

**MINISTERE DE LA
CONSTRUCTION DE LA PATRIE**

**PROJET SIKASSO-KORHOGO-
BOBO-DIOULASSO (SKBO)**



BURKINA FASO



La Patrie ou la Mort, nous Vaincrons

TERMES DE REFERENCE

**RECRUTEMENT D'UN CONSULTANT POUR
L'ACTUALISATION DU DIAGNOSTIC TECHNIQUE,
L'ÉLABORATION DES DOSSIERS D'APPELS D'OFFRES
(DAO) ET LE SUIVI-CONTRÔLE DES TRAVAUX
D'URGENCE DU CHEMIN DE FER DE L'AXE
OUAGADOUGOU – PK FRONTIERE RCI**

Référence STEP : BF-PST2-528109-CS-QCBS

Août 2026

Termes de référence pour le recrutement d'un consultant pour l'actualisation du diagnostic technique, l'élaboration des dossiers d'appels d'offres (DAO) et le suivi-contrôle des travaux d'urgence de la ligne ferroviaire Ouagadougou – PK frontière RCI

SOMMAIRE

1	CONTEXTE ET JUSTIFICATION	4
1.1	CONTEXTE DES CHEMINS DE FER AU BURKINA FASO	4
1.2	JUSTIFICATION DU PROJET.....	4
1.3	OBJECTIFS DU PROJET	5
1.4	OBJECTIFS SPÉCIFIQUES DES PRÉSENTES PRESTATIONS	6
2	PORTÉE ET OBJECTIFS DE LA MISSION	8
2.1	STRUCTURATION DE LA MISSION ET ACTEURS.....	8
2.2	LOCALISATION DU CHEMIN DE FER.....	8
2.3	ALLOTISSEMENT	9
2.3.1	ACTUALISATION DU DIAGNOSTIC TECHNIQUE EXISTANT ET ÉLABORATION DES DAO	9
2.3.2	CONTRÔLE ET SURVEILLANCE DES TRAVAUX	10
2.4	RÉSULTATS ATTENDUS.....	11
	ACTUALISATION DU DIAGNOSTIC TECHNIQUE EXISTANT ET ÉLABORATION DES DAO POUR LE PROGRAMME D'URGENCE :	11
3	DESCRIPTION DÉTAILLÉE DE LA MISSION ET DES TÂCHES À MENER	12
3.1	ACTUALISATION DU DIAGNOSTIC TECHNIQUE EXISTANT ET ÉLABORATION DES DAO DU PROGRAMME D'URGENCE.....	12
3.1.1	RECONNAISSANCE ET MISE À JOUR DU PROGRAMME D'URGENCE	12
3.1.2	ETUDES TECHNIQUES D'EXÉCUTION ET ÉLABORATION DU DOSSIER D'EXÉCUTION DU PROGRAMME D'URGENCE	17
3.1.3	DOSSIERS D'APPEL D'OFFRES POUR LE PROGRAMME D'URGENCE	29
3.1.4	RAPPORT SYNTHÉTIQUE DE MISSION.....	32
3.1.5	LIVRABLES DE LA PHASE D'ÉTUDES POUR LES TRAVAUX D'URGENCE	32
3.2	CONTRÔLE ET SURVEILLANCE DES TRAVAUX D'URGENCE	34
3.2.1	ETENDUE DES PRESTATIONS	34
3.2.2	OBLIGATIONS GÉNÉRALES.....	34
3.2.3	CLAUSES PARTICULIÈRES	35
3.2.4	AUDIT DE SÉCURITÉ FERROVIAIRE EN FIN DE TRAVAUX.....	42

3.2.5	LIVRABLES DE LA PHASE CONTRÔLE ET SURVEILLANCE DES TRAVAUX DU PROGRAMME D'URGENCE	42
4	INTERACTIONS, CALENDRIER DE L'ACTUALISATION DU DIAGNOSTIC TECHNIQUE EXISTANT	45
4.1	OBLIGATIONS DU CONSULTANT.....	45
4.2	INTERACTIONS AVEC LE MAÎTRE D'OUVRAGE	45
4.3	CALENDRIER DE L'ACTUALISATION DU DIAGNOSTIC TECHNIQUE EXISTANT, DES ÉTUDES D'EXÉCUTION ET DE LA PRÉPARATION DES DAO	46
4.4	CALENDRIER DU CONTRÔLE ET DE LA SURVEILLANCE DES TRAVAUX	48
4.5	COMITE TECHNIQUE DE SUIVI DES ETUDES ET DU SUIVI CONTRÔLE DES TRAVAUX	49
4.6	RESTITUTION ET VALIDATION DES LIVRABLES.....	49
5	PARTENARIAT ET TRANSFERT DE CONNAISSANCES.....	50
6	EXPERTISES ATTENDUES.....	51
6.1	EXPERTISES POUR L'ACTUALISATION DU DIAGNOSTIC ET DE L'ÉLABORATION DES DAO DES TRAVAUX D'URGENCE DE LA LIGNE FERROVIAIRE OUAGADOUGOU-PK FRONTIÈRE RCI	51
6.2	EXPERTISES POUR LE CONTRÔLE ET LA SURVEILLANCE	56
7	QUANTIFICATION DES PRESTATIONS.....	63
7.1	QUANTIFICATION DE L'ACTUALISATION DU DIAGNOSTIC ET DE L'ÉLABORATION DES DAO DES TRAVAUX D'URGENCE DE LA LIGNE FERROVIAIRE OUAGADOUGOU-PK FRONTIÈRE RCI	63
7.2	QUANTIFICATION POUR LE CONTRÔLE ET LA SURVEILLANCE (TRANCHE CONDITIONNELLE)	68
7.2.1	RAPPEL GENERAUX	73
7.2.2	ENGAGEMENT DU TRAVAILLEUR (PERSONNEL DIRECT ET INDIRECT) DE L'ENTREPRISE.....	75

