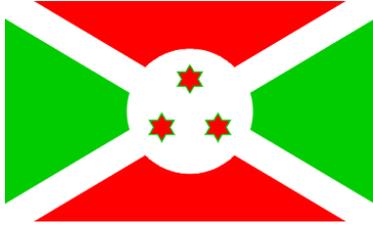


REPUBLIQUE DU BURUNDI



PROJET DE DEVELOPPEMENT DU CORRIDOR DE TRANSPORT SUR LE LAC TANGANYIKA
(Bujumbura-Mpulungu)

NOTE CONCEPTUELLE

Décembre, 2016

NOTE CONCEPTUELLE DU PROJET DE DEVELOPPEMENT DU CORRIDOR DE TRANSPORT SUR LE LAC TANGANYIKA (Bujumbura-Mpulungu)

1.0 INTRODUCTION

Le lac Tanganyika est situé entre 4 pays à savoir le Burundi, la Tanzanie, la RDC et la Zambie.

A l'extrémité nord se trouve le port de Bujumbura et à l'extrémité sud le port de Mpulungu à une distance de 677 km. Le Burundi étant un pays enclavé a besoin de s'ouvrir sur le monde à travers différents corridors dont le corridor Nord, le corridor central et le corridor sud reliant le port de Bujumbura, de Mpulungu et d'autres ports de l'océan indien de l'Afrique australe (Durban, Capetown, etc).

Cependant, ce corridor connaît de nombreux défis notamment

- le manque de connexion multimodale (rail, lac) qui se présente comme une alternative incontournable sur cette ligne ;
- l'épineux et sérieux problème de vétusté et d'inadaptation des infrastructures portuaires d'accueil au port de Bujumbura et de Mpulungu ;

Le développement du corridor sur le lac Tanganyika va contribuer à la croissance économique du Burundi et la Zambie et d'autres pays de l'Afrique Australe par la facilitation des échanges commerciaux.

La carte suivante illustre la situation géographique du lac Tanganyika.



1.1 HISTORIQUE DU PORT DE BUJUMBURA

Le port de Bujumbura est le plus grand port non seulement au Burundi mais aussi sur le lac Tanganyika. Il a été construit dans les années 50 et ses installations et équipements font face à une augmentation rapide de cargaisons à cause du développement économique des pays riverains. Il dessert non seulement le Burundi mais également les pays de la sous région. En effet, les cargos destinés aux pays de la sous région transitent par le port de Bujumbura. Il est au carrefour des trois corridors régionaux, à savoir le corridor central, le corridor nord et le corridor sud.

Il ya trois quais existant dans le port de Bujumbura, le quai pour la cargaison générale, le quai pour les conteneurs et le quai pour le pétrole.

1.2 OBJECTIF DU PROJET

Comme ce projet est multinational, le Burundi et la Zambie ont signé un mémorandum d'entente ci joint (annexe1) dans le cadre de l'étude de faisabilité qui a été financé par la Banque Africaine de Développement.

