

**MINISTERE DES TRANSPORTS, DE LA MOBILITE
URBAINE ET DE LA SECURITE ROUTIERE**

**SECRETARIAT PERMANET DU PROGRAMME
SECTORIEL DES TRANSPORTS**

**PROJET D'APPUI A LA MODERNISATION DU
SECTEUR DES TRANSPORTS (PAMOSSET)**

BURKINA FASO

Unité-Progrès – Justice

**TERMES DE REFERENCE POUR L'ELABORATION DE LA NOTICE D'IMPACT
ENVIRONNEMENTAL ET SOCIAL D'UN SITE DE STOCKAGE ET DE DEMOLITION
DES CAMIONS HORS D'USAGE**

Octobre 2016

I. CONTEXTE GENERAL DU PROJET

Le Gouvernement du Burkina Faso sollicite l'accompagnement de la Banque mondiale pour le financement du Projet d'Appui à la Modernisation du Secteur des Transports (PAMOSET). Ce projet soutient les objectifs de l'Appui Budgétaire Régional pour la réforme du secteur des transports (ABR), avec un accent particulier sur les conditions d'accès à la profession, la formation et la professionnalisation des acteurs, le renouvellement du parc, la sécurité routière sur le Corridor Abidjan – Ouagadougou, et l'interconnexion des systèmes douaniers sur le Corridor Abidjan – Ouagadougou. Ces activités sont en cohérence avec l'objectif du cadre de partenariat pays (CPP).

Le Plan National de Développement Economique et Social (PNDES), nouveau référentiel de développement au Burkina Faso pour la période 2016-2020, adopté le 20 Juillet 2016, la Lettre de déclaration de politique générale dans le secteur des transports, la Stratégie actualisée du secteur des transports pour la période 2011-2025 du gouvernement du Burkina Faso, constitueront le cadre de référence des politiques et projets de développement.

Le projet Assistance Technique s'appuie également sur la Stratégie de Partenariat avec le Burkina (CPS ou SPP) adoptée le 19 septembre 2013, pour la période 2013-2016. Le CPS est décliné en trois piliers : (a) accélérer une croissance économique inclusive et durable, (b) améliorer la gouvernance pour une plus grande efficacité des services sociaux de base ; et (c) réduire les vulnérabilités sociales, économiques et environnementales. Le secteur des transports est pris en compte dans les piliers (a) et b du CPS. La Banque Mondiale est dans le processus de préparation du Diagnostic systématique Pays (DSP) qui sera suivi de l'élaboration du Cadre partenarial pays, qui est dû au cours de l'année fiscale 2017.

Les différentes stratégies consacrent l'importance du secteur des transports comme un élément central pour améliorer les activités commerciales et économiques. En effet, selon les simulations (stratégie du secteur des transports), la variation du PIB dépend à 13,42 % de la variation de la demande de transport. Le secteur de transports au Burkina est caractérisé par une faible capacité institutionnelle, un manque de professionnalisation des acteurs, une vétusté du parc automobile ainsi que des pratiques qui limitent l'accès au fret et la fluidité du trafic sur les corridors de desserte du pays.

C'est donc dans l'optique d'apporter des réponses à certaines difficultés auxquelles fait face le secteur, que le PAMOSET inclut une composante comprenant une opération de casse des véhicules hors d'usage. Cependant, au regard des activités qui entrent en ligne de compte d'une telle opération, c'est peu de dire qu'elle engendrera certes des impacts positifs mais aussi des impacts négatifs directs ou indirects sur les milieux environnemental et social.

C'est donc à l'effet de garantir une gestion adéquate et efficiente de ces impacts du PAMOSSET d'une part, et d'autre part de se conformer aux exigences de la Politique Opérationnelle 4.01 de la Banque mondiale et de la législation nationale notamment le Décret n°2015-1187-PRES/TRANS/PM/MERH/MATD/MME/MS/MARHA/MRA/MICA/MHU/MIDT/MCT du 22 octobre 2015 portant conditions et procédures de réalisation et de validation de l'évaluation environnementale stratégique, de l'étude et de la notice d'impact environnemental et social que ces présents Termes de Référence sont élaborés. Elles visent le recrutement d'un consultant en vue de l'élaboration d'une Notice d'impact environnemental et social (NIES).

II. PRESENTATION DU PROJET

II.1. Objectif de Développement du Projet

L'Objectif de Développement du Projet (ODP) est « Améliorer l'efficience et la sécurité des services de transports sur la section Burkinabè du corridor routier Abidjan-Ouagadougou, en vue de la facilitation du commerce et des échanges ».

II.2. Composantes du projet

Le PAMOSSET s'articule autour de cinq (05) composantes que sont :

Composante 1 : Renforcement des capacités des acteurs institutionnels et des opérateurs de services de transport public.