1 CONTEXTE ET JUSTIFICATION

1.1 Contexte des chemins de fer au Burkina Faso

Le secteur des transports au Burkina Faso, bien qu'il soit stratégique pour son désenclavement en tant que pays enclavé et pour son économie, fait face à des défis majeurs, notamment liés à la sécurité, l'insuffisance du réseau intérieur et les infrastructures d'accueil. Le transport routier domine largement, mais le pays dispose également de réseaux ferroviaire et aérien, ainsi que de divers modes de transport urbain comme les bus, taxis, etc.

Le transport routier : il était caractérisé par un réseau routier d'environ 15 304 km dont plus de 3 650 km de routes bitumées en 2017. Ce réseau se répartit en routes nationales (6 728 km), en routes régionales (3 550 km) et en routes départementales (5 026 km). Le sous-secteur routier domine le trafic de passagers avec de nombreuses compagnies de transports. Il est aussi prédominant dans le trafic de marchandises ou fret (87% des importations et 75% des exportations).

Le transport ferroviaire : il est composé d'une seule ligne de voie ferrée d'une longueur totale de 622 km, de la frontière ivoirienne à Kaya. Cependant, seuls 517 km sont en exploitation. Le chemin de fer est resté pendant longtemps la principale voie d'exportation et d'importation du Burkina Faso, avant de connaître un recul de nos jours face à la route.

Face à ces défis, la réhabilitation urgente de ce tronçon est indispensable pour améliorer la compétitivité du transport ferroviaire.

Le transport aérien : il est assuré par les deux aéroports internationaux de Ouagadougou et de Bobo-Dioulasso et complétés par 33 aérodromes. En 2017, 23 aéroports étaient desservis par des vols directs à partir du Burkina Faso, grâce à de nombreuses compagnies. L'aéroport de Ouagadougou enregistrait à la même période, un trafic de 550 379 passagers et un fret de 9 600 tonnes.

1.2 Justification du projet

L'espace frontalier Sikasso-Korhogo-Bobo Dioulasso (SKBo) constitue l'une des régions d'Afrique de l'Ouest les mieux susceptibles de mettre en exergue la pertinence de la notion « d'espaces de solidarité sous-régionale », comme lieux de brassage et d'intégration réelle. Cet espace a été créé par le Conseil des Collectivités territoriales de l'Union Economique et

Monétaire Ouest Africaine (CCT/UEMOA) en vue d'y mettre en place des projets communs en matière de santé, d'éducation, de tourisme, d'échanges commerciaux, d'infrastructures, etc.

Cependant, le mauvais état des infrastructures routières pose un problème d'écoulement et handicape le développement des filières porteuses ainsi que les chaînes de valeurs. Aussi, la liaison ferroviaire Abidjan-Ouagadougou-Kaya (1260 km) qui traverse la zone SKBo est dégradée et nécessite une réhabilitation urgente.

Dans le souci de relever les défis du secteur des transports et surtout d'améliorer le désenclavement des régions des Hauts-Bassins (Guiriko), du Sud-Ouest (Djoro) et des Cascades (Tannounyan), le Gouvernement du Burkina Faso s'est engagé à mettre en œuvre le projet Sikasso-Korhogo-Bobo-Dioulasso (SKBo) avec l'appui de la Banque mondiale. L'objectif global du SKBo est d'améliorer la connectivité multimodale résiliente au climat, l'accessibilité rurale et l'agro-logistique dans les régions du projet. Il s'articule autour de quatre (04) composantes : (i) Composante 1 : Connectivité multimodale résiliente, (ii) Composante 2 : Soutien aux chaînes de valeur et accessibilité rurale résiliente au changement climatique, (iii) Composante 3 : Coordination et gestion du projet et (iv) Composante 4 : Aléas pour la réponse aux urgences (CERC).

Dans le cadre de la mise en œuvre du projet, il est prévu de réaliser, sur le tronçon burkinabè de la ligne ferroviaire existante Ouagadougou – Bobo-Dioulasso – frontière Côte d'Ivoire, des travaux de réhabilitation à caractère urgent. De ce fait, ces travaux d'urgence ont été intégrés dans la sous-composante 1.2 : Amélioration de la résilience des tronçons sélectionnés de la ligne ferroviaire Ouagadougou – frontière CIV - (60 km).