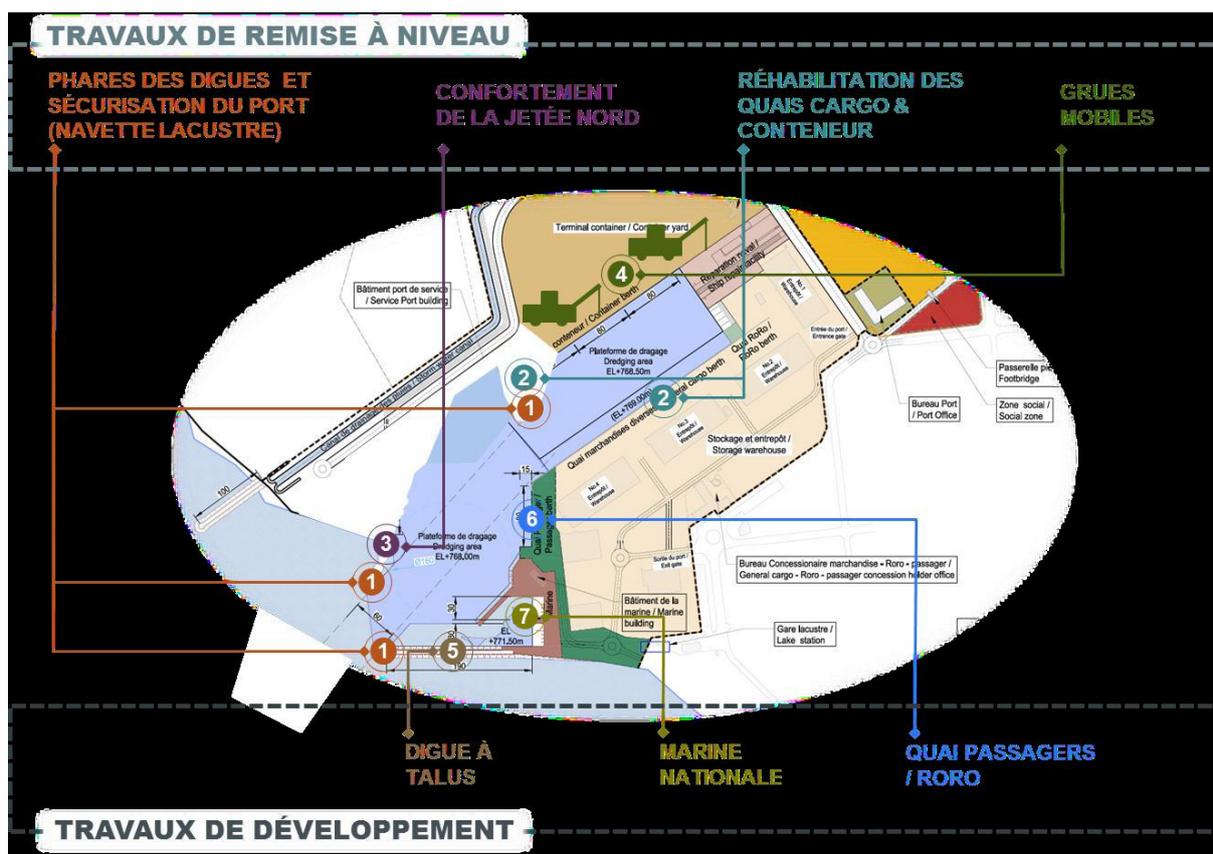
Ce projet vise à établir un cadre de coopération entre ces deux pays pour le développement du lac Tanganyika en tant que corridor de transport multimodal et pour l'exploitation pleine et entière de son potentiel économique

Il portera essentiellement sur les travaux ci-après :

1. Travaux de remise à niveau des infrastructures
 - a) Remplacement des phares et sécurisation du port, avec l'achat des navires nécessaires pour cet objectif ;
 - b) Confortement du quai cargo et conteneur ;
 - c) Confortement de la jetée nord
 - d) Acquisition des grues mobiles ;

2. Travaux de développement
 - a) Construction de la digue à talus ;
 - b) Construction du quai des passagers/ RORO ;
 - c) Construction/délocalisation du port de la marine nationale ;

La figure suivante illustre les travaux prioritaires identifiés pour le port de Bujumbura



1.4 JUSTIFICATION D'UTILISATION DU FINANCEMENT DES TRAVAUX

Au regard des contraintes budgétaires, le gouvernement du Burundi n'est pas à mesure de financer en totalité l'exécution des travaux d'une telle ampleur.

2. DESCRIPTION DU PROJET

A l'étape actuelle, le projet nécessite un financement pour l'exécution des travaux faisant objet de l'étude disponible.

2.2 Résultats attendus

L'exécution de ce projet permettra l'augmentation de la capacité d'accueil des cargos et des passagers par le transport multimodal.

3. Estimation du coût pour les activités d'exécution des travaux du projet

L'estimation du coût détaillé des travaux est répertoriée dans le tableau ci-après :

TABLEAU 1 – COUTS DES TRAVAUX PAR OUVRAGE

Ouvrage	Coûts (€HT)
Réhabilitation du quai cargo (sud)	811 000.00
Réhabilitation du quai dit conteneur (nord)	455 000.00
Réhabilitation de la jetée nord	482 000.00
Nouvelle digue sud	3 353 000.00
Port de la marine	4 977 000.00
Quai passagers RoRo	2 822 000.00
Dragages et remblais	1 260 000.00
Terrassement et VRD	1 941 000.00
Démolition (digue existante, jetée sud, estacade)	1 732 000.00
Sous-total 1	17 833 000.00

TABLEAU 2- COUTS DES EQUIPEMENTS

Equipement	Coûts (€HT)
Equipement d'aide à la navigation	220 000.00
Navires	3 700 000.00
Remorqueur	2 500 000.00
Patrouilleur	350 000.00
Navire de sauvetage	850 000.00
Grues	4 200 000.00
Grues 1	2 100 000.00
Grues 2	2 100 000.00
Sous-total 2	8 120 000.00
Total général (s/total 1 + s/total 2)	25 953 000.00

3.2 Le plan de financement

Compte tenu du calendrier d'exécution des travaux, le plan de financement suivra le calendrier suivant :