Cette composante vise à renforcer la capacité des Institutions publiques et privées, mais également celle des associations professionnelles dans le secteur du transport, du transit, du commerce en vue de leur modernisation. Il comprendrait, entre autres, les activités suivantes : le renforcement des capacités des agents de la Direction Générale des Transports Terrestres et Maritimes (DGTMM), le renforcement des capacités des opérateurs et associations professionnelles de chauffeurs et autres auxiliaires de transport (Conseils Burkinabè des Chargeurs CBC, Chambre de Commerce, Terminal Routier à Conteneurs du Burkina), le renforcement du Centre de Formation des Transports et Activités auxiliaires (CFTRA) et le développement de l'offre et la demande de formation publique et privée, en vue de soutenir la professionnalisation de l'industrie du transport routier, ainsi que des mesures d'accompagnement pour les opérateurs de transport et de logistique et la promotion de la conteneurisation.

Cette composante prend également en compte l'évaluation de la bourse de frets virtuels et les activités de soutien à son opérationnalisation, l'appui à la mise en jour du système de gestion des données (SYGESTRAN), la formalisation et l'animation d'un cadre de consultation public/privé, l'appui à la concertation régionale, notamment avec la Côte d'Ivoire, à travers la mise en œuvre de l'accord cadre et le cadre de dialogue permanent, la promotion d'un système indépendant de régulation

pour des pratiques de concurrence et une compétition saine dans le marché des transports routiers de marchandises.

Composante 2 : Mise en place d'un système pour le renouvellement du parc de camions lourds

Dans le cadre des mesures d'accompagnement pour la professionnalisation de l'industrie du transport, le renouvellement du parc de camions constitue une condition nécessaire au succès. Il comprendrait la conception et la définition d'un cadre opérationnel pour l'appui au programme de renouvellement du parc de camions. Le principe consisterait en la sélection de deux ou trois Banques ou Etablissements financiers qui abriteraient des lignes de crédit mises à leur disposition, par l'Etat, à travers les ressources de l'IDA. Un comité technique de validation de l'éligibilité, des opérateurs candidats au crédit, serait mis en place et comprendrait l'ensemble des acteurs. Ce comité serait en charge de l'évaluation technique préliminaire des dossiers, avant leur transmission aux banques commerciales pour examen.

Le principe proposé est qu'il s'agit de renouvellement de parc de camions pour des véhicules en exploitation contre paiement d'une prime à la casse, constituant l'apport personnel de l'opérateur. Il y a donc un besoin d'appui aux acteurs du système sur les questions ci-après : (i) conception et mise en place d'une prime à la casse en fonction de l'âge et de l'état physique et mécanique du véhicule ; (ii) mise en place et supervision du dispositif de mise à la casse des véhicules, y compris le recrutement de l'opérateur et la conformité au cadre de gestion environnementale et sociale ; (iii) mise en place du cadre pour la sélection des banques commerciales et du cadre de suivi des relations avec celles-ci ; (iv) renforcement des capacités en matière d'audit et de suivi des entreprises de transports routiers ; et (v) renforcement des capacités en matière d'évaluation technique des dossiers de demande de crédit des opérateurs.

Composante 3 : Soutien à la modernisation des douanes et la facilitation du commerce

Cette composante va permettre de faciliter le commerce et le transit, en priorité le long de la partie Burkinabé du corridor Ouagadougou-Abidjan et au niveau de la frontière avec la Côte d'Ivoire. La principale activité envisagée sous cette composante est le soutien au projet d'interconnexion des systèmes d'information douaniers ivoirien et burkinabé. Elle soutiendra : Assistance Technique pour la mise en œuvre de la solution d'interconnexion : Mise en œuvre par la Conférence des Nations Unies sur le Commerce et le Développement (CNUCED), y compris formation des agents pour le Burkina Faso, la formation des équipes techniques sur les outils de mise en œuvre de l'interconnexion, la formation des utilisateurs, l'équipements et matériels informatiques avec licences et équipements réseaux, l'élaboration d'un Plan de Communication, l'appui à la mise en œuvre du régime

d'Opérateur Economique Agréé, l'accompagnement des acteurs affectés par l'interconnexion, l'appui à la mise en œuvre de la garantie unique, etc...

Composante 4 : Amélioration de la Sécurité routière

Cette composante vise l'amélioration de la sécurité routière le long de la section burkinabé du corridor Ouagadougou-Abidjan. Les interventions se feront autour des 5 piliers de la décennie d'action de la sécurité routière qui sont respectivement la gestion de la sécurité routière, la sécurité des routes et mobilité, la sécurité des véhicules, le comportement des usagers de la route et les soins après accident.