1.3 Objectifs du projet

L'objectif global du projet de réhabilitation d'urgence est de sauvegarder le patrimoine ferroviaire en réalisant les travaux les plus urgents sur les tronçons les plus dégradés de la ligne ferroviaire avec une mise à niveau pour une charge de 20t/essieu, au lieu de 17t/essieu actuellement, et une vitesse voyageurs de 100km/h.

Plus spécifiquement, le projet permettra de :

- réduire le temps de parcours entre Ouagadougou et Bobo-Dioulasso de 08h à 5h ;

- juguler le risque permanent et élevé d'incidents graves, notamment les déraillements par la réduction du nombre de défauts géométriques sur l'infrastructure. Les gauches hors tolérances en particulier passeront sous le seuil de 100 contre 325 actuellement ;
- réduire de plus de 6 000 h le nombre d'interruptions temporaires de circulation, soit une baisse de 65 % des ITC liés à la voie ;
- réduire de près de 50 km, le linéaire de ralentissements, soit une baisse de 60% ;
- fluidifier l'exploitation dans son ensemble et capitaliser les efforts et hausses de trafics ;
- renforcer les liens économiques et sociaux ;
- Promouvoir le tourisme.

1.4 Objectifs Spécifiques des présentes prestations

Les objectifs spécifiques de la mission relative au à l'actualisation du diagnostic technique, l'élaboration des dossiers d'appels d'offres (DAO) et le suivi-contrôle des travaux d'urgence de la ligne ferroviaire Ouagadougou – PK frontière RCI objet des présents termes de référence (TdR) sont : (i) l'actualisation du diagnostic existant, (ii) l'élaboration des DAO et (iii) le contrôle et la surveillance des travaux de réhabilitation d'urgence. Cette mission sera conduite dans l'optique de permettre :

- de passer d'une charge de 17t/essieu à 20t/essieu sur les sections concernées ;
- de supprimer les nombreux ralentissements imposés ;
- de juguler les risques permanents et élevés d'incidents grave notamment les déraillements par la réduction du nombre de défauts sur l'infrastructure ;
- de réduire le nombre d'interruptions temporaires des circulations ;
- d'augmenter la capacité de la ligne de 800 000 tonnes 900 000 tonnes par an.

Le Consultant devra tenir compte dans les études et l'élaboration des DAO, du maintien de l'exploitation de la ligne durant les travaux.

2 PORTÉE ET OBJECTIFS DE LA MISSION

2.1 Structuration de la mission et acteurs

Les TdRs sont réalisés pour le recrutement d'un Consultant (firme) disposant des capacités technique et managériale pour l'actualisation du diagnostic technique existant et l'évaluation du programme de réhabilitation d'urgence de la ligne ferroviaire Ouagadougou – PK frontière RCI. La mission porte sur (i) la réalisation de l'actualisation du diagnostic technique existant (de type études d'exécution) et l'élaboration des dossiers d'appels d'offres (DAO) pour la réalisation des travaux d'urgence de la ligne ferroviaire Ouagadougou – PK frontière RCI (programme d'urgence), et (ii) la mission de contrôle et surveillance des travaux du programme d'urgence.

Les principaux intervenants dans les études projetées reçoivent les appellations suivantes :

Maître d'Ouvrage	:	Ministère de la Construction de la Patrie (MCP) représenté par l'Unité de Coordination du Projet de Bassin d'intégration Sikasso Korhogo Bobo Dioulasso (SKBo)
Maître d'Ouvrage Délégué	:	Agence des Travaux d'Infrastructures du Burkina (Agetib)
Maître d'Œuvre	:	Consultant (Bureau d'études) titulaire du contrat
Financement	:	Crédit IDA n°7772 du 12 juin 2025

2.2 LOCALISATION DU CHEMIN DE FER

Les sites de l'étude se trouvent le long du chemin de fer frontière Cote d'Ivoire – Ouagadougou et limité comme suit :

Désignation	Coordonnée géographique début	Coordonnée géographique fin	Longueur	Description du site
Chemin de fer Ft CI -Ouagadougou	Longitude : 12°,22',25.7988'' Latitude : 1°,31',35.706''	Longitude : 10°,8',15.8424'' Latitude : 5°,4',3.8604''	518 km	Le couloir (100 m minimum) du chemin de fer

				y compris les équipements, gares, etc.
--	--	--	--	--

2.3 ALLOTISSEMENT

Les prestations seront réalisées en un lot unique et consistent en :

2.3.1 Actualisation du diagnostic technique existant et élaboration des DAO

De façon spécifique, pour le programme d'urgence, il s'agira de :

