

REPUBLIQUE DU BURUNDI



NOTE CONCEPTUELLE D'ETUDES DE FAISABILITE ET D'IMPACT ENVIRONNEMENTAL

TRAVAUX D'AMENAGEMENT ET DE BITUMAGE DE LA RN 15 : NGOZI-BUSIGA-
KANYARU BAS (30 KM)

DECEMBRE 2016

1. introduction

Le secteur des transports est constitué de quatre sous-secteurs à savoir : le sous-secteur de transport terrestre (route et chemin de fer), le sous-secteur de transport fluvial, le sous-secteur de transport maritime le sous-secteur de transport aérien.

Le sous-secteur routier est constitué d'un réseau de 11 589 km comprenant :

- *1950 km de routes nationales;*
- *2522 km de routes provinciales ;*
- *2587 km de routes communales*
- *4530 km de pistes agricoles et voiries de Bujumbura.*

Le Burundi, en tant que pays enclavé, doit concentrer ses efforts pour développer et moderniser son réseau routier étant donné que c'est le moyen de transport qui assure le cheminement de plus de 90% des produits importés ou exportés vers les lieux de consommation.

Le présent projet est une priorité parce qu'il constitue une liaison entre le corridor central et le corridor nord pour se prolonger au Rwanda. Il a pour but de contribuer au développement socio-économique de sa zone d'influence.

L'aménagement de la route Ngozi-Kanyaru bas viendrait finaliser le projet de construction de la route nationale N° 15 dont les premières phases longues de 80 km (Gitega-Ngozi) ont été financées par la Banque Africaine de Développement.

La carte suivante montre la localisation du projet

 Localisation du projet



Source : OdR

1.2. Historique du projet

La section de la route Ngozi-Busiga-kanyaru bas est une route en terre qui se trouve en très mauvais état de praticabilité. Suite à cet état, le coût de transport des biens et des personnes est très élevé pour le tronçon qui est encore en service à savoir Ngozi-Busiga. Pourtant cette route traverse des zones où sont construites plusieurs infrastructures socio-économiques telles que les marchés, les écoles, centres de santé et autres.

Du point de vue économique, les commerçants de Ngozi et Gitega s'approvisionnent au Rwanda et en Ouganda ; pour le transport de leurs marchandises, ils sont obligés de passer par la Kanyaru haut ou par Gasenyi. Cette route constituerait donc un raccourci à partir de Huye jusqu'à Ngozi.

Les études détaillées de faisabilité étant disponibles, le présent projet concerne l'exécution des travaux d'aménagement et de bitumage selon les standards de l'EAC.

1.2 Les objectifs du Projet

Les objectifs visés par ce projet se résument comme suit :

- le désenclavement du pays en assurant le transport des biens et des personnes entre le Burundi et les autres pays de l'EAC,
- la réduction de la pauvreté dans la zone du projet ;
- l'accroissement des échanges socioéconomiques entre le Burundi et les autres pays de l'EAC ;
- assurer la fluidité du trafic entre les villes de Ngozi/Burundi et Huye/Rwanda;
- réduire le coût de transport des marchandises,
- réduire le coût d'exploitation des véhicules ;
- faciliter l'accès des populations aux services public et social de base.

1.2 Justification de l'utilisation des avances PPF :

- **N'existe-t-il pas d'autres sources de financement pour les activités préparatoires ?** Non

Une requête pour le financement des travaux a été adressée en 2014 à la Banque Africaine de Développement. Le gouvernement est toujours en attente de la suite qui y a été réservée.

- Quelles sont les activités en rapport avec le projet ciblé ?

- La passation des marchés,
- La réalisation des travaux
- La surveillance et le contrôle des travaux

- Quelles sont les justifications économiques du projet ciblé ?

L'aménagement de la route Ngozi-Busiga-Kanyaru de réduire la distance de transport des biens et des personnes et par conséquent leur coût de transport. Il va aussi réduire le coût d'exploitation des véhicules.

Le projet aura un impact considérable sur le développement socio-économique de la zone du projet. Il devra promouvoir la croissance économique, réduire la pauvreté et améliorer les conditions de vie des populations riveraines. Le trafic Observé est de 519 véhicules/jour pour l'horizon 2027. Le taux de rentabilité interne du projet estimé est de 12,2% (étude de faisabilité réalisée en 2014 par l'Office des routes/Burundi).

2. Description du projet

La route Ngozi-Busiga-Kanyaru bas est une route en terre fortement dégradées sur tout son linéaire. Elle prend origine au centre-ville de Ngozi, traverse une zone montagneuse et prend fin à la frontière avec le Rwanda. Le projet concerne l'exécution des travaux d'aménagement et le bitumage pour un linéaire de 30 km.

2.1 Description des activités pour lesquelles le financement est sollicité.

Les activités prévues dans le cadre de ce projet concernent l'aménagement et le bitumage de la route principale et l'exécution des travaux connexes.

1. Pour le projet principal

- L'aménagement et le bitumage en béton bitumineux de 30 km selon les standards de l'EAC
- Aménagement des dépendances,
- Stabilisation des talus

- Installation des infrastructures de sécurité
- Construction des ouvrages d'arts

2. Pour les travaux connexes

- Aménagement et le bitumage en béton bitumineux de 10 km de la voirie urbaine de Ngozi et de la voie d'accès aux infrastructures socio-économiques.
- Mesures environnementales sur les infrastructures sociales (Ecoles, Hôpitaux, marchés et centre de santé).

