

CIRH—Gouvernement de la République d'Haïti –Secteur Enlèvement des Débris Terme de référence & appels à propositions Révisé – Version 2

Termes of Référence pour la planification et l'enlèvement effectifs des gravats des zones cibles.
Planification, démolition, transport et opérations de broyage

Contexte et logique

Le 12 janvier 2010, un séisme a endommagé plus de 250 000 édifices, dont 100 000 gravement. Les dommages et effondrements d'édifice qui en sont résulté rendent nécessaires l'un des projets d'enlèvement de gravats les plus importants jamais géré et coordonné. Aucune entité n'est, à elle seule, capable de procéder aux démolitions, de déblayer et de broyer/recycler les gravats. Les efforts coordonnés de ce projet sont nécessaires à un enlèvement, un transport, un concassage et une réutilisation efficaces des gravats.

Depuis janvier 2011, il existe une estimation scientifique de la quantité de gravats et le volume de ceux produits par le séisme qui a été évalué à 10 millions de mètres cubes. Ce chiffre a été retenu par le Ministère des Travaux Publics, Transports et Communication (MTPTC) pour servir de base à ses activités de planification, après examen des résultats combinés des études du Bureau des Nations Unies pour les services d'appui aux projets (UNOPS) et Miyamoto, qui ont respectivement estimé à 10,7 et 8,9 millions de mètres cube le volume de gravats produits, dans un cas comme dans l'autre, sur la foi des éléments contenus dans la base de données d'évaluation du MTPTC.

D'après les estimations disponibles, 2 millions de mètres cubes auraient été déplacés par l'ensemble des acteurs au cours de l'année 2010. Des progrès supplémentaires ont été enregistrés hors de l'agglomération de Port-au-Prince, et notamment à Petit Goave et Léogane Certains projets de grande ampleur actuellement en cours à Port-au-Prince ont permis de mettre en lumière un certain nombre de difficultés, notamment en matière de remplacement du logement, de planification de l'avenir et d'identification et d'aménagement de décharges.

Principaux objectifs atteints et défis restant à relever dans le secteur

Pour l'année 2011, l'objectif commun consiste à déplacer 4 millions de mètres cubes de gravats ; ce qui signifie que, dans l'hypothèse où il serait atteint, 60 % des gravats auront été déblayés en fin d'année. Sur un objectif d'enlèvement de 4 millions de m³ de gravats en 2011, seul l'enlèvement de 2 millions de m³ de gravats a été financé. Il subsiste donc une insuffisance de financement pour l'enlèvement, en 2011, de 2 millions de m³ de gravats, pour un coût estimatif de 120 millions USD à 150 millions USD.

Six projets approuvés par la Commission Intérimaire pour la Reconstruction d'Haïti (CIRH) qui, soit ont débuté en 2011, soit sont programmés, devraient permettre de déplacer quelque 1,5 million de m³, pour

un montant de 65,5 millions USD. Actuellement, le contrat d'USAID à Nazon est le seul à être pleinement opérationnel ; il a permis, à ce jour, l'enlèvement de plus de 80 000 m³ de gravats (correspondant à quelques 5 714 chargements de poids-lourd). Le programme conjoint des Nations Unies à Carrefour Feuille commence les travaux proprement dits maintenant.

Les sites de déversement des gravats demeurent l'un des principaux problèmes. Le seul qui ait été approuvé à ce stade, Truitier, est parfois difficile d'accès et impose aux véhicules d'emprunter une voie de circulation très fréquentée et en mauvais état, ce qui limite la vitesse des poids-lourds.

Répondre aux besoins financiers

Les besoins en financement sont fonction du volume de gravats, de la complexité de la zone concernée et de la distance par rapport à la décharge choisie.

En supposant que les coûts se situent dans une fourchette de 40 USD à 60 USD, le coût de l'enlèvement de 4 000 000 m³ de gravats devrait être compris dans une fourchette de 160 m USD à 240 m USD. Dans la mesure où 2 000 000 m³ ont déjà été financés, l'insuffisance de financement est d'environ 100 000 000 USD. Les lacunes supplémentaires identifiées concernent la supervision, les études d'impact et les projets liés de simplification de l'enlèvement des gravats.