- procéder, sur la base d'une inspection et des diagnostics de l'existants, à une actualisation technique du programme d'urgence de la ligne ferroviaire Ouagadougou - PK frontière RCI incluant les zones critiques (ouvrages d'art, plateformes, superstructures, passages à niveau) ;
- analyser le programme d'urgence proposé par la SOPAFER-B et évaluer sa capacité à répondre aux besoins fonctionnels du Concessionnaire (maintien de l'exploitation des services ferroviaires dans des conditions opérationnelles et avec un niveau de sécurité acceptables), et le cas échéant, proposer des amendements à ce programme ;
- réaliser des travaux de terrain d'urgence et des études essentielles à l'actualisation des diagnostics techniques existants. Il s'agit de procéder au relevé des nouvelles dégradations en vue de les comparer au diagnostic existant pour une éventuelle actualisation, du levé topographique des dégradations, des études topographiques, géotechniques, hydrologiques/hydrauliques desdites dégradations ;
- réaliser les études complémentaires nécessaires à la quantification des travaux de réhabilitation du programme d'urgence en tenant compte de la mise à niveau décrite dans les objectifs spécifiques des présentes prestations ci-avant ;
- définir en accord avec le Concessionnaire, les plages horaires journalières d'interruptions temporaires des circulations (ITC) et les modalités de transport des engins ferroviaires ;

- élaborer les DAO relatifs aux travaux retenus dans le programme d'urgence y compris la rédaction du cahier des prescriptions techniques à appliquer aux fournitures, aux travaux des Entreprises, l'optimisation de l'allotissement des travaux, etc. ;
- élaborer le chronogramme de mise en œuvre du programme indiquant l'évolution temporelle des différentes activités du programme et l'enchaînement temporel des différentes tâches pour les travaux et acquisitions ;
- proposer des activités de renforcement efficace des capacités de l'Administration (l'UCP SKBo, SOPAFER-B, DGNET, DGIT, DGEIPB, l'AGETIB, etc.) dans le cadre de la Maîtrise d'œuvre (MOE) des travaux de réhabilitation d'urgence de la ligne ferroviaire Ouagadougou-PK frontière RCI. Il s'agit du renforcement des capacités à travers des formations en matière de passation des marchés, de gestion des projets ferroviaires, d'inventaire et de suivi du patrimoine ferroviaire, la maintenance de la voie ferroviaire, la sécurité ferroviaire. Le Consultant proposera des TdRs pour le recrutement d'experts/prestataires qui procéderont à la formation du personnel de l'Administration. La mise en œuvre se fera suivant des TDR qui seront soumis à la validation de la Banque.

2.3.2 Contrôle et surveillance des travaux

S'agissant des missions relatives au contrôle et à la surveillance des travaux d'urgence, elles comprennent entre autres conformément aux contrats des travaux, des normes et règlements en vigueur :

- la préparation et l'installation du Consultant ;
- l'organisation de l'équipe de contrôle et l'approche terrain ;
- l'organisation et l'animation des réunions de chantier ;
- l'élaboration des rapports mensuels, trimestriels, circonstanciés, etc.
- la validation du personnel, du matériel et des équipements des entreprises ;
- la validation des décomptes des entreprises ;
- l'élaboration du processus de suivi du programme des travaux d'urgence ;
- la coordination des tâches administratives, financières et techniques des travaux d'urgence ;

- la vérification et la validation du planning des travaux d'urgence ;
- le suivi du respect des délais d'exécution conformément au planning approuvé ;
- la validation des plans d'exécution et des notes de calcul justificatif des entreprises ;
- la vérification et le contrôle des acquisitions ;
- les réceptions techniques des tâches et travaux des différentes entreprises ;
- la vérification et la validation de la qualité des travaux et des équipements ;
- l'organisation des réceptions partielles, provisoires et définitives des travaux ;
- le suivi des activités des sauvegardes environnementales et sociales.
- etc.

2.4 Résultats attendus

Actualisation du diagnostic technique existant et élaboration des DAO pour le programme d'urgence :

- l'étendue des travaux d'urgence est actualisée conformément aux TdR et validée par le Maître d'Ouvrage ;
- les dossiers d'étude technique d'exécution (rapports, plans détaillés et quantitatifs, le planning d'exécution) pour les travaux sont élaborés et validés par le Maître d'Ouvrage ;
- les dossiers d'appels d'offres sont élaborés et validés conformément à l'allotissement souhaité par le Maître d'Ouvrage.

Mission de contrôle et surveillance du programme d'urgence :

- le contrôle et la surveillance des travaux d'exécution de tous les lots sont faits dans les règles de l'art et conformément aux contrats des travaux ;
- les livrables de contrôle et surveillance des travaux sont élaborés et validés par le Maître d'Ouvrage ;
- les réceptions des travaux sont faites conformément aux contrats des travaux.

3 DESCRIPTION DÉTAILLÉE DE LA MISSION ET DES TÂCHES À MENER

Le rôle du Consultant est d'assurer la totalité des tâches qui lui sont confiées en collaboration avec les acteurs du projet. Il s'agira d'actualiser le diagnostic technique existant des travaux d'urgence sur l'ensemble des tronçons désignés de la ligne ferroviaire Ouagadougou – PK frontière RCI. Le Consultant sera chargé sur la base de l'actualisation du diagnostic technique existant, d'élaborer les études techniques d'exécution pour les travaux à mener sur la plateforme ferroviaire, les ouvrages d'art et hydrauliques et le Renouvellement Voie Ballast (RVB), en vue de la réhabilitation et la mise à niveau de la voie ferroviaire. .