Au regard de ce qui précède, les activités indicatives de sécurité routière appuyées dans le cadre de la composante du PAMOSSET porteront sur deux piliers : la promotion de la sécurité routière et la préservation du patrimoine routier. Les activités relatives à la promotion de la sécurité routière couvriraient le développement d'un système de gestion et d'analyse des accidents de la circulation (bulletin d'analyse des accidents de la circulation-BAAC), la sensibilisation des comités locaux de sécurité routière (CLSR), les campagnes de communication et de sensibilisation des acteurs et du grand public, la formation des agents de l'Office National de Sécurité Routière(ONASER) et des comités locaux de sécurité routière, acquisition de véhicules d'inspection de terrain et d'équipements de signalisation et matériels de communication. A travers le volet préservation du patrimoine, il s'agit de soutenir l'acquisition de véhicules et de peses-essieux mobiles pour l'application du règlement 14 de l'UEMOA.

Composante 5 : Appui opérationnel

Cette composante permettra la prise en charge des coûts opérationnels de fonctionnement de la cellule de coordination, des coûts liés aux activités de gestion fiduciaire, de gestion environnementale et sociale, de suivi-évaluation du projet, la coordination des agences d'exécution et la mise en œuvre des recommandations des missions d'appui à l'exécution du projet

III. OBJECTIFS DE L'ETUDE

L'étude vise d'une part, à identifier, à caractériser et à évaluer, les impacts environnementaux et sociaux potentiels ainsi que les risques de pollution associés à l'opération de stockage et de casse des camions lourds, et d'autre part, à développer des mesures de mitigation, un programme de suivi et de surveillance environnementale afin de conformer la dite opération aux principes directeurs de préservation de l'environnement et de développement durable.

En tant qu'outil d'aide à la décision, cette étude fournira à la Banque mondiale et au Ministère en charge de l'Environnement, au Ministère de tutelle du projet et aux équipes du projet des éléments d'appréciation pour la faisabilité environnementale et sociale des travaux d'installation et de l'exploitation du site qui sera retenu.

De ce fait, il s'agira de façon spécifique sur le site de :

1. mettre l'opération de stockage et de casse en conformité avec les exigences légales nationales et internationales applicables en matière environnementale et sociale ;
2. décrire et analyser les variantes du projet afin de proposer l'alternative écologiquement et socialement réaliste ;
3. décrire les mesures d'atténuation, de bonification, d'accompagnement, de suivi, et les mesures institutionnelles requises pour prévenir, minimiser, atténuer ou compenser les impacts environnementaux et sociaux négatifs ou pour accroître les impacts positifs ;
4. formuler un programme de surveillance de l'application des mesures d'atténuation (y compris l'audit environnemental conformément à la réglementation nationale), de compensation ou de bonification et de suivi environnemental des impacts négatifs et ou positifs potentiels de l'opération de stockage et de casse ;
5. définir des indicateurs environnementaux et sociaux de suivi des impacts de l'opération en rapport avec les parties prenantes durant les phases de préparation, de construction et d'exploitation;
6. proposer des mesures de réhabilitation/fermeture.

IV. TACHES DU CONSULTANT

Un rapport de Notice d'Impact Environnemental et Social (NIES) répondant aux normes de forme et de fond prescrites par la réglementation du Burkina Faso en la matière et les politiques opérationnelles de la Banque mondiale, sera produit. Ce document comprendra les aspects non exhaustifs suivants :

- la description du projet en incluant tous les détails utiles à l'identification des sources d'impacts et à la compréhension de leurs effets sur les composantes de l'environnement susceptibles d'être affectées ;
- une description des caractéristiques biophysiques et humain du site sur lequel les activités de casse auront lieu et mettre en exergue les contraintes majeures qui méritent d'être prises en compte au moment de la préparation du site, de son aménagement et de son exploitation ;
- les impacts environnementaux et sociaux potentiels du projet notamment la circulation des engins ; les activités de déchaussage, l'emballage des fers, pneus, batteries, etc., et recommander des mesures d'atténuation appropriées y compris les estimations de coûts ;

- la capacité des entreprises de collecte et de traitement des déchets solides, liquides et les graisses ;
- les besoins de collecte des déchets solides et liquides et les graisses, leur élimination ainsi que leur gestion dans les infrastructures et faire des recommandations ;
- une revue des politiques législatives, réglementaires et les cadres administratifs et institutionnels en matière d'environnement ;
- toutes les lacunes qui pourraient exister et faire des recommandations pour les combler dans le contexte de la dite opération de casse ;
- les responsabilités des acteurs devant mettre en œuvre les mesures de mitigation ou de bonification proposées ;
- la capacité disponible à mettre en œuvre les mesures d'atténuation proposées et faire des recommandations appropriées, y compris les besoins en formation et en renforcement des capacités ainsi que les coûts ;
- un Plan de Gestion Environnementale et Sociale (PGES) comprenant :
 - a) les impacts environnementaux et sociaux potentiels résultant des activités de casse et d'emballage ; les risques de pollution ainsi que les risques d'accidents dans la manipulation de la ferraille ;
 - b) les mesures d'atténuation proposées et le calendrier d'exécution (notamment la date butoir de complétion des mesures d'atténuation des impacts significatifs);
 - c) les responsabilités institutionnelles pour l'exécution des mesures d'atténuation ;
 - d) les responsabilités institutionnelles pour le suivi de l'application des mesures d'atténuation ;
 - e) le programme de surveillance et de suivi environnemental et social
 - f) les indicateurs de suivi et de performances;
 - g) l'estimation des coûts pour toutes ces activités ;
 - h) le calendrier pour l'exécution du PGES.