L'insuffisance de financement concerne la démolition/l'enlèvement et le transport des gravats sur un site agréé. Il demeure des besoins en financement pour un site de décharge doté de capacités de recyclage/à valeur ajoutée, en mesure de traiter les gravats.

Dans l'immédiat, l'enlèvement des débris des zones cibles dans le but de faciliter le retour au sein des communautés locales des personnes déplacées à l'intérieur du pays, accueillies pour l'instant dans 6 camps identifiés, requiert un financement de 30 m USD. Ce financement peut être ségrégué en fonction des diverses zones d'intérêts, en prenant néanmoins en compte deux aspects importants : 1) les besoins globaux en planification, laquelle doit être assurée par une entité chargée de la supervision, à des fins de transparence et de coordination adéquate ; et 2) le fait que les opérations ne doivent pas être éclatées en un nombre trop important de micro-zones, afin de conserver le bénéfice des économies d'échelle. L'évaluation initiale conduit à penser que les zones concernées peuvent être réparties en trois groupes d'intervention distincts, chacun requérant un financement d'environ 10 m USD.

Des financements annexes pour la gestion de site de broyage, le développement du potentiel, les études en matière d'environnement et l'amélioration des infrastructures doivent également être dégagés.

Le besoin en financement pour la réalisation d'études d'impact sur l'environnement est de l'ordre de 100 000 USD.

Pour que l'impact soit significatif, les volets développement du potentiel et amélioration des infrastructures requièrent un financement d'environ 10 m USD.

Besoins identifiés Propositions sollicitées

Type A : Fonction de planification et de supervision.

L'Entité responsable sera sélectionnée sur la base de son expertise en matière de planification et de conduite de projets à grande échelle en matière d'enlèvement de gravats. Les éléments de cette phase engloberaient la planification et la coordination générales des efforts d'enlèvement des débris. L'étape initiale consisterait à mettre en place un appel d'offres dans le but de recruter des sociétés susceptibles d'être chargées des opérations sur le terrain. Cet appel d'offres serait émis par le MTPTC-I'UCE et supervisé par le MTPTC conjointement avec l'entité en charge de cette phase.

Ce mandat est élaboré dans le but de mettre en place un partenariat avec une entité ayant pignon sur rue à même d'incarner les normes, la transparence et la déontologie de la CIRH. Il incombera à l'entité sélectionnée d'élaborer un plan d'intervention et de superviser l'ensemble des travaux liés à la démolition et à l'enlèvement des gravats dans des zones prédéfinies représentant l'enlèvement d'approximativement 350 000 m³ de gravats en environ 100 jours. Ces zones sont regroupées en 3 secteurs d'intervention.

La fonction de planification et de supervision doit faire l'objet d'un projet unique complet pour l'ensemble des trois groupements opérationnels

Profil de l'entité :

L'entité (ou le groupement d'entités) recherchée pour mettre en œuvre ce mandat est à but non lucratif ; elle est enregistrée auprès du MPCE et possède une expérience reconnue dans le contexte haïtien. Elle doit disposer d'une expérience significative de la mobilisation et de la supervision de travaux, notamment dans les domaines de la démolition et de l'enlèvement de gravats. L'entité aura à sa disposition immédiate des experts en démolition, en enlèvement de gravats et dans le domaine des opérations générales, ainsi qu'une expérience en gestion d'ONG. Elle aura une responsabilité importante en matière de rapport et doit, de ce fait, posséder une capacité d'audit en matière financière et de gestion des opérations.

