

REPUBLIQUE DU BURUNDI



TERMES DE REFERENCE RECRUTEMENT DU CONSULTANT

**POUR L'ETUDE DE FAISABILITE ET L'EIES DE
LA ROUTE KAYANZA-NGOZI-MUYINGA**

1. Généralités

La vision 2025 consiste à mettre le Burundi sur la voie du développement durable à l'horizon 2025 en accélérant le taux de croissance économique et en réduisant le taux de pauvreté de moitié (de 67% à environ 33%).

Cette croissance sera soutenue entre autres par la mise en place d'une importante et performante infrastructure d'appui à la production et une réforme appropriée des mécanismes de financement du développement

La vision Burundi 2025 considère également l'intégration économique à la Communauté Est Africaine comme une opportunité pour faire face aux contraintes économiques liées à l'enclavement du Burundi. Le Burundi compte dès lors réaliser des investissements conjoints avec les autres pays membres pour développer des infrastructures économiques relatives au transport,

Le CSLPII précise bien que l'orientation du Gouvernement consistera à diminuer nettement les frais de transport et à faciliter l'accès aux marchés locaux et internationaux.

Sa mise en œuvre dépendra de la réalisation de quatre objectifs visant (i) l'extension du réseau bitumé pour rendre accessibles toutes les zones à haute potentialité économique, (ii) la protection du réseau existant, (iii) la promotion d'un partenariat secteur public – secteur privé en vue de l'émergence d'entreprises et de bureaux d'études performants et (iv) la diversification des routes internationales pour l'approvisionnement du pays.

Le CSLPII prévoit un programme de bitumage qui devra porter, en 2025, l'étendue du réseau de routes bitumées de 1450 km à environ 1950 km, afin de faciliter le désenclavement des différentes régions du pays, d'assurer la fluidité du trafic et de faciliter l'accès aux sites touristiques

Le présent projet est une multinationale qui relie le Burundi à la Tanzanie via l'OSBP de Kobero. Le défi à relever est de l'agrandir et de la mettre dans de bonnes conditions de circulation conformément aux standards de l'EAC. C'est la partie Burundaise du Corridor Central vers le Port de Dar Es Salaam.

Pour réussir le projet, des études doivent être réalisées pour ressortir toutes les données nécessaires devant servir à sa mise en œuvre.

2. CONTEXTE DU SOUS –SECTEUR ROUTIER.

Le réseau 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.

Actuellement, l'Administration est en cours de la mise à jour du répertoire du réseau routier dans le souci de faire une nouvelle reclassification et d'augmenter son linéaire en se conformant à la nomenclature de l'EAC et à la dernière délimitation territoriale.

3.OBJECTIFS DU PROJET ET RÉSULTATS ESCOMPTES

(i) Objectifs généraux

- le désenclavement du pays en assurant le transport des biens et des personnes entre le Burundi et les autres pays de l'EAC,
- Amélioration des conditions de vie des populations de la zone du projet grâce à:
 - la réduction de la pauvreté dans la zone du projet ;
 - l'accroissement des échanges socio-économiques entre le Burundi et les autres pays de l'EAC ;
 - assurer la fluidité du trafic entre les villes traversées par le projet;
 - 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.

(ii) Objectifs spécifiques

L'objectif spécifique est la réalisation de pour l'étude de faisabilité et l'EIES pour les travaux de réhabilitation et d'agrandissement de la route KAYANZA-NGOZI-MUYINGA.

(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 de Gestion correspondants
- Elaboration du dossier d'appel d'offres des travaux projetés ;
- Production du devis confidentiel.

3. CHAMP D'APPLICATION.

3.1. Présentation du Projet

3.1.1. Description de la route

La route Kayanza-Ngozi-Muyinga est une route revetue en enduit superficiel bicouche avec une bande de roulement de 6 m et des accotements de 1,25 m de chaque côté. Elle a une longueur de 100 km et se trouve dans le prolongement de la route Buyumbura-Kayanza.

