

REPUBLIQUE DU BURUNDI



ETUDE DE FAISABILITE DU PROJET D'ACQUISITION D'UN FERRY BOAT SUR LE LAC TANGANYIKA

TERMES DE REFERENCE POUR RECRUTEMENT D'UN CONSULTANT

DECEMBRE 2016

I. DETAIL DU PROJET

1. INTRODUCTION

Le lac Tanganyika est un des lacs de l'Afrique des Grands Lacs s'étendant sur une superficie de 32 900 km² et sur une longueur de 677km et de 50km dans sa partie la plus large. Elle est située entre 4 pays à savoir la Tanzanie, la République Démocratique du Congo, le Burundi et la Zambie.

Le lac Tanganyika est considéré comme le lac d'eau douce le plus long du monde, et second de par sa profondeur après le lac Baïkal en Russie. Il possède plus de 350 variétés de poissons, et est connu pour l'exportation de poissons d'aquarium.

Les ports les plus importants en infrastructures sont respectivement le Port de Bujumbura au Burundi, le port de Kigoma en Tanzanie, le port de Kalemie en République Démocratique du Congo et le port de Mpulungu en Zambie. Le port de Bujumbura se trouve à l'extrémité nord et le port de Mpulungu à l'extrémité sud. Ils sont séparés de 677km.

Le Transport sur le lac Tanganyika concerne principalement aux échanges de marchandises en vrac entre ces quatre pays. Le transport des personnes n'est pas développé, malgré le besoin très élevé de la population riveraine de se déplacer et d'échanger leurs biens en traversant le lac sur cette longueur de 677 km.

Le secteur de transport de passagers sur le lac Tanganyika a été longtemps sous-exploité bien que la demande soit forte. Pour le moment, la population riveraine utilise les pirogues et de plus en plus des embarcations en bois plus ou moins grands, propulsés par des moteurs hors bord.

Pourtant, les quatre pays envisagent dans l'avenir de développer de projets bilatéraux de transport multi modal Rail-Lac. Aussitôt que ces échanges seront intensifs, il est primordial d'envisager le développement de transport mixte de biens et de passagers sur le lac Tanganyika.

D'où le besoin très pressant de mener une étude de faisabilité d'acquisition d'un Ferry boat sur le lac Tanganyika.

2. OBJECTIFS DU PROJET ET RESULTATS ESCOMPTES

Objectifs généraux

- Acquisition d'un Ferry boat sur le lac Tanganyika.
- Amélioration des conditions de vie des populations riveraine du Lac Tanganyika:
 - la réduction du coût de transport des marchandises ;
 - l'accroissement des échanges des personnes et des biens ;
 - la lutte contre le VIH/SIDA et les IST ;
 - la réduction de la pauvreté ;
 - la croissance du tourisme entre l'Afrique Austral et l'Afrique des Grands Lacs ;
 - le développement du Partenariat Public Privé dans le secteur du transport maritime.

(ii) Objectifs spécifiques

Les objectifs spécifiques du projet sont les suivants :

- Actualisation et complément des études antérieures du projet ;
- Elaboration du dossier d'appel d'offres ;
- Former le personnel navigant.

(iii) Résultats à atteindre par le consultant

- La réalisation des études de faisabilité technique et économique;
- La réalisation des études techniques détaillées
- La réalisation des études d'impact environnemental et social ainsi que des Plans d'affaires correspondants au projet.

3. PRESENTATION DU PROJET

3.1.1 Description de la Zone d'activité

Le ferry boat aura une zone d'activité étendue, couvrant la longueur du Lac Tanganyika de 677 km. Cette zone comprend beaucoup d'axes. En effet, **de Bujumbura on peut relier les villes suivantes :**

- Bujumbura-Uvira :
- Bujumbura-Kalemie
- Bujumbura-Kigoma
- Bujumbura –Mpulungu :
- Bujumbura - Baraka

De Rumonge on peut également relier les axes suivants :

- Rumonge - Bujumbura
- Rumonge -Uvira
- Rumonge -Kalemie
- Rumonge -Kigoma
- Rumonge –Mpulungu :
- Rumonge - Baraka

Le projet concerne la réalisation des études de faisabilité pour l'exploitation de ces différents axes de transport, ainsi que la réalisation des études d'impact environnemental et social du projet sur le développement de la zone.

Entre autre, le consultant devrait répondre à toutes les questions concernant les biens et les personnes à transporter sur ces différents axes, notamment l'acheminement des produits manufacturés vers les lieux de consommation, l'échange des produits agricoles (manioc, maïs, haricot, banane, riz paddy, bananes, patates douces, pomme de terre arachides, légumes et fruits, café, thé, palmier à huile et papayer, gros bétail), minières (or, coltant, cassitérites, wolframites, monazite et des indices de l'argent et de platine.) et touristiques (parcs nationaux : Tanzanie, Burundi, Zambie, RDC).

