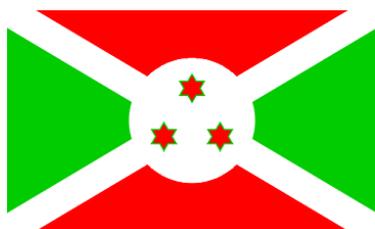


# REPUBLIQUE DU BURUNDI



## PROJET DU DEVELOPPEMENT DU CORRIDOR DE TRANSPORT SUR LE LAC TANGANYIKA (BUJUMBURA-MPULUNGU)

### TERMES DE REFERENCE POUR RECRUTEMENT D'UNE ENTREPRISE POUR L'EXECUTION DES TRAVAUX

#### A. LE PORT DE BUJUMBURA

##### 1. GENERALITES

##### 1.0 CADRE

Le lac Tanganyika sur lequel se trouve les ports de Bujumbura est bordé par 4 pays à savoir le Burundi (nord-est) , la Zambie (sud), la République Démocratique du Congo(ouest) et la Tanzanie (sud - est) . Il est situé à 775m d'altitude, présente une longueur de 667 km et 72 km de largeur. Il a une profondeur maximale de 1433m, une superficie de 32900km<sup>2</sup> et un volume de 18900 km<sup>3</sup> .

## **1.1 DESCRIPTION DU PORT DE BUJUMBURA**

Le port de Bujumbura est géré par l'Autorité Maritime, Portuaire et ferroviaire 5AMPF) tandis que les opérations telles que la manutention, l'entreposage et le gardiennage des biens a été confiées depuis décembre 2012 à la société concessionnaire Global Ports Services Burundi (GPSB)

Le lac permet les échanges commerciaux particulièrement importants entre les pays tels le Rwanda (en transit) , le Burundi, la RDC, la Tanzanie et la Zambie.

Le port est composé de trois quais à savoir quai pour la cargaison général, quai conteneur et quai pétrolier et quatre grand entrepôt, trois petits dépôts et quatre grues pivotantes sur rail de 5 tonnes et un autre grue à conteneur, sept petits élévateurs, deux grands élévateurs pour conteneur.

**Vue sur le Port de Bujumbura**



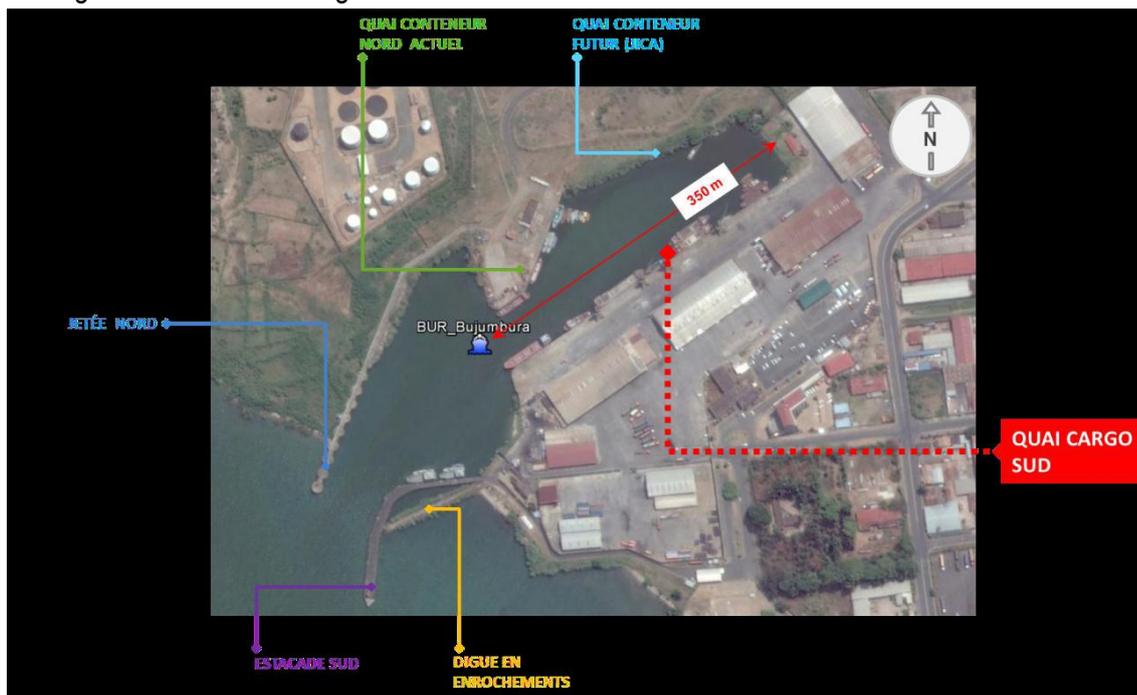
## **2. ETAT DES LIEUX DES INFRASTRUCTURES ET DIFFICULTES D'EXPLOITATION DU PORT DE BUJUMBURA**