3.1 Actualisation du diagnostic technique existant et élaboration des DAO du programme d'urgence

Elle sera réalisée en deux (02) étapes :

- une première étape de reconnaissance et de mise à jour du programme d'urgence ;
- une seconde étape d'étude technique d'exécution et d'élaboration des dossiers d'appels d'offres pour les travaux d'urgence.

Le délai d'exécution prévu pour ces prestations est de **quatre mois et demi (04,5 mois)** .

3.1.1 Reconnaissance et mise à jour du programme d'urgence

Cette première étape consistera en (i) une revue documentaire, (ii) une inspection visuelle du terrain en draine d'inspection et aussi à pied pour les points particuliers, à l'aide de supports cartographiques et de photographies aériennes afin de mettre à jour les sections nécessitant des travaux d'urgence.

Le Consultant travaillera en étroite collaboration avec la SOPAFER-B et le Concessionnaire (SITARAIL) afin d'avoir les meilleures informations et connaissance du réseau ainsi que des pathologies récurrentes et nouvelles. Il s'appuiera sur les normes convenues avec le Maître d'Ouvrage, notamment :

- les normes appliquées dans le cadre de la convention de concession actuelle avec SITARAIL ;
- les fiches de l'Union Internationale des Chemins de Fer (UIC).

À titre purement indicatif, le programme des travaux d'urgence nécessitant une mise à jour consiste en :

- des travaux de Renouvellement Voie et Ballast (RVB) sur les zones de déraillement, les zones de remontées de glaises qui constituent les endroits les plus fragiles de la ligne s'étendant sur un linéaire cumulé d'environ 60 km ;
- des travaux de reconstitution de la plateforme ferroviaire et de terrassements sur les zones de glaises, les plateformes les plus érodées, et les zones de RVB ;

des travaux de consolidation et de mise à niveau si nécessaire, de 22 ouvrages dont 19 ouvrages en béton (mise à niveau en tenant compte des données hydrauliques et hydrologiques et des hypothèses actualisées) et 3 ponts à tablier métallique (PTM) (mise à niveau en tenant compte des hypothèses de charge et de vitesse actualisées). Les travaux de réhabilitation sont localisés sur les zones de RVB, de reprise de plateformes ainsi que la remise aux normes d'ouvrages d'art et hydrauliques comme indiqué dans les tableaux ci-dessous :

DETAILS DES ZONES DE RVB PLAN D'URGENCE			
PK DEBUT	PK FIN	Longueur (Km)	Observations
PK 796 + 000	PK 808 + 000	12	Canton : Bobo - Dafinso
PK 945 + 000	PK 949 + 000	04	Canton : Pompoi - Siby
PK 1 052 + 800	PK 1 056 + 800	04	Canton : Koudougou - Niakago
PK 1 112 + 500	PK 1 135 + 000	23	Canton : Bingo - Ouaga

PK 1 135 + 000	PK 1 143 + 500	09	Canton : Bingo - Ouaga
LONGUEUR TOTAL (KM)		52	

Tableau 1 : localisation des points de travaux RVB

N.B : Ces localisations sont données à titre indicatif. Une actualisation de cette étendue des travaux par le Consultant est nécessaire pour tenir compte des réalités de terrain car certaines zones qui n'étaient pas urgentes au moment du premier diagnostic et qui le sont devenues avec le temps.

TRAVAUX DE TERRASSEMENT		
Désignation	Localisation	Longueur (en km)
PK frontière - Bobo	PK 783+000 au PK 789+700	07
Siby - Ouaga	PK 1098+512 au PK 1113+300/PK 1113+300 au PK 1113+800 PK 1113+800 au PK 1145+00 / Voies Stratégiques 07 km	54
Total (km)		61

Tableau 2 : localisation des terrassements

N.B : Ces localisations sont données à titre indicatif. Une actualisation de cette étendue des travaux par le Consultant est nécessaire pour tenir compte des réalités de terrain car certaines zones qui n'étaient pas urgentes au moment du premier diagnostic et qui le sont devenues avec le temps.

TRAVAUX DE REHABILITATION DES OUVRAGES D'ART ET HYDRAULIQUES			
Zone	Localisation	Ouvrage	
PK frontière - Bobo	PK 679+123	1 PTM	
	PPE PK 679+065, PPE PK 682+264, PPE PK 682+318, Buse PK 687+414, PPE PK 695+994, PPE PK 697+768, PV PK 741+860, PV PK 772+020, PPE PK 802+444, Dalot PK 802+860, PPE PK 892+815, PPE PK 894+712	12 OA	
Bobo - Siby	PK929+455,	1	PTM
	PPE PK908+205, PPE PK912+457, PPE PK915+090	3	OA
Siby - Ouaga	PK984+950	1	PTM
	PPE PK993+125, Dalot PK1013+524, PPE PK1074+625, remplacement Dalot par Buse PK1099+900	4	OA

Tableau 3 : localisation des OA et OH à traiter

N.B : Ces localisations sont données à titre indicatif. Une actualisation de cette étendue des travaux par le Consultant est nécessaire pour tenir compte des réalités de terrain car certaines zones qui n'étaient pas urgentes au moment du premier diagnostic et qui le sont devenues avec le temps.