L'axe routier Kayanza-Ngozi-Muyinga est une route aménagée sur la crête séparant les eaux du Congo et celles du Nil. Elle traverse les Provinces de Kayanza, Ngozi et Muyinga qui totalisent à elle seules 1 878 538 habitants soit 23,3 % de la population Burundaise. C'est une route d'intérêt vital pour le ravitaillement des principales agglomérations desservies, en produits de première nécessité et d'autre part, pour l'acheminement des produits manufacturés vers les grandes zones de consommation.

La zone traversée par cette route est une zone à vocation agricole (manioc, maïs, haricot, riz paddy, bananes, patates douces, légumes, sorgho, fruits, café, cannes à sucre, tabac, gros bétail). Des industries agro-alimentaires sont en cours d'implantation à Kayanza, Ngozi et Muyinga

Le projet concerne la réalisation des études de faisabilité pour la réhabilitation, l'agrandissement et le bitumage de la route Kayanza-Ngozi-Muyinga(RN 6) et la réalisation des études d'impact environnemental et social pour promouvoir le développement de la zone du projet.

3.1.2. Zone géographique à couvrir (statistiques 2004)

République du Burundi, provinces de Kayanza, Ngozi et Muyinga avec une population de 1 878 538 habitants soit 23,3 % de la population globale du pays.

3.1.3. Populations cibles

Les populations de Kayanza (585 412 hab.), Ngozi (660 717 hab) et Muyinga (632 409 hab).

3.1.3. Activités spécifiques

Le projet comprend trois phases :

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

Le Consultant sera plus précisément responsable des tâches suivantes :

3.2. Phase 1 : Etude de faisabilité économique.

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 du pays et présentera le contexte socio-économique en mettant un accent particulier sur les performances économiques, les échanges commerciaux et les perspectives économiques du Burundi. Le consultant présentera le secteur des transports 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 du Ministère des Transports, des Travaux Publics et de l'Equipement, les opérateurs du secteur et leurs performances, l'efficacité du système des transports. Les contraintes du secteur des transports en général et du sous-secteur routier en particulier seront analysées et mises en exergue. Le consultant fera une analyse de l'offre et de la demande du transport en général et celle des routes en particulier, de l'industrie du transport routier, de l'administration routière.

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

Le consultant déterminera, en accord avec l'Administration Burundaise, les limites de la zone d'influence restreinte et élargie du projet (ZIP) du projet ainsi que leur situation physique et naturelle (superficie, climat, relief, etc....). 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 dans la population de tout le pays, et **(b)** les données économiques existantes. Il dressera le bilan des productions agricoles (vivrières et de vente), d'élevage, et industrielles 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 routier. Il déterminera l'effet de la réhabilitation et de l'agrandissement et du bitumage de cette route sur le développement économique des régions traversées par la route. 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 développement en cours ou programmés, les potentialités économiques de la ZIP, et d'autres facteurs pertinents pouvant influencer à terme la conjoncture économique générale.

3.2.3. Evaluation des variables macro- économiques.

A partir de ces données, le consultant appréciera les performances économiques du Burundi, et celles 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 également l'impact de la réhabilitation de la route sur le développement des activités économiques et sociales des régions traversées. Il examinera et appréciera l'évolution des variables socio-économiques, en tenant compte de l'évolution passée, de la situation actuelle, des projets de développements pouvant influencer à terme la conjoncture économique générale de la ZIP.

3.2.4. Trafic sur la route

Le consultant procédera à la collecte et à l'analyse des données de trafic routier existant sur la route sous examen, les complétera, par des comptages de trafic routier et des enquêtes socio-économiques (origine/destination). A partir des données recueillies, le consultant déterminera : **(i)** la demande globale actuelle de transport routier, la nature et le volume du trafic de base que draine la route, y compris les modes de transports intermédiaires observés sur la route du projet, **(ii)** le taux de remplissage des véhicules, **(iii)** à partir de l'analyse des indicateurs socio-économiques de la ZIP, les prévisions du trafic moyen journalier annuel décomposé en trafic normal et en trafic induit par la réhabilitation de ladite route en trafic potentiel qui pourrait être dévié sur la route.