3.1.2. Zone géographique à couvrir

En se basant sur les statistiques existants, l'étude devra préciser la population actuelle de la zone du projet à savoir :

République Démocratique du Congo : Zone Uvira-Fizi-Baraka- Kalemie-Moba (? millions d'hab.) ;

Burundi : Zone Bujumbura-Rumonge-Nyanza-Lac (? millions hab.) ;

Tanzanie : Zone Kigoma (? millions hab.) ;

Zambie : Zone Mpulungu (? millions d'hab.).

3.1.3. Populations cibles

Les populations de Bujumbura (.... hab.), Rumonge (.....hab.), Kigoma (..... hab.), de Mpulungu (.....hab), Kalemie (.....hab)

3.1.4. Activités spécifiques

Le projet comprend trois phases :

- Phase 1 : Etudes de faisabilité technique et économique ;
- Phase 2 : Etude techniques détaillées ;
- Phase 3 : Etude d'impact environnemental et social

Le Consultant sera plus précisément responsable des tâches suivantes :

3.2. PHASE 1 : ETUDE DE FAISABILITE ECONOMIQUE.

Le consultant réalisera les études économiques en vue de déterminer la faisabilité du projet au regard des prestations suivantes :

3.2.1. Description et analyse du cadre administratif, géographique et du secteur des Transports.

Le consultant décrira le cadre géographique et administratif de la Région Uvira-Baraka-Kalemie-Moba en RDC, de la Région Kigoma en Tanzanie, de la Région Bujumbura-Rumonge-Makamba au Burundi, de la Région Mpulungu en Zambie. Il présentera le contexte socio-économique en mettant un accent particulier sur les performances économiques, les échanges commerciaux et les perspectives économiques de chaque région. Le consultant décrira le secteur des transports maritime dans le lac Tanganyika en analysant notamment les modes de transports existants et leur niveau de service et leur capacité d'offres, les politiques et stratégie du secteur des transports et des sous-secteurs (routier, ferroviaire, aérien, maritime et lacustre), le cadre institutionnel et réglementaire des Ministères des quatre pays ayant en charge des Infrastructures et les transports, les opérateurs du secteur maritime et leurs performances, l'efficacité du système des transports. Les codes de navigations maritimes dans les quatre pays riverains du lac Tanganyika seront analysés et commentés. Les contraintes du secteur des transports en général et du sous-secteur maritime en particulier seront analysées et mises en exergue. Le consultant fera une analyse de l'offre et de la demande de transport maritime en général et celle du transport des passagers et de leurs biens sur le lac Tanganyika en particulier, de l'industrie de transport maritime et touristique.

3.2.2. Détermination et analyse de la zone d'influence du projet

Le consultant déterminera, en accord avec l'Autorité Maritime, Portuaire et Ferroviaire, les limites de la zone d'influence restreinte et élargie du projet (ZIP) ainsi que la situation physique et naturelle des différentes zones d'activité du Ferry Boat. Il récoltera, dressera et analysera : (a) la population (totale, féminine, rurale, active, jeune de plus de 20 ans, enfant de moins de cinq ans) et leur taux de croissance, la part de cette population de la ZIP (b) les données économiques existantes. Il dressera le bilan des productions agricoles (vivrières et de vente), d'élevage, industrielles et de pêche dans la ZIP, le bilan de la consommation, des échanges de la ZIP et établira les relations entre le trafic et les activités socio-économiques (mouvements de personnes et de biens). En faisant cette analyse, le consultant identifiera les activités génératrices de trafic maritime. Il déterminera l'effet de l'activité du Ferry boat sur le développement économique des régions où il assure le transport. Le consultant élaborera des prévisions de l'évolution des variables socio-économiques et de trafic, en tenant compte de l'évolution passée, de la situation actuelle, des projets de transports des biens et personnes sur le Lac Tanganyika en cours ou programmés, les potentialités économiques de la ZIP, et d'autres facteurs pertinents pouvant influencer à terme la rentabilité économique de l'activité du Ferry boat.

3.2.3. Evaluation des variables macro- économiques.

A partir de ces données, le consultant appréciera les performances économiques de la ZIP et les stratégies mises en œuvre pour soutenir la croissance économique (y compris l'amélioration des conditions sociales et la stratégie de lutte contre la pauvreté). Il déterminera la possibilité d'acquisition de Ferry boat dans le lac Tanganyika et examinera l'évolution du chiffre d'affaires, en tenant compte de l'évolution passée, de la situation actuelle.

3.2.4. Trafic sur le Lac Tanganyika

Le consultant procédera à la collecte et à l'analyse des données de trafic maritime existants, les complétera, par des données du trafic maritimes et des enquêtes socio-économiques dans les différents ports du Lac Tanganyika. A partir des données recueillies, le consultant déterminera : **(i)** la demande globale actuelle de transport par Ferry boat, la nature et le volume du trafic de base que draine les différentes liaisons entre les ports, y compris les modes de transports intermédiaires observés sur l'axe du projet, **(ii)** le taux de remplissage des bateaux locaux effectuant le transport mixte des personnes et des biens, **(iii)** à partir de l'analyse des indicateurs socio-économiques de la ZIP, les prévision du trafic moyen journalier annuel décomposé en trafic normal, en trafic induit par l'acquisition d'un autre Ferry boat.