L'étude sera conduite en utilisant aussi l'approche participative afin de capitaliser les points de vue des populations, des ONG, de l'administration locale et du secteur

privé œuvrant dans le milieu où l'activité sera réalisée. Les sujets à discuter pendant les consultations participatives incluront de façon non limitative le mode opératoire de cette activité et ses objectifs, les impacts potentiels, et les préoccupations spécifiques de chaque acteur concerné qui participe. Une synthèse de ces consultations publiques devra faire partie du rapport NIES et l'intégralité portée en annexe du document y compris toute preuve dont les Procès-Verbaux et autres listes de présence.

Le consultant devra tenir compte des exigences du Décret n°2015-1187-PRES/TRANS/PM/MERH/MATD/MME/MS/MARHA/MRA/MICA/MHU/MIDT/MCT du 22 octobre 2015 portant conditions et procédures de réalisation et de validation de l'évaluation environnementale stratégique, de l'étude et de la notice d'impact environnemental et social.

V. ORGANISATION DE L'ETUDE

V.1. Approche méthodologique

Pour atteindre les objectifs visés, le consultant devra :

- caractériser le cadre législatif et réglementaire relatifs à la gestion des impacts environnementaux en vigueur au Burkina Faso et en faire la comparaison avec les politiques de la Banque Mondiale;
- identifier les impacts positifs ou négatifs sur l'environnement socio-économique, notamment sur les populations riveraines, ainsi que sur l'environnement biophysique des sites potentiels de réalisation des différentes activités ;
- proposer des mesures de gestion des impacts négatifs potentiels, ainsi que des mesures de valorisation et de bonification des impacts positifs ;
- proposer les procédures et méthodologies explicites pour la planification sociale et environnementale ainsi que pour l'évaluation, l'approbation et la mise en œuvre participative des travaux ;
- préciser les rôles et responsabilités institutionnelles pour la mise en œuvre du PGES, et esquisser les procédures impératives de compte rendu pour gérer et suivre les préoccupations environnementales et sociales relatives aux travaux ;
- engager des consultations publiques pour mieux informer et sensibiliser les populations dans le but de recueillir de leurs contributions pour la mise en œuvre et l'acceptabilité sociale des activités projetées ;
- déterminer les besoins en renforcement des capacités et autres assistances techniques pour la mise en œuvre adéquate des dispositions des PGES tant au niveau national (Cadres impliqués) que local ;
- estimer le montant du financement à pourvoir par le PAMOSSET pour mettre en œuvre les mesures d'atténuation, de compensation, de suppression ou de bonification proposées dans les PGES ;

- fournir les moyens d'information et de communication idoines adaptés pour exécuter de manière durable les recommandations.

V.2. Contenu et plan des rapports

L'étude sera menée conformément aux procédures des notices d'impact environnemental et social développées par le Burkina Faso, à toute réglementation nationale pertinente, et en conformité avec les exigences des Politiques Opérationnelles de sauvegarde de la Banque mondiale, y compris les bonnes pratiques contenus dans les référentiels techniques environnement-santé-sécurité (EHS) applicables du Groupe de la Banque Mondiale.

La méthodologie adoptée par le Consultant devra être rigoureuse et impliquer une étude de l'état initial, l'identification de tous les impacts potentiels, l'évaluation des impacts directs ou indirects, l'analyse des variantes, etc. Elle évitera de se focaliser sur les impacts génériques pour se consacrer à identifier les impacts réels selon les phases du projet et proposer les mesures y afférentes.

A) Description du projet

a) Contexte et justification

Cette section décrira la nécessité de la réalisation de la décharge des véhicules obsolètes dans le contexte de la stratégie locale et nationale des transports mais également l'impact sur les objectifs du développement économique et social de la localité voire du pays. Aussi, il sera mentionné le lien du projet avec d'autres programmes de développement des transports dans la zone. Une description des autres éléments du programme doit être faite. Par ailleurs, le consultant devra présenter le promoteur et le secteur des infrastructures tout en expliquant la situation dans laquelle l'étude sera menée.