3.2.5. Analyse des données du trafic.

Pour le trafic dévié, le consultant explicitera clairement les hypothèses de calcul. Il en sera de même pour le trafic induit pour lequel, les hypothèses d'estimation devront être bien explicitées. Le consultant identifiera et quantifiera les facteurs générateurs de trafic et fera des prévisions sur l'évolution à venir de la demande de transport 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.

La moyenne journalière du trafic observé au 1^{er} semestre étant de 150 véh/jour dont 70% des véhicules Lourds.

3.2.6. Coûts économiques du projet

Les coûts économiques seront exprimés en \$US. Ils seront déterminés dans les situations « sans projet de réhabilitation et agrandissement » et « avec projet de réhabilitation et agrandissement » et utilisant, dans son intégralité, le modèle informatique RED ou HDM IV de calcul économique.

Les coûts économiques couvriront :

(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 » (la route dans son état actuel) et « avec projet » (après réhabilitation et agrandissement). Les CEI contiendront, sans être limitatifs * le coût de base des travaux 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 (débroussaillage, curage des fossés, reprofilage etc....) et des travaux d'entretien périodique (rechargement, renouvellement de la couche d'usure, etc....).

(3). Les coûts d'exploitation des véhicules (CEV) 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 CEV 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 CEV par catégorie de véhicules, type de trafic, le taux de croissance par période au cours de la vie prévue de la route.

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 routiers 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 de la route (eu égard aux prévisions de trafic), des économies réalisées sur les coûts exogènes subis sur la route, la valeur résiduelle des investissements à l'issue de la durée de vie prévisionnelle de la route. 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 de la route 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'agrandissement de la route devront être décrits dans une section séparée afin de ressortir les avantages du projet de route Kayanza-Ngozi-Muyinga.

(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 le déplacement des populations. 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 de route Kayanza-Ngozi-Muyinga. Ce bilan tiendra compte des coûts et avantages économiques quantifiables dans les situations « sans » et « avec » projet », sur la durée de vie de la route après la remise en service de la route au trafic. Il tiendra également compte des données sociales et environnementales. Le taux d'actualisation à utiliser dans ce calcul sera fourni par l'Administration Burundaise ou, le cas échéant, il sera déterminé par le consultant en concertation avec l'administration. Il déterminera les indicateurs d'évaluation économique (dont le taux de rentabilité, les bénéfices nets actualisés, etc.), correspondant à la route en projet, ainsi que la date optimale de mise en service des ouvrages. Il fera des recommandations pour l'entretien de la route. 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 de réhabilitation, les avantages économiques, le niveau de trafic, le retard dans le délai de construction 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 par le Gouvernement (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 les plus sensibles et le changement du taux de rentabilité qui en découle. Les recommandations pour l'atténuation des changements importants 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 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 détaillées

Une fois que l'approbation sera donnée par le FAD et le Gouvernement, 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 les travaux. Cette phase consistera à :

- a) Concevoir en détail les plans et documents techniques des variantes d'aménagement retenues ;
- b) Calculer les coûts de construction et d'entretien des options d'aménagement concernées ;
- c) Actualiser l'évaluation économique ;
- d) Etablir le planning d'exécution ;
- e) Etablir le dossier d'appel d'offres des travaux à réaliser.