3.2.5. Analyse des données du trafic.

Pour le trafic induit, le consultant explicitera clairement les hypothèses de calcul. Le consultant identifiera et quantifiera les facteurs générateurs de trafic et fera des prévisions sur l'évolution à venir de la demande de transport maritime des passagers et de leurs biens en tenant compte du développement des activités économiques de la zone du projet. Les prévisions de trafic porteront sur la durée du projet. Toutes les prévisions devront être données en utilisant trois taux de croissance, à savoir : un taux normal, un taux moyen et un taux élevé.

3.2.6. Coûts économiques du projet

Les coûts économiques seront exprimés en \$US. Ils seront déterminés dans les situations « sans projet » et « avec projet » et utilisant, dans son intégralité, le modèle informatique RED ou HDM IV de calcul économique. Les coûts économiques tiendront compte de différentes options liées aux caractéristiques du ferry boat à acquérir.

(i). Les coûts économiques d'investissements (CEI) établis dans le cadre de l'étude technique détaillé. Le consultant déterminera les CEI dans les situations « sans projet : (sans Ferry boat) » et « avec projet : (après acquisition du Ferry boat) ». Les CEI contiendront, sans être limitatifs * le coût de base des travaux préalables sur les ports d'accostage y compris celui des mesures d'atténuation des effets négatifs du projet sur l'environnement, * le montant de base du contrôle desdits travaux, * une provision de 10% pour les imprévus physiques. Ces CEI seront exprimés hors taxes, puis ventilés en coûts locaux et en coûts en devises ;

(2). Les coûts d'entretien qui tiennent compte des travaux d'entretien courant et des travaux d'entretien périodique.

(3). Les coûts d'exploitation du bateau (CEB) en fonction du trafic.

(4). Les hypothèses, et les paramètres utilisés dans le modèle RED, pour déterminer les coûts d'entretien courants et périodiques et les CEB dans les situations « sans projet » et « avec projet », seront mentionnés dans un tableau qui laisse apparaître clairement les coûts d'entretien par nature de travaux et les CEB par catégorie de bateau, type de trafic, le taux de croissance par période au cours de vie prévue du Ferry boat.

3.2.7. Avantages économiques

Les avantages quantifiables seront exprimés en \$US. Ils devront être déterminés en utilisant obligatoirement RED de calcul économique de projets et seront issus de la comparaison de la situation « sans projet » par rapport à la situation « avec projet ». Ces avantages quantifiables seront évalués sous l'angle des gains économiques revenant aux usagers du Ferry boat (eu égard aux prévisions de trafic), des économies réalisées sur les coûts exogènes subis sur la zone d'activité, la valeur résiduelle des investissements à l'issue de la durée de vie prévisionnelle du Ferry boat. Les avantages sur la valeur nette des activités économiques (industries, échanges commerciaux, etc....) seront prises en compte. En outre, les avantages du projet devraient inclure les économies sur : **i)** les coûts économiques d'investissement ; **ii)** le coût d'entretien et le temps de transport ; **iii)** toutes autres économies que le consultant pourrait identifier comme significatives. Les avantages sociaux et environnementaux quantitatifs associés à l'acquisition du Ferry boat devront être décrits dans une section séparée afin de ressortir les avantages du projet.

(1). Certains avantages non quantifiables seront probablement générés par la réalisation du projet. Le consultant devra faire une analyse exhaustive et quantitative de cette catégorie d'avantages. En outre, si le projet entraîne d'autres réaménagements dans les différents ports sur le Lac Tanganyika, le consultant mesurera les conséquences à la fois économiques et sociales.

3.2.8. Evaluation économique du projet et analyse de sensibilité

(1). Evaluation économique : Le consultant devra utiliser, le modèle RED pour l'évaluation économique du projet. Il dressera le bilan actualisé des coûts et gains générés par le projet d'acquisition du Ferry boat. Ce bilan tiendra compte des coûts et avantages économiques quantifiables dans les situations « sans » et « avec » projet », sur la durée de vie du Ferry boat après l'ouverture des activités. Il tiendra également compte des données sociales et environnementales. Le taux d'actualisation à utiliser dans ce calcul sera fourni par l'Autorité Maritime, Portuaire et Ferroviaire (AMPF) ou, le cas échéant, il sera déterminé par le consultant en concertation avec l'AMPF. Il déterminera les indicateurs d'évaluation économique (dont le taux de rentabilité, les bénéfices nets actualisés, etc.), correspondant au projet, ainsi que la date optimale de démarrage des activités. Il fera des recommandations pour l'entretien du Ferry boat. Toutes les données détaillées d'entrée ainsi que les données de sortie du modèle RED ou HDM IV seront clairement spécifiées par le consultant et les paramètres seront justifiés.