### **2.1 LES QUAIS**

#### **a) Quai cargo**

L'ouvrage construit approximativement en 1960 consiste en un quai composé d'une dalle / poutre de couronnement reposant sur deux pieux et avec un rideau de palplanche en partie avant.

La longueur totale de l'ouvrage est de l'ordre de 400m.



A ce jour, suite au déversement du canal de Buyenzi dans le bassin portuaire, des opérations de dragage sont régulièrement recommandées pour faciliter l'entrée et l'accostage des bateaux.

## b) Quai conteneur

L'ouvrage construit approximativement en 1960 consiste en un quai composé d'une dalle / poutre de couronnement reposant sur deux pieux et avec un rideau de palplanche en partie avant. La longueur totale de l'ouvrage est de l'ordre de 190m.

La figure suivante permet de localiser le quai dit « conteneur » actuel.



### C) Jetée nord (quai pétrolier)

La jetée nord est localisée au nord de l'avant port. Elle délimite la passe d'entrée et le bassin portuaire dans sa partie nord. La longueur globale de l'ouvrage est de l'ordre de 150 m. cet ouvrage a été construit aux alentours de l'année 1960.

La figure suivante permet de localiser la jetée nord.



### Photographies détaillées de la jetée Nord





## **2.2 LES ENTREPOTS**

Le port de Bujumbura dispose de :

- quatre entrepôts totalisant 2000 m<sup>2</sup> longeant la ligne de quai comme le montre la figure suivante ;
- trois petits dépôts

Vue sur le Port de Bujumbura



Tous ces entrepôts et dépôts sont à réhabiliter

L'exemple est le suivant :



## **2.4 LES ENGINES DE MANUTENTION.**

Tous les équipements datent de très longtemps mais sont opérationnels, entretenus et sont relativement en bon état.



## **2.5 ECLAIRAGE DU PORT**

Insuffisance de l'éclairage dans les alentours du port pendant la nuit.