Phase 3 : Etude s d'impact environnemental et social

Le consultant déterminera le niveau des impacts générés par les travaux 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 site du projet et de sa zone d'influence (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 construction et l'amélioration des conditions de circulation 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 prévention contre les maladies, les risques professionnels, les pollutions et les émissions liés à ces travaux dans les sites et zones concernées ;
- élaborer des mesures d'atténuation des impacts liés aux travaux de construction et d'amélioration des infrastructures et installations frontalières sur les cinq (5) sites du projet;
- élaborer un Plan de Gestion Environnementale et Sociale (PGES) et en évaluer les coûts y afférents.
- Elaborer le Plan d'Action de réinsertion de populations Autochtones et de gestion des aires protégées (parcs nationaux, cimetières, monuments historiques, domaine de chasse etc...

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 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 les tâches suivantes :

= Pour l'élaboration de l'EIES, les tâches suivantes, sans nécessairement s'y limiter :

- (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 chantier.;
- (iii) Analyse des risques d'accident et mesures d'urgence (identification des dangers et situations dangereuses liés au travail sur un chantier de construction, 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 routière, 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 PAR

Le consultant mènera une étude détaillée sur la réinstallation involontaire des populations (PAR), en vue (i) d'identifier, de façon précise, les personnes affectées 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, 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 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, les mécanismes 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.

4. 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 mis 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

L'administration burundaise mettra à la disposition du consultant chargé de l'étude, les cartes, les photos aériennes disponibles sur la zone du projet ainsi que toutes les informations existantes, relatives à ce projet. Les coûts des récents travaux routiers et les coûts d'entretien routier seront remis au consultant.

Les Administration burundaise apportera son 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 soumis par le consultant comme suit : Quatre (4) à l'organe d'exécution (Ministère des Transports, des Travaux Publics et de l'Equipement), par le biais de l'Office des Routes et de la Cellule

d'infrastructures) ; (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 (OdR) et le FAD aux rapports provisoires, le consultant éditera et remettra les rapports finaux, 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 la Direction de la Planification Routière/Office des Routes (dix exemplaires) et en deux exemplaires à la BAD.

5.4. Dossier d'appel d'offres des travaux

Le consultant élaborera le DAO en suivant le DAO-type de la Banque africaine de développement. Il le soumettra à la non objection du FAD, la version provisoire du DAO des travaux un mois après la fourniture des rapports finaux d'études.

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

(prenant en compte les 5 jours des consultations à Bujumbura, les 25 jours de mission de terrain et les 16 jours dédiés à la rédaction).

- Quatre rapports finaux de l'étude (CGES, EIES, CPR, PAR), après intégration des observations et commentaires de l'Administration émis dans un délai de 22 jours après les ateliers. L'Administration se chargera de réunir au même moment et d'en faire siens les observations et commentaires de la BAD. Les rapports finaux seront déposés en dix (10) exemplaires papiers et sous forme électronique sur CD, vingt-six (26) jours après les ateliers.

6. GESTION DU PROJET

6.1. Organe chargé de l'exécution du projet

La Cellule de Suivi de l'Exécution du Projet (CSEP) est l'organe chargé de la gestion du projet.

6.2 Maître d'œuvre

L'office des routes assure la maîtrise d'œuvre du projet.

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 la Cellule de Suivi de l'Exécution du Projet 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 la Cellule de Suivi de l'Exécution du Projet et l'Office des routes.

7. LOGISTIQUE ET CALENDRIER

7.1. Lieu du projet

Les Provinces Kayanza, Ngozi et Muyinga.

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'œuvre. La durée prévue est de 6 mois répartie en deux phases.

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) 1 Expert principal : un Ingénieur civil, Chef de mission

- ***Qualifications et compétences***

Ingénieur diplômé de formation génie civil ou équivalent disposant d'au moins 15 ans d'expérience dans le domaine des travaux de construction ou de

réhabilitation des routes. 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 routes bitumées dont 5 années au moins en zone tropicale. Il doit savoir parler et écrire parfaitement le français.