(ii). Analyse de sensibilité : Le consultant mènera une analyse de sensibilité, pour apprécier l'influence des changements dans les paramètres déterminants du taux de rentabilité économique. Les facteurs à tester seront le coût d'acquisition du Ferry boat, les avantages économiques, le niveau de trafic, le retard dans le délai d'acquisition et toutes autres variables que le consultant jugerait pertinent pour affiner son analyse. Cette analyse de sensibilité des taux de rentabilité sera effectuée en fonction de la variation de $\pm 20\%$ des paramètres clefs du projet ou à un autre taux jugé acceptable (*sensibilité 1* – augmentation du coût d'investissement ; *sensibilité 4* – réduction du taux de croissance annuelle du trafic prévisionnel, et *sensibilité 5* – non prise en compte des investissements connexes). A cet effet, toutes les données utilisées seront clairement établies dans un tableau. Par ailleurs, le consultant définira les avantages non quantifiables du projet. Le résultat de cette analyse sera synthétisé pour présenter clairement les facteurs le plus sensibles et le

changement du taux de rentabilité qui en découle. Les recommandations pour l'atténuation des changements important du taux de rentabilité économique par rapport aux paramètres importants seront formulées par le consultant.

A l'issue de cette phase qui fera l'objet d'un rapport correspondant, le Gouvernement du Burundi et le FAD auront un délai d'environ deux (2) mois pour approuver définitivement les conclusions de la dite phase, et décider des options devant faire l'objet de la phase II des études.

PHASE 2 : ETUDES TECHNIQUES DETAILLEES

Une fois que l'approbation sera donnée par le Bailleur et le Gouvernement du Burundi, le consultant sera invité à effectuer les études de la phase II dont l'objet est d'établir les dossiers d'exécution et d'appel d'offres pour l'acquisition du Ferry boat. Cette phase consistera à :

- a) Concevoir en détail les plans et documents techniques des possibles Ferry boat retenus ;
- b) Calculer les coûts d'acquisition et d'entretien des options de Ferry boat concernées ;
- c) Actualiser l'évaluation économique ;
- d) Etablir le planning d'acquisition ;
- e) Etablir le dossier d'appel d'offres.

PHASE 3 : ETUDES D'IMPACT ENVIRONNEMENTAL ET SOCIAL

Le consultant déterminera le niveau des impacts générés par l'acquisition du Ferry boat et de proposer des mesures d'atténuation et de surveillance appropriées, ainsi que des dispositions institutionnelles à mettre en place pour la mise en œuvre desdites mesures.

Plus spécifiquement, l'étude devra permettre de :

- analyser l'état actuel de chaque port de sa zone d'activité (étude de caractérisation environnementale et sociale de base) et son évolution en l'absence du projet (variante « sans projet ») ;
- identifier et évaluer les impacts environnementaux et sociaux susceptibles d'être générés ou induits par les activités découlant de la mise en œuvre du projet par comparaison avec la variante « sans projet » ;
- proposer des mesures réalistes, ciblant clairement les responsabilités institutionnelles de mise en œuvre, afin d'atténuer et/ou de bonifier ces impacts potentiels;
- proposer des mesures de protection et de gestion des écosystèmes aquatiques, notamment lors de l'activité du Ferry boat.
- proposer des mesures de prévention contre les maladies transmissibles, les risques professionnels, les pollutions et les émissions liés au transport en commun des biens et/ou des personnes dans les zones concernées ;

- élaborer des mesures d'atténuation des impacts environnementaux et sociaux liés à la mise en œuvre du projet.
- élaborer un Plan de Gestion Environnementale et Sociale (PGES) et en évaluer les coûts y afférents.

L'étude sera réalisée conformément aux Politiques et procédures de sauvegarde de la Banque Africaine de Développement suivantes : Évaluation environnementale ; Ressources culturelles physiques, habitats naturels, Réinstallation involontaire, le **BP** aux lois et règlements de la République du Burundi en la matière, ainsi qu'aux Conventions internationales en matière d'environnement ratifiées par le Pays.

Dans le cadre de la présente mission, le Consultant réalisera, sans nécessairement s'y limiter, les tâches suivantes :

= Pour l'élaboration de l'EIES, les tâches suivantes:

- (i) Description du projet et analyse de ses contextes juridique, institutionnel, biophysique et socioéconomique (*Description du projet, Cadre légal et institutionnel applicable, Analyse du milieu récepteur du projet*).
- (ii) Identification et évaluation des impacts environnementaux et sociaux (sources d'impact, les récepteurs d'impact, les impacts les plus importants positifs ou négatifs, les mesures réalistes et réalisables à prendre en compte, les recommandations spécifiques pour le projet;
- (iii) Analyse des risques d'accident et mesures d'urgence (identification des dangers et situations dangereuses liés au travail sur Ferry boat, estimation pour chaque situation dangereuse de la gravité des dommages potentiels et de la fréquence d'exposition, la hiérarchisation des risques pour déterminer les priorités du plan d'action.)
- (iv) Analyse des alternatives (situation sans projet et avec projet)

= Pour l'élaboration d'un Plan de Gestion Environnementale et Sociale (PGES)