2.2 Description des résultats attendus et leurs liens avec le projet :

- La route Ngozi-Busiga-Kanyaru bas est aménagée et mise en service
- La voirie de Ngozi est aménagée et mise en service
- La route d'accès aux infrastructures socio-économiques est aménagée et mise en service,
- Les infrastructures sociales sont protégées

3. Les Prévisions pour les activités (30 240 450 USD)

2.1 Les prévisions détaillées (ventilées en coûts en devise et monnaie locale)

1. Indemnisation et mesures compensatoires (7%) : 2 160 272 USD

- Relocalisation des personnes affectées
- Mesures de sécurités sur les infrastructures sociales ;
- Sensibilisation de la population de la ZIP sur les mesures de sécurités routières et sur les maladies;

2. Exécution des travaux sur le projet principal (64%) :19 333 510USD

- L'aménagement et le bitumage en béton bitumineux de 30 km selon les standards de l'EAC
- Aménagement des dépendances,

- Stabilisation des talus
- Installation des infrastructures de sécurité
- Construction des ouvrages d'arts

3. Exécution des travaux connexes (26%): 7 827 333USD

- Aménagement de 6 km de la voirie de Ngozi ;
- Aménagement de 4 km de la route d'accès aux infrastructures socio-économiques

4. Surveillance et le contrôle des travaux (3%) : 919 335 USD

- Honoraires du personnel clé
- Frais de voyage du personnel clé
- Salaires du personnel d'appui
- Frais de production des rapports
- Frais de déplacement divers

2.2 Plan de financement

Le plan de financement est établi sur base du délai d'exécution des travaux qui a été estimé à 24 mois. Le financement pourrait se faire par semestre.

Semestre	1^{er}Semestre	2^{ème}semestre	3^{ème}semestre	4^{ème}semestre
MONTANT A DECAISSER (USD)	9 072 135	9 072 135	6 048 090	6 048 090
LIBELLE	Installation et indemnisation30%	Paiement factures des travaux et services (1) 30%	Paiement factures des travaux et services (2) 20%	Paiement des dernières factures et repli (3) 20%

2.3 Les Prévisions par composants

N°	Composante	Cout (USD)	Ratio (%)
1	Projet principal : Ngozi-Busiga-Kanyarubas(24,7 km)	19 333 510	64%
	<ul style="list-style-type: none"> • L'aménagement et le bitumage en béton bitumineux de 30 km selon les standards de l'EAC • Aménagement des dépendances, • Stabilisation des talus • Installation des infrastructures de sécurité • Construction des ouvrages d'arts 		
2	Travaux connexes	7 827 333	26%
	<ul style="list-style-type: none"> · Aménagement de 6 km de la voirie de Ngozi ; · Aménagement de 4 km de la route d'accès aux infrastructures socio-économiques 		
3	Indemnisation et mesures compensatoires	2 160 272	7%
	<ul style="list-style-type: none"> · Relocalisation des personnes affectées · Mesures de sécurités sur les infrastructures sociales ; · Sensibilisation de la population de la ZIP sur les mesures de sécurités routières et sur les maladies; 		
4	Surveillance et contrôle des travaux	919 335	3%
	<ul style="list-style-type: none"> · Honoraires du personnel clé · Frais de voyage du personnel clé · Salaires du personnel d'appui · Frais de production des rapports · Frais de déplacement divers 		
	TOTAL DU COUT DU PROJET	30 240 450	

4. Mode d'acquisition des services et travaux

4.1 Mode d'acquisition de Services

- Lancement d'Appel d'Offres international pour le recrutement de l'entreprise et du consultant pour la mission de surveillance et de contrôle (recrutement du consultant basé sur mode de sélection : Qualité et coût).

4.2 Mode d'acquisition des biens

- Sans objet

4.3 Mode pour acquisition des activités de formation

- Sans objet

objection sur le rapport technique																																																			
Attente de l'avis de la Banque sur le rapport technique																																																			
Invitation à l'ouverture des offres financières																																																			
Analyse et Evaluation des offres financières, Réunion de la commission technique d'analyse des offres, Production du rapport combiné, Proposition du classement de consultants																																																			
- Délibérations de la commission spéciale des																																																			

6. Financement des Arrangements (pour être discuté et convenu avec le gouvernement)

6.1. De refinancement et de remboursement des avances

6.2. Suspension du versement des avances PPF

6.3. Lettre d'accord et ses annexes :

- Fins et les modalités des avances ;
- Compte de dépôt spécial ;
- Dispositions financières applicables aux avances de PPF

7. Conclusions et Recommandations pour l'examen de la Banque

7.1. Conclusions

La route Ngozi-Busiga-Kanyaru basa un caractère intégrateur dans la sous-région. Il est l'un des principaux maillons manquants du réseau routier du Corridor central. Il joue le rôle de liaison entre le corridor central et du Corridor Nord. Elle traverse une zone à vocation agricole et industrielle et à forte densité de population (plus de 250 hab. / km²).

Le projet aura un impact considérable sur le développement socio-économique de la zone d'influence du projet. Il devra promouvoir la croissance économique, réduire la pauvreté et améliorer les conditions de vie des populations riveraines. Le trafic Observé est de 335 véhicules/jour. Le taux de rentabilité interne du projet estimé est de 12.2% (étude de faisabilité réalisée en 2014 par l'Office des routes/Burundi).

Recommandations

Du fait que les procédures de passation des marchés des travaux sont trop longues, le Gouvernement recommanderait à la Banque de donner les avis favorables pour recourir au mode d'Actions Anticipées pour les Acquisitions(AAA).

8. Annexes :

Sans objet