Conditions :

Les zones d'intervention étant clairement délimitées, l'entité étudiera la complexité de l'intervention dans les zones géographiques, l'enlèvement des gravats et les quantités de gravats par zone communale. La CIRH disposera d'une liste validée de sociétés ou entités à même d'exécuter la phase opérationnelle, après publication de documents de manifestation d'intérêts qui seront publiés. Il revient à l'entité de préparer les documents d'appel d'offres pour la phase d'exécution du projet dans un délai de 20 jours de la date à laquelle elle est mandatée pour ce faire. Le dossier d'appel d'offres doit être complet et prêt pour communication par le Ministère des travaux publics et des transports en commun (MTPTC) aux sociétés préalablement approuvées. Les offres ne seront pas évaluées exclusivement sur la base du moins-disant, mais avec une pondération tenant également compte de la capacité opérationnelle de la société ou de

l'entité soumissionnaire. L'expérience antérieure, la disponibilité de l'équipement, la compréhension du mandat et l'expérience passée sont essentielles. Les sociétés locales sont particulièrement recherchées, de sorte que le bénéfice pour des sociétés haïtiennes et exploitées localement doit être clairement indiqué par attribution de points supplémentaires à ce titre.

Les documents d'offre doivent comporter tous éléments pertinents se rapportant à la démolition d'édifices identifiés, l'enlèvement des gravats de la zone identifiée et leur transport jusqu'au site désignée pour leur déversement.

Planification et ingénierie :

L'Agence sélectionnée élaborera, en évaluant la situation dans la zone, un plan d'intervention dans le but de développer un plan détaillé, et néanmoins flexible, de démolition et d'enlèvement des gravats. Ce plan sera propre à la zone et à la communauté concernée. Une autorisation de démolition ou d'intervention concernant l'ensemble des lots, privés et publics, sera obtenue par l'entité en charge de cette phase.

L'obtention de l'autorisation doit être un processus rapide approuvé à la fois par la CIRH et le MTPTC. La phase d'étude technique inclura la définition et la conception approuvée des gravats au plan local. Les options sont notamment l'utilisation comme remblais pour la construction de chaussées, pour réaliser des gabions sur des versants ravinés et comme matériau de terrassement en vue de la construction de logements.

Les pièces afférentes à cette phase incluent notamment :

- des politiques de dotation en personnels (utilisation d'ONG, participation des populations locales, personnels du MTPTC, etc.) ;
- l'évaluation des besoins en termes de main d'œuvre et d'équipements ;
- les procédures et normes de sécurité ;
- les droits d'entrées et accords d'exclusion de responsabilité pour l'enlèvement de gravats et la démolition sur des terrains privés, le cas échéant ;
- la stratégie d'information du public.

Un budget doit être élaboré en relation avec l'intervention dans chaque zone de Groupement.

Préparation de l'appel d'offres :

La préparation de l'Appel d'offres en relation avec les éléments d'exécution des opérations de démolition et d'enlèvement des gravats doit s'effectuer en coordination avec la MTPTC, pour veiller à l'exhaustivité des informations techniques et des activités de coordination.

L'appel d'offres doit être divisé en lots susceptibles d'être attribués à une ou plusieurs sociétés en fonction du prix, de la capacité technique, de la disponibilité de l'équipement et du caractère local (haïtien) de l'entreprise.

L'appel d'offres doit comporter des éléments tels que :

- les qualifications du maître d'œuvre ;
- des zones clairement définies d'intervention et d'information sur les gravats ;
- un plan d'intervention/une stratégie de collecte de gravats ;

- la rédaction d'énoncés de travaux, de conditions et de spécifications à caractère contractuel ;
- des obligations contractuelles applicables aux entreprises en charge des opérations (cautionnement de soumission, cautionnement d'exécution, etc.) ;
- la définition des procédures de facturation, y compris en relation avec les tickets de chargement pour le transport de gravats.

Tous les éléments contractuels inclus dans l'appel d'offres feront l'objet d'une supervision de l'instance en charge de la rédaction de l'appel d'offres et cet aspect devra impérativement être pris en considération.