L'ensemble des mesures proposées seront traduites dans un plan de gestion environnementale et sociale (PGES). En outre, ce dernier devra comprendre des mesures de suivi, de renforcement des capacités, d'information et de communication notamment en matière de prévention des IST & VIH/SIDA et la sécurité maritime, ainsi que des arrangements institutionnels, à mettre en œuvre durant l'exécution des travaux et la mise en service des nouvelles infrastructures sur les sites du projet (plan de suivi, plan de renforcement des capacités, d'information et de communication, arrangements institutionnels)

= Pour les Consultations publiques, diffusion et publication des rapports

La consultation du public annoncée dans l'étude devra se dérouler durant toute la phase de réalisation de l'EIES. Elle devra permettre d'évaluer l'acceptabilité sociale du projet par les principaux acteurs, particulièrement les populations riveraines, et préparer la mise en œuvre d'un plan de communication pour éviter d'éventuels conflits sociaux et faciliter l'acceptation du projet par les populations et à ce titre, un accent particulier devra être mis sur le volet

information et sensibilisation. A cet effet, le consultant devra démontrer l'étendue des consultations qu'il a menées en vue de recueillir l'avis de toutes les parties concernées par le projet sur les mesures à prendre. Pour ce faire, la liste des personnes rencontrées, les comptes rendus et/ou procès-verbaux, et les photos de ces consultations devront être annexés au rapport.

= Pour l'élaboration du Plan d'Atténuation et de Réinstallation (PAR)

Le consultant mènera une étude détaillée sur la réinstallation involontaire des populations (PAR), en vue (i) d'identifier, de façon précise, les personnes affectés par le projet (PAP), ainsi que la nature, l'ampleur et la valeur des pertes qu'elles subiront par le fait de ces travaux d'amélioration des infrastructures et installations de base du commerce dans les zones transfrontalières, et (ii) de proposer des mesures de compensation justes et équitables correspondantes.

Dans le cadre de la présente mission, le Consultant réalisera les tâches suivantes, sans nécessairement s'y limiter (Description du projet, Impacts potentiels du projet, enquêtes socio-économiques, Examen du Cadre Légal, Analyse du Cadre Institutionnel, Critères d'éligibilité à une compensation, Estimation des pertes et des indemnisations, Mesures de réinstallation, Calendrier d'exécution, Coûts et budget, Suivi et évaluation, Consultations publiques).

Le consultant devra présenter en introduction, un tableau sommaire de l'ampleur du PAR, reprenant les informations générales sur le nombre de PAP, le nombre d'actifs agricoles affectés par catégories, le nombre d'actifs bâtis par catégorie (habitations, infrastructures fixes de commerce, infrastructures précaires ou mobiles de commerce, etc.), les différentes catégories des PAP affectées (chef de ménages, les vulnérables, les femmes cheffes de ménages, etc.), le nombre des sites affectés, etc

= Pour l'élaboration du Cadre de Gestion environnementale et Sociale (CGES)

Le Cadre de Gestion Environnementale et Sociale (CGES) a pour objet d'identifier les mécanismes et de déterminer les procédures d'identification et de gestion des incidences environnementales ou sociales. Il (CGES) inclut un processus de sélection environnementale et sociale qui permettra aux institutions chargées de la mise en œuvre du projet de pouvoir identifier, évaluer et atténuer les impacts environnementaux et sociaux potentiels des activités du projet au stade de planification.

Le CGES prend en compte les exigences des politiques de sauvegarde de la Banque Mondiale tout en respectant les lois Burundaises en matière de gestion environnementale et sociale. Le CGES détermine aussi les dispositions et responsabilités institutionnelles à prendre durant la mise en œuvre du projet, y compris celles relatives au renforcement des capacités, mais aussi les activités de suivi. Le CGES inclut un Plan Cadre de Gestion Environnementale et Sociale (PCGES) pour assurer une mise en œuvre efficace des activités.

Le Consultant devra entreprendre les tâches suivantes :

- (i) Informations générales sur le projet le projet : activités et composantes
- (ii) Caractéristiques biophysiques et socio-économiques de l'environnement
- (iii) Analyse du cadre politique, légal, réglementaire et institutionnel

- (iv) Identification et évaluation des impacts positifs et négatifs majeurs du projet
- (v) Etablissement des check-lists de Mesures d'atténuation et de bonification;
- (vi) Processus de consultation du public ;
- (vii) Définition de procédures et des responsabilités de Gestion Environnementale et Sociale (Plan de renforcement des capacités institutionnelles, Plan environnemental de suivi / évaluation, Calendrier d'exécution du Budget

= Pour l'élaboration du Cadre de politique de Réinstallation (CPR)

Le choix de préparer un Cadre de Politique de Réinstallation (CPR) est justifié par le fait qu'à ce stade de préparation du projet, les données techniques détaillées de certains sites du projet ainsi que les investissements à consentir (activités physiques à réaliser) sur ces sites ne sont pas encore disponibles. Le CPR est en effet un instrument d'atténuation utilisé chaque fois que la localisation d'un projet, le contenu de ses sous composantes et son impact sur la population du point de vue des déplacements et des acquisitions de terres sur les zones portuaire ne sont pas connus avec précision au moment de la préparation du projet.