- ***Expérience professionnelle spécifique***

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

(ii) 1 Expert principal 2: Ingénieur routier

- ***Qualifications et compétences***

Ingénieur diplômé de formation génie civil ou équivalent disposant d'au moins 10 ans d'expérience dans le domaine des travaux de construction ou de réhabilitation des routes. 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 8 années dans la conduite des études de travaux de construction des routes bitumées dont 5 années au moins en zone tropicale. Il doit savoir parler et écrire parfaitement le français.

- ***Expérience professionnelle spécifique***

L'expert doit avoir assumé au moins deux fois la fonction d'Ingénieur routier de projet d'études routières

(iii) 1 Expert principal : 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 d'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 (nom 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 construction des routes bitumées 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 route revêtue.

(iv) 1 Expert principal : Ingénieur géotechnicien

L'expert proposé doit être un ingénieur diplômé de formation génie civil ou équivalent avec une spécialisation en géotechnique. Il doit disposer d'au moins 10 ans d'expérience dans le domaine des études géotechniques pour infrastructures routières. 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 le domaine des études géotechniques (notamment la conduite des essais in situ et en laboratoire et l'interprétation des résultats) pour routes bitumées dont 5 années au moins en zone tropicale. Il doit savoir parler et écrire parfaitement le français.

- ***Expérience professionnelle spécifique***

Il devra avoir une solide connaissance de la production et de la mise en œuvre des matériaux constitutifs de différentes couches de chaussées revêtues. Il doit

avoir participé à au moins quatre projets d'études de réhabilitation/reconstruction des chaussées revêtues.

(v) 1 Expert principal : Ingénieur VRD

- ***Qualifications et compétences***

Ingénieur diplômé de formation génie civil ou équivalent disposant d'au moins 10 ans d'expérience dans le domaine des travaux de construction ou de réhabilitation des routes. Il sera chargé des voiries et réseaux divers. 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 travaux de construction des routes bitumées dont 3 années au moins en zone tropicale. Il doit savoir parler et écrire parfaitement le français.

- ***Expérience professionnelle spécifique***

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

(vi) 1 Expert principal : Ingénieur structures

- ***Qualifications et compétences***

Ingénieur diplômé de formation génie civil ou équivalent disposant d'au moins 10 ans d'expérience dans le domaine des travaux de construction ou de réhabilitation des structures.. 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 structures dont 3 années au moins en zone tropicale. Il doit savoir parler et écrire parfaitement le français.

- ***Expérience professionnelle spécifique***

L'expert doit avoir assumé au moins deux fois la fonction d'Ingénieur structure sur les projets d'études de structures

(vii) 1 Expert principal : 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 15 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 8 années dans la conduite des études environnementales dans le domaine des travaux de construction des routes bitumées dont 5 années au moins en zone tropicale. Il doit savoir parler et écrire parfaitement le français.

- ***Expérience professionnelle spécifique***

Il devra avoir dirigé au moins deux études environnementales dans le cadre des projets de route en terre ou revêtue.

8.1.2. Autres experts

Le consultant a la prérogative de recruter d'autres experts qu'il juge utiles 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 d'appui technique

Le titulaire pourra étoffer son équipe de personnel de soutien et d'appui technique en fonction de son évaluation du volume de travail. Il précisera le nombre, la qualification et l'expérience des autres techniciens spécialisés et personnel de support nécessaire (laborantins, techniciens, topographes, géotechniciens, portemine, secrétaire/comptable, chauffeurs, autres manœuvres etc....)

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 (véhicules, passagers et biens), statistiques d'accidents et de coût de transport ;
- Pour l'évolution de la production agricole dans la zone du projet;
- Accès de la population aux services de base (hôpitaux, écoles...) ;
- Impact sur l'environnement (problème de déforestation) ;
- 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 la BAD dispose d'un délai maximum de 30 jours pour faire parvenir au consultant leurs observations sur le Projet de DAO.

La version définitive de ce 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 ;
- 20% au dépôt du rapport d'établissement
- 40% à la remise du rapport intérimaire ;
- 20% après le dépôt du rapport final.

.