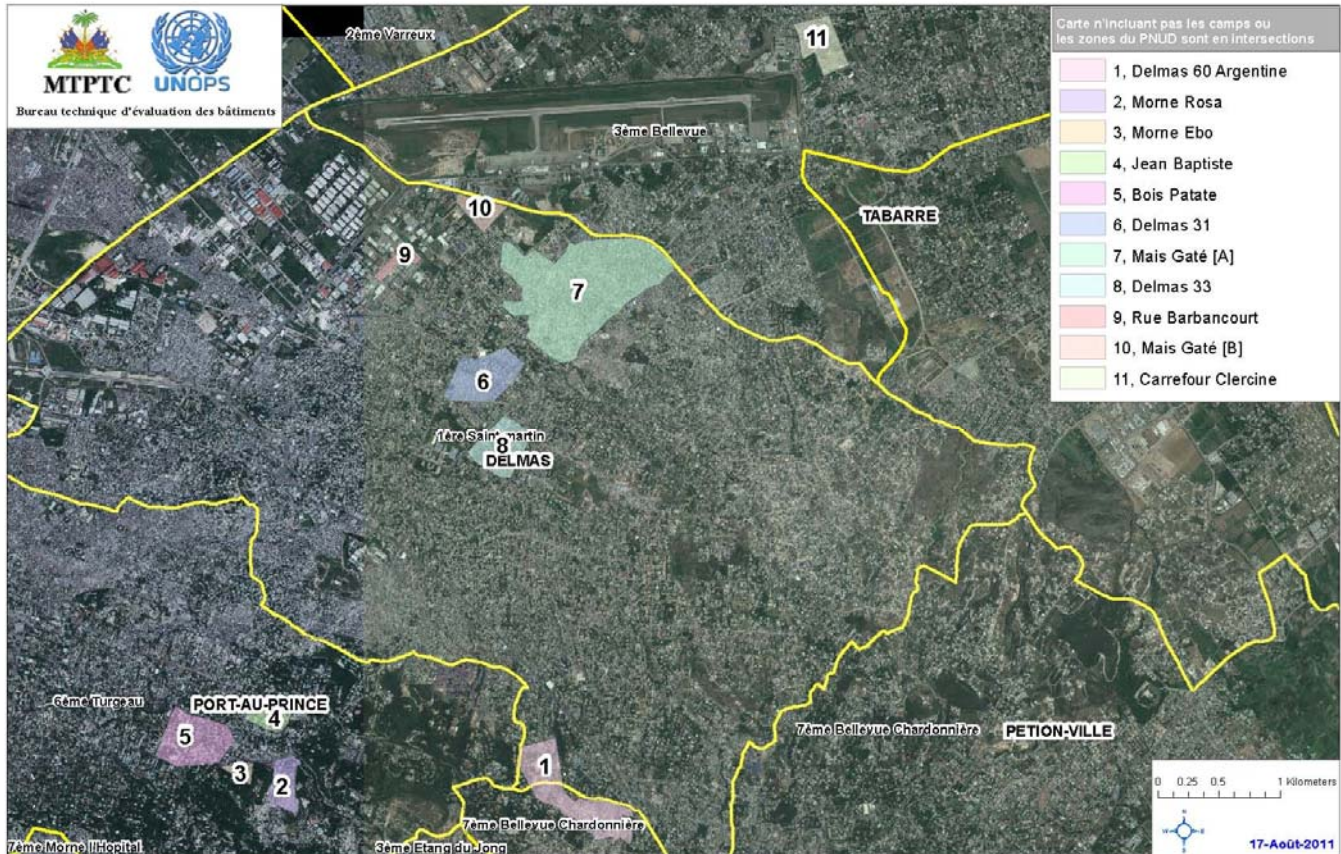
Assistance à l'UCE :

La planification de la sous-traitance et des approvisionnements comprend les tâches suivantes :

- l'élaboration d'obligations contractuelles ;
- la communication d'instructions aux soumissionnaires et, le cas échéant, la rencontre de parties intéressées ;
- l'aide à la publicité des offres, le cas échéant ;
- l'examen des offres ;
- les négociations contractuelles ;
- la gestion de l'énoncé des travaux contractuels.

Supervision des travaux et rapports :

Supervision de l'ensemble des éléments définis dans l'énoncé des travaux du document d'appel d'offres.



Les zones identifiées 1 à 5 constitueraient une division contractuelle opérationnelle, et les zones 6 à 11 l'autre division. Les zones 1-5 seraient désignées Groupement (A), 6-11, Groupement (B). Les estimations en volume pour chacun des Groupements de gravats (A) et (B) sont, respectivement, de 245 000 m³ et 105 000 m³, soit un volume de gravats approximatif de 350 000 m³.