La démarche méthodologique d'élaboration du CPR sera structurée autour des axes de recherche ou tâches suivants :

- (i) Description du Projet et des Composantes
- (ii) Analyse du cadre légal et institutionnel
- (iii) Description du Cadre de Politique de Réinstallation ('évaluation initiale (screening) et définition de l'envergure des impacts, l'établissement de critères d'éligibilité des catégories de personnes affectées et de la typologie des impacts, le mécanisme de consultation du Public, les mécanismes de réinstallation et de compensation, les mécanismes de Suivi et de Règlement des différends.

Un tableau de comparaison fera l'analyse des politiques nationales pour déterminer la politique à appliquer dans le cadre du projet.

- (iv) Processus de consultation du public
- (v) Processus, Mécanismes, et Responsabilités de Mise en œuvre

Le Consultant décrira le processus d'élaboration du PAR (démarche à suivre) ; la définition de l'envergure de la réinstallation et de la compensation des actifs impactés ; les méthodes d'évaluation des actifs impactés par le Projet ; les mécanismes de consultation du Public ; le processus et mécanisme de délivrance des droits ; la matrice des droits et la date limite de reconnaissance des droits ; le mécanismes de Suivi et de Résolution des différends (conflits) ; les indicateurs de Suivi et les mécanismes d'évaluation.

II. OBLIGATIONS DU CONSULTANT ET DU GOUVERNEMENT

4.1. Obligations du consultant

Le consultant en charge de l'étude fera un inventaire de tous les documents à mettre à sa disposition par l'Administration burundaise ou produits au cours de la mission pour les

besoins de l'étude. Ces documents dont il aura la garde devront être restitués à la fin de la mission. Le consultant analysera et interprétera les données, qui lui seront fournies par ces documents ou par d'autres sources, sous sa seule responsabilité. Ces documents doivent être considérés comme confidentiels et utilisés comme tels.

Le consultant sera responsable de l'analyse et de l'interprétation de toutes les données recueillies et des conclusions et recommandations tirées à partir de ces données.

4.2 Obligations du Gouvernement

Le Gouvernement burundais mettra à la disposition du consultant chargé de l'étude, les rapports d'études sur le Lac Tanganyika, les cartes, plans, les photos aériennes disponibles sur la zone du projet ainsi que toutes les informations existantes, relatives à ce projet. Les coûts des investissements probables dans le domaine de transport maritime seront remis au consultant. En particulier, il sera mis à la disposition du consultant le rapport final des études récemment réalisées par la JICA et la BAD dans le cadre du Plan directeur des ports de Bujumbura et Rumonge, ainsi que le Développement du corridor de transport sur le Lac Tanganyika.

Les Autorités burundaises apporteront leur assistance pour faciliter la recherche et la collecte des données et l'accès aux services administratifs susceptibles d'appuyer le consultant dans ses prestations.

5. RAPPORTS ET DOCUMENTS A FOURNIR

5.1. Rapport de premier établissement.

Le consultant fournira un rapport d'établissement dans un délai de 15 jours après la date de commencement des prestations. Ce rapport de premier établissement résumera les premières constatations et éléments déterminants de l'étude et donnera, en plus de l'état de mobilisation du personnel affecté à l'étude, un programme d'exécution de l'étude ainsi que l'énoncé des études particulières qu'il y aurait lieu d'envisager avec leur coût estimatif. Une copie de ce rapport sera soumise par le consultant comme suit : quatre (4) à l'organe d'exécution l'Autorité Maritime, Portuaire et Ferroviaire ; (ii) deux (2) à la Banque africaine de développement (BAD) pour commentaires et observations ;

5.2. Rapports provisoires.

Ce rapport devra comprendre les résultats des différentes investigations du consultant ainsi que ses conclusions et recommandations et devra être accompagné de tous les justificatifs pertinents. Le consultant fournira un rapport complet sur l'étude technique. Les rapports provisoires devront être fournis par le consultant deux mois après le rapport d'établissement. L'Administration burundaise en consultation avec le FAD, examineront ces rapports provisoires et communiqueront les observations au consultant dans un délai de 15 jours suivant la réception.

5.3. Rapports finaux.

Le consultant soumettra du spécimen (en français) d'impression des différents documents d'études, notes, dessins avec indication du format et de la disposition ; de même, les supports informatiques utilisés seront remis. Après avoir pris en compte les corrections et améliorations apportées par l'Administration burundaise (l'AMPF) et le FAD aux rapports provisoires, le consultant éditera et

remettra les rapports finaux accompagnés du projet du dossier d'appel d'offre, en copie dure et en copie électronique. Deux copies des différents rapports seront données en USB (dont une copie à la BAD). Les rapports finaux d'études seront fournis par le consultant à l'AMPF (dix exemplaires), au Ministère des Transports, des Travaux Publics et de l'Équipement (quatre exemplaires) et en deux exemplaires au FAD.