Période	Travaux	Montant (€HT)	Montant total disponible
2 premier mois	Recherche de financement		
Début 3 ^{ème} mois	Quai cargo	811.000	7.638.000
	Jétée nord	482.000	
	Démolition (digue existante, jetée sud, estacade)	1.732.000	
	Digue à talus	3.353.000	
	Dragage et excavation	1.260.000	
Début 5 ^{ème} mois	Construction quai conteneur	455.000	5.432.000
	Construction port marine	4.977.000	
Début 9 ^{ème} mois	Terre-pleins/ terrassement et VRD	1.941.000	1.941.000
Début 11 ^{ème} mois	Construction quai passagers/ RORO	822.000	2.822.000
	Construction talus interieur	2.000.000	
Début 12 ^{ème} mois	Acquisition des équipements	8 120 000.00	8 120 000.00

5. MODE D'ACQUISITION DES SERVICES ET DES BIENS

5.1 Mode d'acquisition des services

Pour ce qui concerne la fourniture des équipements, nous convenons de privilégier la compétition se fondant sur une sélection basée sur la qualité et le coût.

5.2 Mode d'acquisition des biens, des travaux et des services non consultatifs

L'acquisition des biens, la réalisation des travaux ou la fourniture des services sera fait par appel d'offre national et/ou international compétitif.

5.3 Mode d'acquisition des activités en titre de formation

En cas de besoin de formation pour l'utilisation et la maintenance des équipements, le formateur sera recruté moyennant un appel d'offre national et /ou international compétitif.

6. PROGRAMME DE MISE EN APPLICATION. ARRANGEMENT DE FINANCEMENTS

A déterminer plus tard

7. ARRANGEMENT DES FINANCEMENTS

A déterminer plus tard

7.1 Préfinancement et paiement des avances

A déterminer plus tard

7.2 Suspension de paiement des avances

Selon les accords

8. LES CONCLUSIONS ET LES RECOMMANDATIONS POUR LES ACCORDS BANCAIRES

8.1 Conclusion

Le développement du port de Bujumbura permettra l'augmentation du trafic sur le lac Tanganyika entre l'Afrique centrale et australe et contribuera aussi à la croissance économique du pays. Il serait souhaitable de développer dans le même contexte le port de Mpulungu pour faciliter les échanges commerciaux et touristiques sur ce corridor.

8.2 Recommandations

Nous recommandons au Gouvernement du Burundi et à l'AFTT-CC d'appuyer ce dossier auprès des bailleurs potentiels pour obtenir le financement nécessaire à l'exécution des travaux et à l'acquisition des équipements.

L'AFTT-CC et le Gouvernement du Burundi sont appelés à faciliter les contacts entre la Zambie et les manufacturiers des pays de l'Afrique Australe en vue d'organisation un forum régional regroupant ces pays sur les avantages de ce corridor.

9. FICHE DE DEMANDE DE PREPARATION DE PROJET

9.1. Nom du projet : Développement du corridor de transport sur le lac Tanganyika

(Bujumbura-Mpulungu)

9.2. Pays : République du Burundi

9.3. Emprunteur : Gouvernement du Burundi

9.4 .Agence en charge :

a) **Nom :** Autorité Maritime, Portuaire et Ferroviaire

b) **Adresse :** Port de Bujumbura, 11, avenue de la Tanzanie B.P :6716 Bujumbura-Burundi

Tél :+(257) 22279027, email : ampfburundi@yahoo.fr

9.5 .Description des travaux :

Les activités préparatoires sont définies de la manière suivante :

- (1) Publication du projet dans les journaux
- (2) Lancement des Appels d'Offres
- (3) Visites des lieux pour la reconnaissance du projet
- (4) Ouverture et analyse des offres
- (5) Attribution de marché
- (6) Notification
- (7) Signature des contrats des travaux

9.6. Objectif des activités préparatoires :

Attribution du marché pour l'exécution des travaux et la fourniture des équipements

9.7. Estimation du coût du projet

a) COUT DES TRAVAUX

1. Devise: 17 833 000.00 (€HT)

b) COUT DES EQUIPEMENTS

2. devise : 8 120 000.00 (€HT)

Montant total : 25 953 000.00 (€HT)

9.7.1.1 Plan de Financement

a) DFI: 25 953 000 € (HT)

b) Gouvernement : 5% du montant du projet

c) Total : 25 953 000 € (HT)

10. Mode d'acquisition proposé

a) Sélection basée sur la qualité technique et les couts.

b) Biens (si applicable) : Appel d'offres international compétitif/ Appel d'offres national compétitif

c) formation du personnel local : Appel d'offres national et international compétitif

11. Plan de mise en œuvre : Voir annexe

12. Preuve d'engagement du gouvernement de mettre en application les projets

Etudes réalisées sur l'initiative du Gouvernement