Chaque zone est située dans une commune distincte ; toutefois les limites des périmètres d'enlèvement des gravats pourraient, dans certains cas, excéder le territoire de celles-ci.

Il est à noter que les périmètres des Groupements ne sont pas fixes et que les zones contiguës dans lesquels l'enlèvement de gravats est nécessaire doivent être comprises dans les opérations de démolition et d'enlèvement.

La planification et la supervision générales doivent être effectuées en un seul lot et ne doivent pas être dissociés par division opérationnelle, afin de permettre une coordination adéquate, ainsi qu'un suivi et une visibilité adaptés.

Il est opportun de rappeler que la fonction de planification et de supervision doit faire l'objet d'un projet unique complet pour l'ensemble des deux groupements opérationnels.

Type B :

Les Aspects opérationnels, qui concernent l'ensemble de l'Unité centrale d'exécution (UCE), seraient répartis en 2 zones distinctes et doivent de ce fait donner lieu à des propositions spécifiques à chaque zone (voir les 2 groupes de zone ci-après) ;

Opérations

- Démolition
L'entreprise recrutée pour cette mission sera affectée à une zone spécifique ; elle accèdera à la zone avec les équipements requis pour démolir en toute sécurité et avec efficacité les édifices menaçant ruine et transporter les gravats sur des sites d'enlèvement préalablement identifiés. Le recours aux ONG et l'implication des organisations et communautés locales seront requis.
- Transport
Ce volet peut faire partie de l'appel d'offres pour les travaux de démolition ou constituer un élément indépendant susceptible de comprendre une participation du SEEUR, de petites entreprises privées ou d'entreprises de plus grande taille.

Type C :

La poursuite des opérations de concassage/broyage sur le site de Truitier (à compter de novembre 2011) et/ou l'ouverture immédiate d'un site de gestion de gravats secondaire plus proche ;

Concassage/broyage des gravats

Dans l'idéal, le ou les sites de concassage/broyage seront gérés par une unité centralisée, afin de réduire les efforts de duplication et les différences de qualité des gravats broyés. À ce stade, il serait souhaitable que des ONG et des organisations locales soient impliquées dans le tri des gravats et les opérations du site.

Les capacités de concassage/broyage de gravats sont importantes en Haïti, et préalablement à l'importation d'équipements supplémentaires, les ressources locales devraient être utilisées à pleine capacité.

Cette section nécessite un organisme de surveillance qui permettra de surveiller et de contrôler tous les éléments du contrat ci-dessous. La préparation du contrat sera formulée par l'agence, soumise à l'MTPTC pour appels d'offres. Toutes support de gestion de contrat et de suivi du projet sera effectuée par le biais de l'agence jusqu'à la fin du contrat indiqué ci-dessous.

Ce contrat est conçu pour la construction, le fonctionnement et la gestion d'un Site Temporaire de Stockage et de Traitement de Débris (TDSRS). Le site recevra et traitera des débris produits par le tremblement de terre du 12 janvier 2010 en Haïti. Le TDSRS occupera 30 acres (12 hectares) et sera situé dans les limites de propriété dus site de Truitier.

La gestion active des déchets solides, des boues de vidange (eaux usées/excrétas) et des opérations de

déchets médicaux ne fera pas partie de ce contrat. L'ordonnancement lié à la destination des déchets solides, des boues de vidange (eaux usées/excrétas) et des déchets médicaux sur le site au niveau de la tour d'entrée, ainsi qu'à l'entretien des routes, le contrôle des poussières et l'extinction des incendies et à d'autres fonctions de gestion environnementale est inclus dans ce contrat.

D'autres éléments majeurs de ce contrat incluent le contrôle de la circulation, la santé, la sécurité en tout temps et la gestion environnementale. L'Entrepreneur fournira en réponse à ces éléments les fournitures, équipements, opérateurs, main-d'œuvre et gestion nécessaire comme exigé.