5.4. Dossier d'appel d'offres de l'acquisition du Ferry boat

Le consultant élaborera le DAO en suivant le DAO-type de la Banque africaine de développement. L'Administration burundaise soumettra au FAD, pour avis de non objection, la version provisoire du DAO d'acquisition dans un délai d'un mois après la fourniture des rapports finaux d'études. En cas de modifications majeures du DAO, le consultant corrigera le DAO et soumettra la version définitive à l'Administration Burundaise dans un délai n'excédant pas 15 jours après notification des corrections.

5.5. Rapports des études d'impact environnemental et social

Au regard des contextes différents et afin de faciliter l'exploitation, le Consultant rédigera quatre documents (rapports) suivants :

- Un rapport EIES. Le rapport EIES contiendra dans un même volume (Volume 1) des rapports séparés pour chaque site.
- Un rapport PAR. Le rapport PAR contiendra également dans le même volume (volume 2) des rapports séparés pour chaque site.
- Un CGES pour l'ensemble des sites concernés par ce document.
- Un CPR pour l'ensemble des sites concernés par ce document

Les rapports seront soumis en deux temps (rapports provisoires et définitifs) et en version papier et numérique sur CD et déposés comme suit :

- Quatre (4) rapports provisoires (EIES, CGES, PAR, CPR) en 5 copies papier et sous forme électronique sur CD, 46 jours après la signature du Contrat en vue de la préparation de la réunion de restitution.
- Quatre rapports finaux de l'étude (CGES, EIES, CPR, PAR), après intégration des observations et commentaires de l'AMPF émis dans un délai de 22 jours après les ateliers. L'AMPF se chargera de réunir au même moment et d'en faire siens les observations et commentaires de la FAD. Les rapports finaux seront déposés en huit (8) exemplaires papiers et sous forme électronique sur CD, vingt-six (26) jours après l'atelier de validation.

6. GESTION DU PROJET

6.1. Organe chargé de l'exécution du projet

L'Autorité Maritime, Portuaire et Ferroviaire (AMPF) est l'organe chargé de la gestion du projet.

6.2 Maître d'ouvrage

Ministère des Transports, des Travaux Publics et de l'Équipement assure la maîtrise d'ouvrage du projet d'acquisition du Ferry boat.

6.3. Moyens à mettre à disposition par le maître de l'ouvrage et/ou d'autres intervenants

Le maître de l'ouvrage à travers l'AMPF et autres intervenants, fournira au consultant, dans les limites de ses moyens, toute la documentation et les autorisations nécessaires pour pouvoir accéder aux différents sites et aux services de l'Etat susceptibles de disposer des informations et documents indispensables à la bonne conduite de l'étude. Dans cette optique, le consultant collaborera étroitement avec l'AMPF.

7. LOGISTIQUE ET CALENDRIER

7.1. Lieu du projet

Bujumbura, la Capitale de la République du Burundi.

7.2. Date de début et période d'exécution

L'exécution du marché commence 15 jours après la réception par le consultant d'un ordre administratif communiqué par le Maître d'ouvrage. La durée prévue est de 6 mois repartis en trois phases signalées au point 3.1.4.

8. BESOINS

8.1. Ressources humaines

8.1.1. Experts principaux

Tous les experts appelés à exercer une fonction importante dans l'exécution du contrat et faisant l'objet de l'évaluation sont désignés par le terme "experts principaux". Ils doivent avoir le profil suivant:

(i) 1Expert principal 1 : un Ingénieur en Constructions navales, Chef de mission

- ***Qualifications et compétences***

Ingénieur diplômé en Construction navales ou équivalent disposant d'au moins 15 ans d'expérience dans le domaine des travaux de construction ou de réhabilitation des bateaux. Il sera chargé, entre autres, de diriger et de coordonner tous les aspects de l'étude. Une copie de diplôme, un CV et une déclaration prouvant que l'expert a bien une telle expérience, en citant les projets réalisés qui lui permettent de remplir ces critères (nom du projet, pays, dates, administration responsable, bailleur de fonds) sont joints à la soumission.

- ***Expérience professionnelle générale***

Il devra avoir au minimum une expérience de 8 années dans la conduite des études de travaux de construction des bateaux dont 5 années au moins en zone tropicale. Il doit savoir parler et écrire le français ou l'anglais.

- ***Expérience professionnelle spécifique***

L'expert doit avoir assumé au moins trois fois la fonction de chef de projet d'études navales

(ii) 1 Expert principal 2: Ingénieur en Logistique et transport maritime

- ***Qualifications et compétences***

Ingénieur diplômé de formation Logistique et Transport maritime ou équivalent disposant d'au moins 10 ans d'expérience dans le domaine des transport maritime. Il sera chargé, entre autres, de seconder le Chef de mission à la direction et la coordination de tous les aspects de l'étude. Une copie de diplôme, un CV et une déclaration prouvant que l'expert a bien une telle expérience, en citant les projets réalisés qui lui permettent de remplir ces critères (nom du projet, pays, dates, administration responsable, bailleur de fonds) sont joints à la soumission.