Le Consultant usera de sa grande expérience et de ses connaissances en matière de normes de constructions ou de réhabilitations de chemin de fer afin d'examiner et d'identifier :

- les zones d'instabilité de la plateforme ;
- les zones de présence de glaises ;
- les zones de remblais érodés ;

- les zones d'occupations illégales des emprises par un habitat, les zones informelles et les zones en périphérie d'agglomération ;
- les zones d'inondations ;
- les zones des passages clandestins ;
- les zones de déraillements liés à la dégradation et à l'usure de l'armement de la voie (traverses, rails, attaches, etc.) ;
- les pathologies de la plateforme, en particulier celles des zones à l'origine d'un ralentissement ;
- les zones de travaux de Renouvellement Voie et Ballast (RVB) et de reconstitution de la plateforme ferroviaire et de terrassements les plus urgentes ;
- les ouvrages d'art/hydrauliques à réhabiliter ;
- les éléments de sécurité à réhabiliter d'urgence (barrière et plaques amovibles des Passages à Niveau (PN), sécurisation des emprises, etc.).

Le Consultant approfondira les aspects de changements climatiques impactant les infrastructures.

Au cours de cette activité, le Consultant élaborera un programme d'études de terrain (géotechniques, topographiques, relevés hydraulique, etc.) et mettra également à jour le calendrier des études issues de son offre en respectant les dates limites exigées dans les présents TdR.

NB : Les quantités des travaux de terrain à mener par le Consultant ne sauraient en aucun cas être inférieures aux quantités décrites ci-dessus.

Après cette étape, le Consultant transmettra un rapport de mise à jour du programme d'urgence.

A l'issue de cette phase, le Consultant élaborera toutes les études techniques détaillées d'exécution des travaux d'urgence à réaliser sous format 'un dossier technique avec un DAO

pour l'exécution des travaux d'urgence de la ligne ferroviaire, tels que le minima est décrit ci-après. 3.1.2.

3.1.2 Etudes techniques d'exécution et élaboration du dossier d'exécution du programme d'urgence

Le programme qui aura été retenu par le Maître d'Ouvrage fera l'objet d'une étude technique d'exécution suffisamment détaillée afin de permettre l'exécution des travaux d'urgence. Cette étude d'exécution ne nécessitera alors plus d'études approfondies de niveau exécution par des entreprises de travaux.

Cette étude d'exécution concernera les zones du programme d'urgence et contiendra les études sectorielles de terrain suivantes :

- Etude topographique,
- Etude hydrologique et hydraulique,
- Etude géotechnique,
- Etude ouvrages hydrauliques et ouvrages d'art,
- Etude de Renouvellement de la Voie Ballast (RVB),
- Etude en audit de la sécurité ferroviaire,
- Etude environnementale (notice d'impact environnemental et social),
- Dossier de plans d'exécution,
- Métrés et estimation confidentielle.

3.1.2.1 Etude Topographique

Une étude topographique ciblée détaillée au 1/500 - 1/1 000 dans les zones nécessitant des travaux de terrassements d'urgence. Les tâches minimales suivantes seront réalisées :

- Le linéaire de relevé topographique ne saurait être inférieur à 60 km sur l'emprise cadastrale du chemin de fer à une échelle au 1/2 000 ;

- Tous les ouvrages hydrauliques devant être réhabilités feront l'objet d'un relevé au 1/500, le relevé concernera une section transversale d'une bande de 200 m ou jusqu'au lit majeur du cours d'eau au droit de la ligne ferroviaire et sur une longueur de 500 m le long du cours d'eau de part et d'autre de la ligne ferroviaire et si nécessaire, une bathymétrie sera réalisée ;
- La mise en place de bornes pérennes nécessaires pour les travaux des entreprises ;
- Le respect des normes et règles topographiques au Burkina Faso, notamment le rattachement aux réseaux géodésiques de l'IGB et aux décrets relatifs aux travaux topographiques.

3.1.2.2 Etude Hydrologique et hydraulique

Une étude hydrologique et hydraulique pour les sections nécessitant une réhabilitation urgente en lien avec les agressions hydriques (ouvrages hydrauliques, ouvrages d'art, zones de remblais/déblais).

Le Consultant tiendra compte de la résilience climatique ainsi que du rapport GCA Climate change, étude sur le changement climatique réalisée sur la région géographique de SKBo. Cette dernière étude est disponible auprès du Maître d'Ouvrage.

Le Consultant utilisera des données pluviométriques collectées sur une période de trente (30) ans minimums. Si les observations ne sont pas fiables, il présentera à l'Administration, la méthode théorique la plus adaptée pour faire des prévisions. Enfin, il effectuera, si nécessaire, les calculs hydrauliques indispensables pour évaluer les dangers d'affouillements, aussi bien pour les fondations que pour les barrages et les berges.