L'Entrepreneur travaillera avec l'Administrateur du Projet (Ingénieur de supervision) pour garantir la prise en compte des utilisateurs autorisés dans la planification opérationnelle et les opérations du TDSRS.

Type D : Étude d'impact sur l'environnement

Mandat applicable à l'étude d'impact sur l'environnement (EIE)

La question de l'élimination finale des gravats est, depuis le départ, et demeure à ce jour, l'un des principaux facteurs empêchant la réalisation de projets importants et d'augmentation du coût de projets en cours. Le déversement de gravats en zone côtière en vue de la création de structures de protection/défense, ou d'autres interventions d'intérêt économique et social, ont été considérés comme l'une des principales alternatives possibles.

Il est important de noter que les processus d'EIE et d'Évaluation environnementale stratégique (EES) ne concernent pas la protection ; il s'agit d'équilibrer les effets économiques, sociaux et environnementaux, d'optimiser les effets positifs et de minimiser les effets négatifs grâce à un processus de planification et de conception bien informé.

Aspects essentiels antérieurs : la nécessité de délimiter l'énoncé des travaux et l'analyse des usages futurs des structures.

La portée réelle des travaux dans le domaine de l'environnement sera fonction de la quantité de gravats employée pour l'aménagement de ces structures côtières. Approximativement 4 000 000 m³ pourraient être déversés dans ces zones. À raison d'une couche de 4 m d'épaisseur, cette quantité de déchets couvrirait une superficie de 1 000 000 m², ou d'un kilomètre carré, ce qui implique un impact considérable sur la mise de terrains à disposition en vue de nouvelles utilisations.

Au nombre des utilisations possibles figure la construction d'une levée empierrée de 34 km sur 30 m de largeur (d'une hauteur de 4 m) (à titre de référence, il s'agit approximativement de la distance qui sépare Port-au-Prince de Léogane). Un énoncé de travaux détaillé est donc extrêmement souhaitable à cet égard. Dans la mesure où, dans certains cas, les gravats seront utilisés pour la remise en état de terrains,

l'utilisation ultérieure de ceux-ci devra être strictement réglementée ; à défaut, il existe un risque que des bidonvilles ne se créent dans des zones très vulnérables aux catastrophes naturelles.

Identification des caractéristiques environnementales critiques de la zone

La baie de Port-au-Prince est extrêmement dégradée et rares sont les habitats semi-naturels qui subsistent. Toutefois, les zones humides et de mangrove ne sont pas rares et en dépit de leur degré de dégradation, elles jouent un rôle important pour la faune (principalement des espèces d'oiseaux aquatiques, migratoires et résidentes, ainsi qu'une faune marine), qui ne dispose d'aucun autre habitat (d'importantes concentrations d'oiseaux de rivage sont aisément observables). En outre, en dépit du niveau de pollution/sédimentation et de la surpêche, les zones côtières de Port-au-Prince constituent une ressource vivrière importante pour les populations locales.

L'impact hydrologique des structures est également à prendre en compte ; il ne faut pas non plus négliger l'histoire de l'altération anarchique de la côte, qui s'est produite sur une période très courte, et qui est l'un des exemples les plus extrêmes du monde. Ces facteurs sont essentiels pour l'identification des caractéristiques environnementales critiques de la zone.

Ainsi, la première étape correspond à l'identification des caractéristiques environnementales à valeur élevée ou particulièrement sensibles susceptibles d'être impactées par les travaux. Pour l'essentiel, les informations sont disponibles ; il est simplement nécessaire de les collecter, de les organiser et d'en obtenir la corroboration sur le terrain en tenant compte de la dynamique compulsive de cet espace côtier. Besoins en expertise : écologue et hydrologue. Une fois des alternatives d'évaluation de l'environnement définies, l'extension de leur mandat doit être envisagée.