## **3. OBJET DU PROJET POUR DEVELOPPER LE CORRIDOR DE TRANSPORT DU LAC TANGANYIKA**

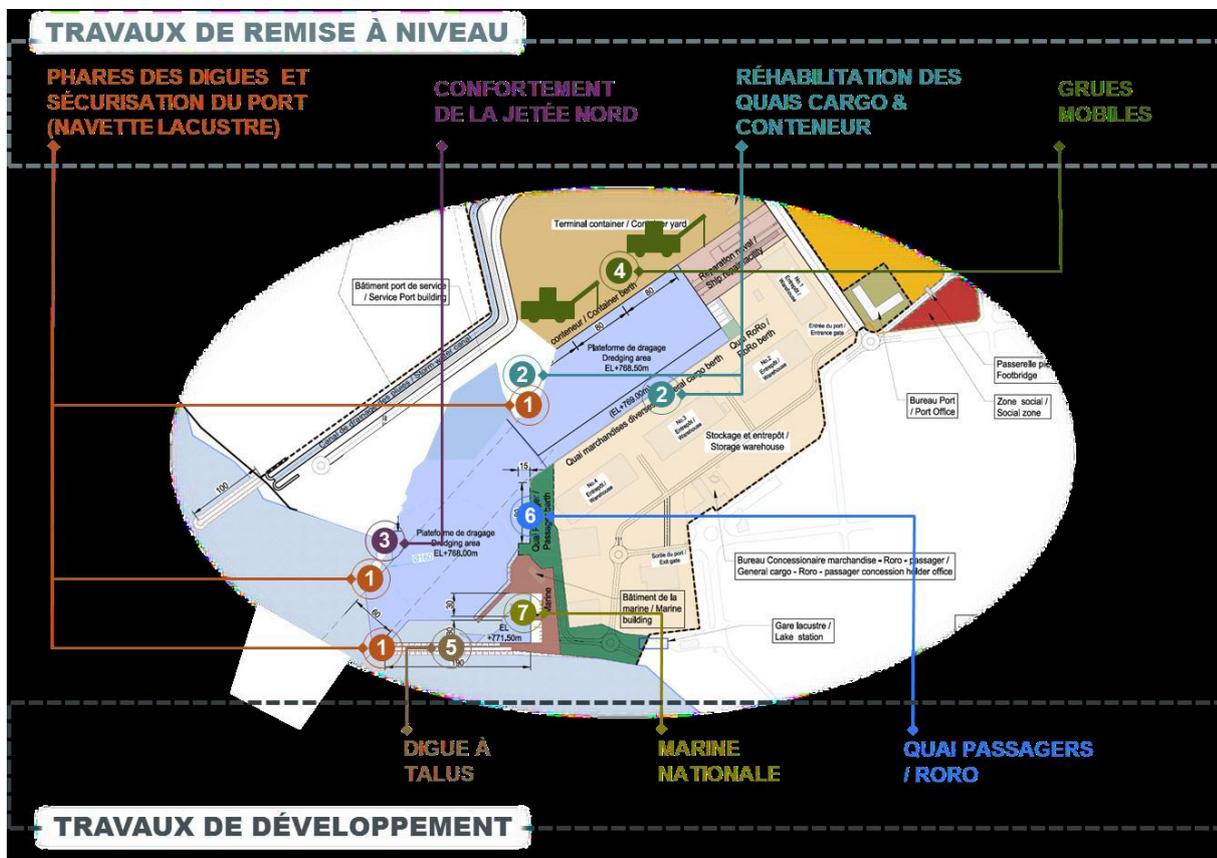
### **3.1 INTRODUCTION**

Le but du projet est d'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
  - 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) Réalisation de la digue à talus ;
  - b) Réalisation du quai des passagers/ RORO ;
  - c) Réalisation du port de la marine nationale ;

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



#### 4. PROFIL DE L'ENTREPRISE

##### 4.1 Profil général de l'entreprise

Expérience de marchés de construction à titre d'entrepreneur, de sous-traitant ou d'ensemblier au cours des cinq dernières années qui précèdent la date limite de dépôt des candidatures.

D'une manière générale l'entreprise doit être polyvalente ; compétant dans les domaines de l'hydrologie, du génie civil, de construction d'ouvrages hydrauliques, d'électromécanique, d'environnement et des études économiques.

## **Expérience spécifique**

(a) Expérience en marchés de construction à titre d'entrepreneur, de sous-traitant ou d'ensemblier dans au moins trois marchés au cours des six dernières années avec une valeur minimum de cinquante milliards (50 000 000 000 FBU, qui ont été exécutés de manière satisfaisante et terminés, pour l'essentiel, et qui sont similaires aux Travaux proposés. La similitude portera sur la taille physique, la complexité, les méthodes/technologies ou autres caractéristiques telles que décrites dans la Section IV, Formulaire de soumission.

b) Pour les marchés référencés ci-dessus ou pour d'autres marchés exécutés pendant la période stipulée au paragraphe 2.4.2 a) ci-dessus, une expérience minimale de construction dans les principales activités suivantes :

- Travaux de génie civil et ouvrages d'arts
  - Travaux de chaussée avec revêtement en béton bitumineux
  - Travaux stabilisation des talus
- Observations: Le DAO que vous avez transmis à l'Administration ne contient pas de:
- Détail estimatif et Quantitatif
  - Liste du matériel à affecter sur chantier
  - Nombre, Qualification et expériences du personnel clé à affecter sur chantier Délai d'exécution des travaux.