Un exposé du contexte d'insertion du projet, de façon à situer celui-ci dans son environnement est à inclure dans cette partie. L'étude devra justifier le projet en donnant les motivations profondes pour sa réalisation. Cet exposé doit permettre de dégager les enjeux environnementaux, socio-économiques et techniques du projet, à l'échelle locale, ainsi que nationale.

b) Analyse des variantes

- La description sommaire des variantes de site, devra fournir les détails pertinents des procédés et des activités susceptibles de porter atteinte à l'environnement.
- Des critères de comparaison devront être préalablement définis au plan technique, économique et environnemental. Les critères retenus doivent permettre de discriminer les variantes entre elles. Au plan environnemental, la

comparaison peut s'appuyer essentiellement sur les inconvénients ou avantages permanents les plus importants, ainsi que sur les inconvénients temporaires les plus préoccupants.

- Par la suite, il s'agit d'établir le bilan comparatif des variantes qui permettra de choisir ou de justifier le plus objectivement possible la variante préférable.
- Après l'analyse comparative, l'étude doit présenter un bilan comparatif des variantes du projet, en indiquant les différences en termes d'impacts environnementaux, de difficultés techniques, de coût ou de financement. La variante choisie est celle qui répond le mieux aux objectifs du projet, tout en étant acceptable sur les plans environnemental, technique, économique et social.

c) Description détaillée du projet (variante retenue)

La section fournira une description physique du projet, en particulier l'emplacement et l'architecture des aménagements, le type, le volume de déchets prévisionnels, etc. Les descriptions détaillées des travaux d'ingénierie doivent comprendre entre autres les éléments suivants:

- *aménagement* : préparation du site, terrassement, construction; sources potentielles d'impact, etc.
- *exploitation* : types et potentiel volume des déchets en phase de pleine activité, transports, entreposage, récupération et valorisation, traitement, sources potentielles de risques, nuisances et impacts
- la durée de vie du projet ;

B) Description de l'état initial

Pour décrire l'état initial, le Consultant devra délimiter la zone d'influence directe/indirecte, avant d'étudier les composantes des milieux naturel et humain y associées.

- ***Délimitation de la zone d'étude***

Afin de limiter la quantité d'informations à réunir et à analyser à un niveau convenable, de se centrer sur les questions les plus pertinentes et de faire des propositions concrètes et réalistes. L'étude indiquera clairement les limites approximatives/réalistes de la zone d'influence du projet (zone d'influence directe, zone d'influence indirecte, zone d'influence élargie) à partir de l'analyse des impacts directs et indirects.

- ***Description des composantes pertinentes de l'environnement***

Sur la base des données disponibles complétées au besoin par des inventaires tant quantitatifs que qualitatifs appropriés, l'étude décrira de la façon la plus factuelle possible les composantes pertinentes de l'environnement, ainsi que les enjeux environnementaux et sociaux de la zone d'influence du projet.

Cette description fera ressortir :

- l'état de l'environnement au moment de la conduite de l'étude;
- les informations pertinentes sur les modifications susceptibles de se produire ;
- les informations pertinentes sur l'évolution de l'environnement en l'absence du projet.

A titre indicatif, les points suivants seront couverts :

- *Environnement physique* : géologie, topographie, sols, climat et, hydrologie de surface sources actuelles de pollution atmosphérique, qualité de l'eau (paramètres physico-chimiques, matières en suspension, etc.) dans le milieu récepteur.
- *Environnement biologique* : flore, faune, espèces rares, habitats sensibles, sites naturels d'intérêt particulier, espèces d'importance commerciale, médicinale et scientifique etc.
- *Environnement socio-économique et culturel* : démographie, peuplement, groupes ethniques, minorités locales, langues, activités, structure communautaire, emplois, savoir –faire, utilisation des sols, distribution des revenus des biens et des services, traditions, biens culturels, activités de développement prévues ou en cours, et les infrastructures socio-économiques.

C) Les impacts environnementaux et sociaux du projet

L'identification d'impacts vise à déterminer comment le projet peut toucher les éléments de l'environnement. Cette partie sera obligatoirement discutée avec toutes les parties concernées. Elle concerne aussi bien la phase de travaux que celle d'exploitation.

• Identification

Les changements de l'environnement prévus par suite de la construction et de l'exploitation du site de casse doivent être considérés et une évaluation de l'effet sur les systèmes physiques, biologiques et humains environnants doit être présentée.