Identification de structures de protection côtière ou de toute structure à réaliser ou de tout résultat à obtenir

L'utilisation éventuelle des espaces côtiers/maritimes comme zone de dépôt de gravats doit être considérée comme l'occasion d'aménager des structures alternatives de protection et de défense côtière, ainsi que des infrastructures susceptibles de promouvoir des intérêts économiques et sociaux variés. Diverses idées de structures côtières sont présentées à l'adresse suivante : http://www.coastalwiki.org/coastalwiki/Shore_protection,_coast_protection_and_sea_defence_methods

Des schémas d'urbanisme sont actuellement à l'étude à Port-au-Prince et la manière dont ces espaces côtiers s'y intègre doit être analysée. Besoins en termes d'expertise : urbaniste, ingénieur spécialiste des infrastructures côtières. Une coordination avec le Ministère de la planification concernant d'éventuelles propositions déjà développées est primordiale, tout comme l'est une coordination avec le MTPTC en matière d'aménagement d'infrastructures.

Les résultats obtenus par les experts travaillant dans cette section permettront d'identifier les besoins en gestion concernant les zones côtières de la baie de Port-au-Prince. Ces résultats doivent indiquer si l'intervention employant des gravats :

1. concernera des infrastructures spécifiques/marginales ; ou
2. impliquera un plan-cadre de gestion côtière prévoyant l'utilisation de gravats dans une partie de la baie ;
3. un ensemble de mesures de planification rapide d'une ou plusieurs structures spécifiques, avec un schéma directeur à long terme complet.

En fonction de l'importance et du périmètre de l'intervention, diverses méthodes d'évaluation environnementale pourraient être utilisées.

Cette phase devrait nécessiter moins de deux mois et l'intervention déterminera l'ampleur du plan d'utilisation de gravats aux fins d'aménagement d'infrastructures dans les zones côtières de la baie de Port-au-Prince.

Évaluation et gestion de l'empreinte environnementale de la réalisation de structures

- Les interventions spécifiques/discrètes exigeront des EIE spécifiques. Dans ce cas, les éléments suivants doivent, entre autres, être pris en compte pour chaque structure :
- distance par rapport aux zones résidentielles et aux infrastructures sociales publiques ;
- accessibilité ;
- existence de zones sensibles du point de vue de l'environnement ;
- effets de la présence accrue de matériaux fins en bord de mer ;
- effets sur le système de drainage ; vulnérabilité à l'engorgement des sols, à la montée de la surface de la nappe (présence de zones humides) et aux inondations fluviales ;
- impact environnemental sur la nappe phréatique et les eaux de ruissellement ;
- effets sur l'environnement résultant de la modification du relief ;
- effets de la poussière générée par les travaux de tamisage et les activités de concassage/broyage, ainsi que par les mouvements de gravats à grande échelle ;
- effet du bruit et d'autres nuisances ;
- impact du déplacement d'engins lourds.

Besoins en termes d'expertise : les travaux réalisés par les spécialistes susvisés apporteront l'essentiel des éléments requis pour l'étude. Les besoins en information supplémentaires doivent être identifiés par un spécialiste en EIE.

Un schéma directeur parallèle complet sera élaboré en vue de l'utilisation de gravats. Dans ce cas, l'approche privilégiée consiste à recourir à une Évaluation environnementale stratégique (EES). Le processus d'EES est conçu pour les aménagements complexes, à grande échelle.

La production de ce rapport peut constituer le socle de modifications essentielles précoces de la conception, ainsi que d'ajouts à l'ensemble du concept du schéma directeur. La transparence et la responsabilité constituent également des questions essentielles : tout consultant ou toute organisation contribuant à la réalisation de l'EIE et d'une EES doit rendre compte au ministère de l'environnement.

Type E : Le déblaiement et la reconstruction de voies de circulation, y compris une dimension de développement du potentiel

Un projet parallèle de renforcement du niveau opérationnel du SEEUR en vue de la création de trois équipes mobiles d'enlèvement de gravats, affectées aux principales artères et aux voies de circulation secondaire, reste à financer. Ces équipes permettraient une meilleure circulation des équipes d'enlèvement des gravats des trois zones, pour en accroître l'efficacité. À cela s'ajoute également un élément important de réparation et de reconstruction des routes à la charge du SEEUR et sous la direction de l'MTPTC-BTEB, les travaux devant être effectués par des équipes d'intervention nocturnes, afin d'améliorer la fluidité du transport et, in fine, pour le bénéfice net de la population en général.