## **4.2 Profil des membres du staff**

### **4.2.1 Chef de Mission : Economiste des transports**

- Formation : formation supérieure en économie ou, ingénieur civil et /ou équivalent (bac + 5 ans) ;
- Expérience professionnelle d'au moins quinze (15) ans dans le domaine des infrastructures de transport ;
- Expérience pratique d'au moins cinq (5) ans, en planification des infrastructures de transports, en simulation de trafics, en prévision de la demande de transport et en justification de projets basées sur des études de trafic ;
- Bonne connaissance des problèmes des réseaux des transports notamment le transport multimodal (Eau – route) en Afrique subsaharienne. Une expérience en Afrique centrale est un atout.
- Avoir déjà participé à la réalisation d'une ou deux études similaires sur financement d'un bailleur de fonds bi ou multilatéral en tant que Chef de mission;
- Expérience dans l'organisation serait un atout ;
- Excellentes connaissances en informatiques.
- Bonne connaissance des modèles d'évaluation économique ;
- Parler et écrire parfaitement le français ; la connaissance de l'anglais est un atout.

#### **4.2.2 1 Ingénieur en construction**

- Formation : formation supérieure en construction ou génie civil (bac + 5 ans) ;
- Expérience professionnelle d'au moins dix (10) ans dans le domaine de grands travaux de publiques du génie civil ou ouvrage hydrauliques (ports, ponts, bâtiments industriels);
- Avoir participé à la supervision, ou contrôle des travaux dans un pays subsaharien
- Bonne connaissance des problèmes des réseaux des transports notamment des travaux en infrastructures de transports dans les pays en Afrique Subsaharienne ;
- Avoir déjà participé à la réalisation d'une étude similaire sur financement d'un bailleur de fonds bi ou multilatéral (construction ou réfection d'un port);
- Parler et écrire parfaitement le français ; la connaissance de l'anglais est un atout.

#### **4.2.3 Expert ingénieur Mécanicien ou Electromécanicien**

Dont la spécialité s'articule autour des engins de levage et manutention en service dans les installations ferroviaires et portuaires (fluviales lacustre et haute mer).

- Être détenteur d'un diplôme universitaire d'Ingénieur Civil ou diplôme universitaire équivalent (bac+5) ;
- Avoir une expérience professionnelle d'au moins dix (10) ans dans la réalisation des études techniques des projets ferroviaires, fluviales/lacustres et bonne pratique des logiciels informatiques standards ;
- Parler et écrire parfaitement le français. la connaissance de l'anglais est un atout.

#### **4.2.4 1 Expert Environnementaliste**

- Être détenteur d'un diplôme de niveau universitaire, en sciences de l'environnement ou équivalent (bac +5) ;
- Être un expert socio-environnementaliste de haut niveau ;
- Avoir participé au moins à six (6) études d'impact environnement et social des projets d'infrastructures de transports dont au moins une en Afrique subsaharienne ;
- Avoir une expérience sur le suivi de la gestion environnementale et sociale des chantiers du secteur des transports ;
- Avoir participé à la réalisation d'au moins deux (2) plans de réinstallation de projets des transports, dont un (1) réalisé en Afrique subsaharienne ;
- Avoir une connaissance des politiques de sauvegarde et des lois de la RDC en la matière ;
- Avoir une expérience d'au moins trois (3) ans dans la mise en œuvre des plans de gestion environnementale et sociale ;
- Parler et écrire parfaitement le français ; la connaissance de l'anglais est un atout.