Parmi les questions à étudier:

- . **Pollution des sols** : les risques liés aux déversements d'huile, d'hydrocarbures et aux substances nocives issues des opérations de déchaussement ;
- **biodiversité** : les impacts de l'opération de casse sur la diversité biologique;
- **qualité de l'air**: pollution de l'air par l'émission des matières en suspension,
- . **Nuisance sonore** : appréciation de l'ambiance sonore liée aux opérations de case et à la circulation des engins.....;
- **Qualité de l'eau** : déversements de carburant et des huiles usagées ou de lubrifiants ; pollution de l'eau par déversement ou accumulation de polluants ;

- **socio-économiques/culturelles:** effets sur l'économie locale et nationale; présence d'une main-d'œuvre non résidente;

- **Caractérisation/évaluation**

Tous les impacts positifs ou négatifs, directs ou indirects et, le cas échéant, les impacts cumulatifs, différés, réversibles ou irréversibles liés aux travaux envisagés susceptibles de se produire, devront être caractérisés.

Pour ce faire, le Consultant utilisera les critères non-exhaustifs suivants :

- ✓ la nature et l'étendue de l'impact,
- ✓ l'ampleur et l'interaction de l'impact,
- ✓ la fréquence et la durée de l'impact,
- ✓ l'occurrence et l'effet d'entraînement de l'impact,
- ✓ le caractère cumulatif des impacts (lien entre le projet et les autres projets ayant des impacts similaires ou synergiques) et la résidualité (lien entre l'impact et la mesure d'atténuation préconisée).

d) Indicateurs d'impacts

L'étude donnera pour chaque impact des indicateurs et la méthode de renseignement en termes de mesure et suivi (méthodes, techniques, protocoles, instruments).

Par contre, les impacts qui ne peuvent être quantifiés, l'étude en fera une description détaillée rendant compte de leur manifestation.

D) Mesures d'atténuation, de compensation, de suppression ou de bonification des impacts potentiels

L'étude précisera les actions et les ouvrages, les correctifs et les ajouts prévus aux différentes phases de réalisation incluant la clôture du projet, pour éliminer ou réduire les impacts négatifs du projet d'une part, et proposera les mesures envisagées pour favoriser ou optimiser les impacts positifs, d'autre part.

Elle proposera des clauses spécifiques à inclure dans le cahier de charges de l'entreprise pour limiter la gêne aux populations et la dégradation de l'environnement en général.

Elle présentera aussi une évaluation de l'efficacité des mesures d'atténuation, de compensation et d'optimisation proposées et fournira une estimation de leur coût.

L'étude évaluera les impacts résiduels en projetant l'application des mesures d'atténuation. Dans le cas d'impacts résiduels inévitables et irréductibles, l'étude proposera des mesures de compensation éventuelle de perte de biodiversité ou pour les communautés touchées.

E) Plan de gestion environnementale et sociale

Cette section doit donner le détail des mesures de gestion à appliquer durant les phases d'installation, de construction et d'exploitation du site de casse. Ce plan devra proposer des mesures de mitigation et de suivi des paramètres de l'environnement et de la sécurité des populations riveraines. Elle doit comprendre les éléments de base suivants: les actions environnementales à mettre en œuvre, les estimations budgétaires, le calendrier de mise en œuvre, les besoins en termes de personnel, et tout autre soutien requis pour la mise en œuvre des mesures d'atténuation, de suppression, de bonification ou de compensation.

e) Arrangements institutionnels pour la mise en œuvre du PGES

Le Consultant examinera les mandats et les institutions au niveau local, central et national et prescrira les étapes requises pour renforcer ou étendre leurs capacités pour permettre la mise en œuvre du PGES et son suivi. L'étude devra faire ressortir :

- la responsabilité des institutions pour la gestion du site de casse et du secteur de la gestion des déchets ;
- la responsabilité pour le suivi, les rapports et l'application des règlements en la matière ;
- l'identification de tous les besoins pour le renforcement des capacités des parties prenantes, la formation ou l'équipement.

f) Programme de suivi et surveillance environnementale:

Le suivi doit s'occuper des émissions, des pollutions et des niveaux ambiants de polluants lorsque ceux-ci peuvent nuire à la santé humaine. La section précisera la périodicité des rapports de suivi à transmettre à la Banque mondiale de même que les paramètres généraux et la fréquence du suivi. Le programme de suivi et de surveillance devra indiquer les paramètres de surveillance à mener par les organismes ou acteurs chargés du contrôle et le coût de l'opération. L'étude précisera aussi les autres intrants requis (formation, matériel et renforcement institutionnel) permettant la mise en œuvre du programme. Le programme de suivi proposé devra intégrer les populations, les institutions locales et les ONG de sauvegarde de l'environnement au besoin.

