Coût de Base	145.468	40.115	185.583	44.35	12.23	56.58
7 – Imprévus						
• Imprévus physiques (10%) du GC	13.645	3.411	17.056	4.16	1.04	5.20
• Aléas Financiers (2 %/an)	6.396	1.804	8.200	1.95	0.55	2.50
Total	165.509	45.330	210.839	50.47	13.81	64.28

VIII. Plan de financement

Le plan de financement du projet de construction du pont « Mangoky » qui sera soumis aux différents bailleurs co-financiers et au Gouvernement Malagasy, pour approbation, est le suivant :

- BADEA : 20.00 millions USD (31.11 %)
- FSD : 20.00 millions USD (31.11 %)
- OFID : 10.00 millions USD (15.55%)
- FKDEA : 10.00 millions USD (15.55%)
- Gouvernement : 4.28 millions USD (6.67 %)

Total : 64.28 millions USD

Désignation	BADEA		FSD		OFID		FKDEA		GVT		TOTAL
	Montant	%	Montant	%	Montant	%	Montant	%	Montant	%	
1. Travaux génie Civil et annexes	15.58	29.96%	16.04	30.85 %	8.80	16.92%	8.80	16.92%	2.78	5.35%	52.00
2. Services de Consultation	1.56	50 %	1.56	50%	-	-	-	-	-	-	3.12
3. Appui à l'U.G. P :											
1. Frais de fonctionnement et indemnités aux membres de l'U.G.P	-	-	-	-	-	-	-	-	0.50	100%	0.50
2. Achat de 2 véhicules 4x4 (Pick-up) et équipements bureautiques et informatiques.	0.15	100%	-	-	-	-	-	-	-	-	0.15
4. Ateliers de suivi et d'évaluation du projet au démarrage, à mi-parcours	0.06	100%	-	-	-	-	-	-	-	-	0.06
5. Expropriation	-	-	-	-	-	-	-	-	0.50	100%	0.50
6. Audit technique et financier	0.10	100%	-	-	-	-	-	-	-	-	0.10
Coût de base	17.60	-	17.60	-	8.80	-	8.80	-	3.78	-	56.58
Imprévus physiques et financiers	2.40		2.40		1.20		1.20		0.50		7.70
Grand Total	20.00		20.00		10.00		10.00		4.28		64.28
Pourcentage	31.11 %		31.11 %		15.555 %		15.555 %		6.67 %		100%

IX. Planning d'exécution du projet

La durée d'exécution du projet est estimée à 54 mois dont 18 mois pour la préparation du projet et 36 mois pour l'exécution des travaux.

X. Impacts socio- économiques

Les résultats attendus sont les suivants :

Sur le plan social :

- Facilitation du déplacement des habitants et de la circulation des marchandises, réduction du temps de parcours sur la RN9 jusqu'à Manja ;
- Sécurité des passagers ;
- Baisse du coût de transport ;
- Désenclavement d'où possibilité de développement de la région par la venue et l'intervention des organismes d'appui et de financement ;
- Motivation des professionnels (médecins, professionnels de l'agriculture et de l'élevage, gendarmerie entre autres) à travailler dans ces zones ;
- Baisse de l'insécurité.

Sur le plan économique :

- Accès aux intrants et aux matériels agricoles plus performants ;
- Amélioration des rendements agricoles ;
- Possibilité d'encadrement par des techniciens et professionnels de l'agriculture et de l'élevage ;
- Ouverture et extension de marchés ;
- Possibilité de recensement du cheptel dans les régions et districts environnants ;
- Mise en place de marchés contrôlés, favorisant le prélèvement de ristourne à tous les niveaux et améliorant les budgets de fonctionnement des communes.