- ***Expérience professionnelle générale***

Il devra avoir au minimum une expérience de 5 années dans la conduite des études de transport maritime dont 3 années au moins en zone tropicale. Il doit savoir parler et écrire le français ou l'anglais.

- ***Expérience professionnelle spécifique***

L'expert doit avoir assumé au moins deux fois la fonction d'expert logisticien en transport maritime dans les projets d'études maritimes.

(iii) 1 Expert principal 3: Economiste des transports

- ***Qualifications et compétences***

L'expert proposé doit être un économiste détenteur d'un doctorat ou d'une licence (maîtrise) en économie disposant d'au moins 10 ans expérience dans le domaine des transports. Une copie de diplôme, un CV et une déclaration prouvant que l'expert a bien une telle expérience, en citant les projets réalisés qui lui permettent de remplir ces critères (non du projet, pays, dates, administration responsable, bailleur de fonds) sont joints à la soumission.

- ***Expérience professionnelle générale***

Il doit justifier de 8 années d'expériences dans la réalisation des études économiques dans le secteur de travaux de transport maritime dont 5 années au moins en zone tropicale. Il doit savoir parler et écrire parfaitement le français.

- ***Expérience professionnelle spécifique***

Il devra avoir assumé la fonction d'économiste de transport sur au moins deux projets de transport maritime.

(iv) 1 Expert principal 4: Environnementaliste

- ***Qualifications et compétences***

L'expert proposé doit être un spécialiste disposant d'un diplôme de doctorat, de licence ou équivalent en gestion environnementale avec au moins 7 ans d'expérience dans la réalisation

des études environnementales. Une copie de diplôme, un CV et une déclaration prouvant que l'expert a bien une telle expérience, en citant les projets réalisés qui lui permettent de remplir ces critères (nom du projet, pays, dates, administration responsable, bailleur de fonds) sont joints à la soumission.

- ***Expérience professionnelle générale***

Il devra avoir au minimum une expérience de 5 années dans la conduite des études environnementales dans le domaine maritime dont 2 années au moins en zone tropicale. Il doit savoir parler et écrire le français ou l'anglais.

- ***Expérience professionnelle spécifique***

Il devra avoir dirigé au moins deux études environnementales dans le cadre des projets maritimes.

8.1.2. Autres experts

Les curriculum vitae des autres experts ne seront pas examinés avant la signature du contrat. Ils ne doivent pas nécessairement accompagner les offres soumises.

Le prestataire choisit et engage les experts dont le profil correspond aux exigences mentionnées dans la section "Organisation et méthodologie". En fonction du profil, le prestataire décide d'engager l'expert pour une durée brève ou longue, s'il s'agit d'un expert international ou local, confirmé ou débutant afin de fixer précisément, dans le budget ventilé, les honoraires à verser pour chacun d'entre eux. Aux fins du présent contrat, on entend par experts internationaux ceux ayant leur résidence permanente hors du pays bénéficiaire et par experts locaux ceux ayant leur résidence permanente dans le pays bénéficiaire.

Le prestataire doit s'efforcer, dans la mesure du possible, de recruter localement des personnes dotées des compétences professionnelles requises et de constituer des équipes mixtes, composées d'experts internationaux et locaux. Tous les experts recrutés doivent être indépendants et les responsabilités qui leur seront confiées ne doivent pas les placer dans une situation de conflit d'intérêts.

Le consultant a la prérogative de recruter d'autres experts qu'il juge utile pour la bonne marche de ses prestations. Le paiement de ces derniers est à la charge du consultant.

8.1.3. Personnel de soutien et appui technique

Le consultant a la prérogative de recruter tout autre personnel technique ou de soutien qu'il juge utile pour la bonne marche de ses prestations. Le paiement de ces derniers est à la charge du consultant.

8.1.4. Homologues

(Sans objet)

9. SUIVI ET ÉVALUATION

9.1 Définition d'indicateurs

- Pour l'évolution de la mobilité et accessibilité en termes de trafic, statistiques d'accidents et de coût de transport ;
- Accès de la population aux services du Ferry boat ;
- Impact sur l'environnement ;
- Pour l'évolution du VIH/SIDA dans la zone du projet ;
- Création d'emploi et
- Evolution du revenu de la population dans la zone du projet.

9.2 Exigences particulières

L'Administration burundaise et le FAD dispose d'un délai maximum de 30 jours pour faire parvenir au consultant leurs observations sur le Projet de DAO.

La version définitive de ces DAO sera déposée par le consultant au plus tard 15 jours après réception des observations susmentionnées.

10. Modalités de paiement

Les modalités de paiement des prestations du consultant, sont réparties comme suit :

- 20 % à la signature du Contrat ;
- 30% au dépôt du rapport d'établissement
- 30% à la remise du rapport intérimaire ;
- 20% après le dépôt du rapport final.