Un programme assorti d'un chronogramme de mise en œuvre des mesures avant le démarrage des travaux, pendant les travaux et pendant la phase d'exploitation sera établi par le consultant. A cet effet, il procédera à une classification des mesures élaborées par ordre de priorité. La priorité sera accordée aux mesures se rapportant aux impacts directs et à court terme ainsi de suite. Il identifiera ou caractérisera les acteurs et les institutions capables de mettre en œuvre les actions proposées. Il définira, si besoin est, les phases nécessaires pour les renforcer ou les élargir.

g) Estimation des coûts

L'étude procédera à une estimation des coûts des mesures d'atténuation et de compensation préconisées. Le consultant fera une évaluation des bénéfices environnementaux et sociaux liés à la mise en œuvre du projet et se prononcera sur sa faisabilité environnementale. L'estimation des coûts liés à la mise en œuvre des différentes mesures devra être la plus réaliste possible. Un plan de financement et un plan d'investissement seront joints au budget prévisionnel.

h) Consultation et Participation du public

Dans le souci d'impliquer fortement les populations bénéficiaires et riveraines, le consultant devra conduire des consultations publiques dans tous les quartiers et les localités susceptibles d'interférer avec le fonctionnement du site. Au cours de ces sessions, il expliquera les objectifs du projet et de la composante relative aux opérations de casse ainsi que les impacts y relatifs. Cette consultation se fera aussi bien pendant la phase de l'étude qu'après la préparation du rapport où une restitution publique sera faite aux communautés potentiellement affectées.

Le Consultant veillera à inclure les coûts des consultations et de la participation publique dans son offre.

II. Le plan des rapports de l'étude

☞ Les rapports seront structurés, selon le plan de rédaction conforme à l'Annexe II (Plan sommaire de rédaction du rapport d'étude ou de notice d'impact environnemental et social) du Décret n°2015-1187, en incluant notamment :

- page de garde
- liste des sigles, abréviations et acronymes ;
- sommaire ;
- introduction
- résumé non technique en français et en anglais
- cadre politique, juridique et institutionnel
- description du projet
- situation existante sans le projet :
 - qualité de l'air et de niveau nuisance sonore ;
 - qualité des eaux ;
 - flore et faune ;
 - environnement terrestre (topographie, géologie, hydrologie) ;
 - environnement économique et socioculturel ;
- impacts du projet sur les différents domaines de l'environnement
- analyse des alternatives dans le cadre du projet
- Evaluation des risques
- plan de gestion environnementale pour la réalisation et l'exploitation du projet
 - Mesures d'atténuation et de réduction des impacts

- Mesures de contrôle de la pollution
- Développement et formation
- Modalités de réalisation des mesures arrêtées et leurs coûts.
- Modalités de consultation et de participation du public
- Plan de fermeture/réhabilitation
 - Références bibliographiques ;
- Annexes :
 - TDRs de l'étude,
 - détail des consultations des études, incluant les localités, dates, listes de participants, problèmes soulevés, et réponses données ;
 - grille de contrôle environnemental et social, comprenant la grille d'impact environnemental et social et les mesures d'atténuation appropriées ;
 - Clauses environnementales et sociales à insérer dans les DAO et les projets de contrats des travaux des entreprises, etc.
 - PV, photos, document jugés utiles, etc.

V.3. Durée et Déroulement

L'étude sera conduite sous la supervision globale du Secrétaire Permanent du Programme Sectoriel des Transports (PST) et sous la coordination technique du Chef de département gestion de l'environnement et du social. Elle sera conduite en relation étroite avec les services du Ministère en charge de l'Environnement et plus particulièrement le Bureau National des Evaluations Environnementales (BUNEE).

L'effort de travail estimé est de 30 homme/jours (H/J) réparti comme suit :

- Préparation méthodologique et revue documentaire: ----- 03 jours
- Mission terrain : ----- 12 jours
- Rédaction du rapport provisoire----- 10 jours
- Restitution): ----- 01 jour
- Rédaction du rapport définitif : ----- 04 jours

La durée calendaire entre le démarrage effectif et le dépôt du rapport du rapport final n'excèdera pas quarante-cinq (45) jours.

V.4. Atelier de validation

Au regard de l'importance de la prise en compte des questions environnementales et sociales du Projet et de la nécessité d'élargir la base des consultations, un atelier de restitution et de validation de la NIES qui réunira toutes les parties prenantes au Projet sera organisé. Le Consultant animera cet atelier pendant une (01) journée comprise dans son contrat. Les frais d'organisation sont à la charge du Projet.

VI. PRODUCTION DES RAPPORTS

Au cours de ses prestations, les documents ci-après devront être produits et déposés au SP-PST:

☞ **un rapport de démarrage** : un rapport de démarrage qui décrit la compréhension des termes de référence, la méthodologie, l'organisation et le chronogramme d'exécution de l'étude, le sommaire et les grandes lignes du contenu du rapport provisoire, les parties prenantes et les modalités de consultation des acteurs concernées par l'étude. Le rapport de démarrage permet l'harmonisation des points de vue entre le maître d'ouvrage et le consultant. Il sera examiné par un comité de suivi de l'étude.