#### **4.2.5 1 Expert en développement social et en genre**

- Être détenteur d'un diplôme de niveau universitaire en économie de développement et/ou en sciences sociales ou équivalent (bac +5) ;
- Avoir au moins une expérience de 5 ans dans la conduite des processus de consultations publiques avec expertise dans la question de genre;
- Avoir au minimum une expérience de dix (10) ans dans le secteur des transports en Afrique subsaharienne;
- Avoir participé à la réalisation d'au moins une étude similaire dans un pays de l'Afrique subsaharienne ;
- Une connaissance dans la zone d'intervention serait un atout.
- Parler et écrire parfaitement le français ; la connaissance de l'anglais est un atout.

#### **4.2.6 1 Expert en hydrologie**

- Etre détenteur d'un diplôme en hydrologie ;
- Avoir au moins une expérience de cinq (5) ans dans un bureau d'étude pour la branche hydrologie ;
- Avoir participé à un projet de construction d'ouvrage hydraulique ;
- Avoir participé à une étude ou de construction d'un port ;
- maîtriser les instruments de mesures et contrôle d'usage dans les études bathymétriques ;
- Une connaissance dans la zone d'intervention serait un atout.
- Parler et écrire parfaitement le français ; la connaissance de l'anglais est un atout.

### **5. MOYENS MATERIELS**

L'entreprise mobilisera tous les moyens logistique, humains et matériels pour l'exécution des travaux conformément au contrat.

### **6. OBLIGATION DE L'ADMINISTRATION ET DE L'ENTREPRISE**

#### **6.1 Obligation de l'Administration**

Le Gouvernement du Burundi et l'Autorité Maritime, Portuaire et Ferroviaire mettra à disposition de l'entreprise de construction toutes les informations et données dont elle dispose étant entendu qu'il appartient au l'entreprise d'en vérifier l'exactitude et la pertinence.

Elle facilitera l'introduction de l'entreprise auprès des services, organismes, et autorités concernés directement ou indirectement par l'étude. Elle mettra à la disposition de l'entreprise les cartes et plans du port disponibles.

#### **6.2 Obligation de l'entreprise**

L'entreprise exécutera toutes les prestations et remplira ses obligations de façon diligente, efficace et économique, conformément aux dispositions techniques et pratiques généralement acceptées. Dans le cadre de l'exécution du présent contrat de prestations, l'entreprise se comportera toujours en conseiller loyal du Gouvernement Burundais. Elle protégera, en toute circonstance, l'intérêt de cette dernière dans ses rapports avec les tiers.

### **7. RAPPORTS A REMETTRE**

L'entreprise établira aux échéances reprises au regard de chacun d'eux les rapports décrits ci-après qui seront remis en version électronique.

Ces rapports sont les suivants :

#### **7.1. Rapport du projet d'exécution**

Après avoir passé en revue les informations et données disponibles, l'entreprise remettra dans un délais d'un mois maximum un rapport d'exécution du projet dans le lequel elle procèdera au recentrage de la liste et de la méthode de collecte des données et informations additionnelles nécessaires qu'elle avait proposée dans son offre. Elle proposera également dans ce rapport le détail de toutes les tâches avec leur calendrier de réalisation.

### **7.3 Rapport final ou projet définitif**

Dans le rapport final, l'entreprise devra prendre en compte toutes les remarques et considérations de l'administration et du bailleur de fonds. Ledit rapport devra être produit 1 mois après réception des commentaires sur le rapport final provisoire.

Chaque rapport, rédigé en français sera produit en huit (8) exemplaires originaux et une (1) version électronique.

## **8. MODALITES DE PAIEMENT**

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

- 30 % à la signature du contrat à la demande de l'entreprise et sous garantie bancaire;
- 40% à la réception provisoire;
- 30% après la réception définitive des travaux.

## **9.2. TACHES A EFFECTUER PAR L'ENTREPRISE DANS L'EXECUTION DES TRAVAUX**

Dans le cadre de la présente mission, l'entreprise réalisera les travaux en respectant les recommandations du rapport sur l'EIES.