Le dossier hydrologique regroupera toutes les informations collectées sur le site et qui proviennent :

- > des cartes de terrain ;
- > des cartes de géologie ;
- > des cartes de bassins versants ;

- > des relevés de précipitations et de flux de la station la plus proche de la zone du projet ;
- o informations climatiques (mesures de précipitations, enregistrements des stations de jaugeage à proximité ou dans la zone du projet) ;
- o mesures de niveau pour différentes crues ;
- o recherche sur le terrain réalisée par le Consultant ;
- o recherches menées sur les bassins versants de la zone du projet ;
- o modélisation des cours d'eau ;
- o etc.

L'étude hydraulique doit commencer par examiner la situation actuelle afin d'étudier l'impact de chaque ouvrage sur l'écoulement actualisé et les contraintes qu'il doit supporter pour s'en protéger.

Pour l'ensemble des situations qui peuvent se présenter, il y a lieu de distinguer la situation avec l'ouvrage d'origine, de celle avec un ouvrage éventuellement redimensionné afin de déterminer :

- > le niveau des plus hautes eaux en intégrant éventuellement les lâchers des retenues d'eau ;
- > les lignes d'eau et les sections de la voie touchée par les eaux ;
- > les vitesses et conditions d'écoulement ;
- > les quantités de matériaux charriés et la réduction du débouché superficiel suite à cela.

Pour ce faire, il y a lieu d'utiliser des méthodes et modèles informatiques de modélisations hydrauliques approuvées par le Maître d'Ouvrage, produisant des résultats avec une réserve de sécurité suffisante afin de dimensionner et/ou vérifier l'ensemble des sections nécessitant une réhabilitation urgente. Les données topographiques (profils en long, profils en travers du lit d'écoulement) issus des levés topographiques de terrain seront utilisées.

Il est essentiel que le niveau de conception soit adéquat afin de s'assurer que :

- o le gabarit de l'ouvrage soit adéquat pour permettre un écoulement sans obstacle des débits de crues ;
- o les ouvrages de protection/défense contre les affouillements soient pris en compte.

La méthode de dimensionnement utilisée sera soumise au visa du Maître d'Ouvrage par le Consultant.

Les débits seront calculés en utilisant les éléments suivants :

- > diagrammes d'intensité/durée des pluies, fréquence adaptée à la pluie ;
- > moyenne de perméabilité du terrain ;
- > l'évaluation des surfaces des bassins versants ;
- > la durée de concentration des eaux selon la topographie et les caractéristiques des bassins versants ;
- > un logiciel de simulation adapté.

En bref, l'objectif de toutes ces études est de déterminer et de dimensionner les infrastructures de drainage à adapter et éventuellement à mettre en place en complément de celles existantes ou en remplacement, en tenant compte des éléments suivants :

- > les longues périodes d'écoulement des cours d'eau importants à traverser par des ouvrages d'art ;
- > les débits annuels des cours d'eau moyens dont la continuité peut être garantie par des buses, dalots ;
- > le calcul du débit des bassins versants moyens, en vue de déterminer les sections des buses ou des dalots ;
- > la détermination du débouché minimum pour les ouvrages d'art sur les grands cours d'eau nécessitera également l'étude des conditions d'écoulement locales : section, rugosité des berges ;
- > les courbes intensité/durée seront également utilisées pour dimensionner les autres ouvrages de drainage tels que les fossés de voie, etc.

Un rapport sera rédigé et contiendra, les hypothèses, les normes et règlements, la collecte des données y compris un reportage photographique, les notes de calculs et résultats, leur analyse et les conclusions et recommandations.

3.1.2.3 Études Géotechniques de la plateforme et des ouvrages bétons et métalliques

Une étude géotechnique (sol et fondation, géotechnique ferroviaire) des sols en place incluant des essais et contrôle de qualité des rails existants ainsi que des sites de matériaux de viabilité

des sections de chemin de fer, infrastructure et équipement éligibles aux travaux d'urgence sera réalisée. Elle permettra d'obtenir les résultats géotechniques actuels des matériaux en place. Cette étude devrait également définir et quantifier les matériaux et leur qualité conforme aux normes requises afin de remettre en état, les matériaux et matériels en place.

Il s'agira à minima, d'effectuer tous les sondages, essais et études nécessaires afin :

- d'identifier la nature et la portance des sols d'assise ;
- de déterminer le type de fondation pour les ouvrages d'art et hydrauliques à remplacer et le niveau d'ancrage au niveau des sols d'assise ;
- d'identifier complètement les matériaux des différentes couches ainsi que leurs caractéristiques géotechniques ;
- d'identifier les caractéristiques des matériaux utilisables pour la construction de la plateforme ferroviaire afin de dégager des tendances de matériaux existants pour la définition des aménagements ;
- d'effectuer des recherches complémentaires de matériaux, le cas échéant, etc.
- de vérifier la qualité résiduelle des ouvrages en béton, des rails ainsi que des structures métalliques

Un rapport sera rédigé et contiendra, les hypothèses, les normes et règlements, la collecte des données y compris un reportage photographique, les notes de calculs et résultats, leur analyse et les conclusions et recommandations.