Ce rapport sera déposé, en vingt (20) exemplaires au Secrétariat Permanent du Programme Sectoriel des Transports, sept (07) jours après la notification de l'ordre de service de démarrage, incluant les visites préliminaires du site ;

☞ un rapport provisoire traitant des points du sommaire validé par le cadrage avec le BUNEE et inclus dans le rapport de démarrage avec un résumé analytique en anglais. Ce rapport provisoire sera soumis à la validation en atelier national regroupant les acteurs impliqués. Il sera déposé, en trente (30) exemplaires et en version électronique sur clé USB (version Word, Excel, PDF et autres formats de traitement de données cartographiques en SIG) au Secrétariat Permanent du Programme Sectoriel des Transports, vingt-deux (22) jours après la validation du rapport de démarrage.

☞ un rapport final issu de la prise en compte des observations et amendements formulés sur le rapport provisoire. Ce rapport sera déposé en vingt (20) exemplaires couleurs et en version électronique sur clé USB (version Word, Excel, PDF et autres formats de traitement de données cartographiques en SIG) au Secrétariat Permanent du Programme Sectoriel des Transports, quatre (04) jours après la validation du rapport provisoire.

☞ Le plan global de rédaction sera conforme à l'Annexe II (Plan sommaire de rédaction du rapport d'étude ou de notice d'impact environnemental et social) du Décret n°2015-1187

VII. QUALIFICATIONS DU CONSULTANT

Le Consultant devra être un spécialiste en Sciences Environnementales (Ecologie, Environnement, Biologie, Foresterie, Géographie, etc.) de niveau BAC+5 minimum, ayant une expérience professionnelle d'au moins dix (10) ans couvrant aussi bien la réalisation des études d'évaluation environnementale (Cadre de Gestion Environnementale et Sociale, Audit Environnemental, Etude d'Impact Environnemental et Evaluation Environnementale Stratégique), la formulation de stratégie ou de politiques HQSE, l'implémentation de Systèmes de Management

environnemental (SME) ainsi que la mise en œuvre de Plans de gestion environnementale et sociale.

Il devra avoir une bonne connaissance des politiques opérationnelles de la Banque mondiale en matière d'évaluation environnementale notamment l'OP/BP 4.01, des normes de performances environnementales de la Société Financière Internationale (SFI), ainsi que les procédures du Burkina Faso en matière d'évaluation environnementale. Il devra avoir réalisé à au moins 5 (cinq) prestations en matière d'élaboration d'Etudes ou de Notices d'Impact Environnemental et Social (EIES/NIES) dont deux (02) au moins portant sur des projets de la Banque mondiale au cours des 3 dernières années.

Une bonne connaissance du cadre politique, juridique et institutionnel de gestion de l'environnement au Burkina Faso et des procédures de la Banque mondiale en matière d'études environnementales serait un atout, y compris des décharges de transfert ou des sites d'enfouissement.

Enfin, une connaissance des risques environnementaux et sociaux liés aux opérations de casse et de reconditionnement est souhaitable (gestion de la ferraille et des huiles, protection de l'environnement, protection des employés, etc.).

VIII. MOYENS A METTRE A DISPOSITION PAR LE SP- PST

Le Secrétariat Permanent du Programme Sectoriel des Transports agissant en qualité d'Unité de Coordination, mettra à la disposition du consultant tous les documents administratifs qu'il juge capital pour son travail et accéder à des structures ou à des personnes capables de faciliter sa mission.

Par ailleurs, le consultant aura accès à tous les documents destinés à l'aider dans l'accomplissement de sa mission (aide-mémoires, note conceptuelle du projet, rapports, etc.).

IX. OBLIGATIONS DU CONSULTANT

Le consultant a la responsabilité de l'étude dont il s'engage à respecter les termes de référence. Il devra prendre toutes les dispositions nécessaires pour la bonne exécution de sa mission. Le Consultant :

- travaillera en étroite collaboration avec les différents acteurs impliqués;
- mettra en œuvre tous les moyens nécessaires à la bonne exécution de la mission (bureaux, logements, matériel de bureau, moyens de déplacement et de télécommunication, etc.) ;
- observera un droit de réserve et de confidentialité sur toutes les informations requérantes, recueillies au cours de l'étude ;
- sera tenu au respect du secret professionnel pendant et après sa mission. Par ailleurs, l'exploitation à quelque fin que ce soit de toute ou partie des résultats

- de la présente prestation devra faire l'objet d'une demande adressée au commanditaire qui en appréciera ;
- est responsable de la conduite de la procédure d'amendement des rapports jusqu'au rapport définitif. L'approbation finale du document par l'Administration et le Bailleur ne dégage pas sa responsabilité vis-à-vis des conséquences de ses éventuelles erreurs.

X. COUT DE L'ETUDE

Le consultant fera une proposition financière de sa prestation qui intègre toutes les charges concourant à la réalisation de sa prestation. Les prestations feront l'objet d'un contrat à rémunération, couvrant la totalité des coûts.