Le projet couvre d'un côté l'enlèvement des débris des routes (analyse des coûts opérationnels) et la coordination et planification optimales de l'autre côté. Cela se traduit par l'établissement d'une cellule de coordination et planification au sein de l'MTPTC-BTEB pour optimiser les coûts opérationnels (chargement des camions, optimisation des distances parcourues) et une gestion optimale de l'économie en temps (par l'optimisation des flux, réparation de routes et surtout un planning axé sur la densité de la circulation).

La première étape pour cette planification est le développement d'une base de données de l'ensemble du réseau routier. Cette base contiendra les informations telles que longueur, largeur, conditions de la route, matériaux de construction utilisés, volume de capacité d'absorption de trafic routier, cartographie exacte du réseau et donc une bonne vision sur l'interaction entre les routes primaires secondaires, tertiaires et mineures. Ceci aboutira également à la capacité du MTPTC de pouvoir développer un système de circulation optimale.

En effet, par exemple, lorsqu'un camion stationne pour prendre son chargement ou décharger, il crée un bouchon. Son passage sur des routes endommagées détruit encore davantage ses routes, voire crée de gros nids de poule et ralentit fortement le trafic, allonge considérablement le temps de parcours tout en détériorant le camion, le tout créant une augmentation de pollution en plus. Le volet optimisation est à prendre au sérieux pour des raisons économiques sachant que le coût majeur de l'enlèvement de débris est le coût de transport. A tout cela vient s'ajouter le dépôt sauvage de débris qui encombre les routes et qui se répète régulièrement, au même endroit, alors il faut inclure dans le planning optimal l'enlèvement de débris : ceci sera l'objet de la cellule de coordination et planification de l'enlèvement de débris des routes.

Résultat : Renforcement des capacités de MTPTC, une coordination et une planification optimisées de l'enlèvement de débris tout en créant une base de données couvrant tout le réseau routier urbain permettant à son tour le développement de capacité de planification.

Sélection/critères d'éligibilités

Partenariats

Un partenariat avec le MTPTC sera primordial lors des phases de planification et de supervision, dans la mesure où les connaissances et l'expertise croissante de l'institution constitueront des ressources appréciables dans le cadre du projet.

L'Unité centrale d'exécution (UCE), sera l'autorité publique en charge de l'attribution des contrats en relation avec tous les éléments liés à la mise en œuvre du projet d'enlèvement et de réemploi des gravats. Elle sera assistée de l'autorité rédactrice de l'appel d'offres, qui en assurera le suivi ; il s'agit de

Conditions applicables aux entités remplissant les conditions requises

Voir annexe ci-après.

Résultats anticipés, impact et mécanismes d'atténuation des risques

Les résultats attendus d'un processus d'appel d'offres couronné de succès seraient l'enlèvement des gravats des zones désignées dans un délai de 60 jours opérationnels. L'impact serait considérable car seraient ainsi disponibles des terrains permettant de réaliser des projets de logement et de supprimer la nécessité de camps d'hébergement de personnes déplacées à l'intérieur du pays.

Atténuation des effets identifiés

Les résultats de l'étude d'impact sur l'environnement concernant le déversement de gravats en bord de mer doivent identifier et hiérarchiser les multiples impacts potentiels, et proposer des mesures d'atténuation. Tout document de ce type doit impliquer une volonté politique, être adossé à un financement et à des documents détaillés comportant des clauses contractuelles destinées à assurer le financement et la mise en œuvre des mesures d'atténuation d'impact. Au nombre des principaux domaines d'investissement en matière d'atténuation devraient figurer :

- l'élaboration d'un plan d'occupation des sols et la mise en place de contrôles destinés à réguler le développement spontané en périphérie des zones d'intervention ;
- toutes les activités, de quelque nature que ce soit, dans les zones des marées et la zone côtière à faible profondeur ;
- l'impact de la réalisation de constructions ;
- le traitement des eaux usées industrielles et humaines (le cas échéant) ;
- la gestion de déchets solides, y compris la réduction, le recyclage, le traitement adéquate et l'élimination des déchets.