En détail, il comprendra : (1) des sous - dossiers afférents aux données des couches d'assise et en terrassements acquises par les investigations sur le terrain, (2) les essais de laboratoire et les analyses faites sur toutes ces données (interprétations des essais, vérifications de stabilité, etc.) du terrain naturel et des matériaux de viabilité, (3) les infrastructures métalliques (rail, ferme et diverses ossatures métalliques), les analyses faites et les recommandations.

Ces sous – dossiers y compris les notes de calcul de dimensionnement et de vérifications sont les suivants :

- étude des fondations des ouvrages d'art et hydrauliques complémentaires ou à réhabiliter ;
- les études d'auscultation des ouvrages ;
- étude des emprunts et granulats ;
- études du ballast existant, du rail et des équipements ;
- étude des sols d'assise ;
- recherche des sites d'emprunts et de carrières ;
- dimensionnement des couches d'assise ;
- formulation des bétons hydrauliques et ouvrages métalliques ;
- etc.

Les principales données seront synthétisées sur un graphique linéaire (profil en long géologique et géotechnique).

Le Consultant pourra sous-traiter les diverses prestations géotechniques de l'étude de la plateforme et l'étude de sol des fondations des ouvrages d'art avec le Laboratoire National du Bâtiment et des Travaux Publics (LNBTP) du Burkina Faso ou avec tout autre laboratoire agréé, approuvé par l'Administration.

La recherche des matériaux de viabilité, le dimensionnement de la structure de la ligne ferroviaire sont laissés à la responsabilité de l'expert géotechnicien. Il restera le seul responsable de la bonne conduite de cette étude vis-à-vis de l'Administration.

NB : L'attention du Consultant est attirée sur l'importance accordée par le Maître d'Ouvrage à la qualité de l'étude géotechnique dont la bonne exécution constitue un gage de la réussite de l'étude du Projet. Aussi, le Consultant devrait-il se couvrir de toutes les garanties notamment dans la constitution de son équipe géotechnique et prendra toutes les dispositions pour avoir à disposition à temps, les résultats des essais géotechniques en vue de les exploiter dans les délais. Cette équipe devra faire l'objet d'approbation par l'Administration avant le démarrage de l'étude géotechnique.

- Dimensionnement de la ligne ferroviaire

Le dimensionnement dans le cadre de la réhabilitation de la ligne ferroviaire se fera conformément à la norme UIC.

3.1.2.4 Etude d'Ouvrages Hydrauliques et Ouvrages d'Art

Les études comprennent deux étapes :

- Une étude d'auscultation des ouvrages d'art identifiés dans le programme d'urgence (tous types) sera conduite. Il s'agira de vérifier le niveau de dégradation des appareils d'appui, des fondations, des pathologies des armatures constituant l'ouvrage (corrosions, fatigues, etc.), des équipements, etc. en lien avec les normes requises puis définir et quantifier les travaux d'urgence à réaliser.
- Une étude de calcul de structure qui tiendra compte des normes usuelles de dimensionnement et des logiciels adaptés et acceptés par le Maître d'Ouvrage.
- Un rapport sera rédigé et contiendra, les hypothèses, les normes et règlements, la collecte des données y compris un reportage photographique, les notes de calculs et résultats, leur analyse et les conclusions et recommandations.

3.1.2.5 Etude de Renouvellement de la Voie Ballast (RVB)

Le Consultant aura à sa charge, l'étude RVB pour la superstructure ferroviaire dans les sections du programme d'urgence et en tenant compte dans le dimensionnement des objectifs de mise à niveau de la ligne. Il analysera les principaux défauts de la voie sur les sections identifiées pour les travaux d'urgence afin de justifier le linéaire de Renouvellement Voie et Ballast (RVB) retenu :

- géométrie des voies : sur-écartement, défaut de nivellement en y et z, de dévers, de gauche etc. ;
- rail : fissure, rail cassé, usure, usure ondulatoire, soudure défectueuse, étoilage, squat, écaillage, schelling, head-checkin, etc. ;
- ballast et traverses : ballast usé ou tassé, traverses « danseuses », attaches détachées, etc.

Sur la base du linéaire de RVB retenu, il définira, sur la base du dimensionnement effectué, le besoin en équipement de voie et les spécifications techniques de chaque composante conformément aux normes en vigueur et conformément aux objectifs spécifiques des présentes études.

Un rapport sera rédigé et contiendra, les hypothèses, les normes et règlements, la collecte des données y compris un reportage photographique, les notes de calculs de vérifications et dimensionnement et résultats, leur analyse et les conclusions et recommandations.,.

Les pièces graphiques pour la pose de l'armement de la voie sera identique à celle du tracé géométrique. Le Consultant fournira pour la pose du RVB, les pièces graphiques suivantes :

- tracé en plan par lot de 1000 m environ à une échelle 1/1 000,
- profils en long à l'échelle 1/100,
- profils en travers courant à l'échelle 1/100 à chaque 25 m d'équidistance.

3.1.2.6 Audit de la sécurité ferroviaire

Un audit de la sécurité ferroviaire sera réalisé sur les sections concernées par les travaux d'urgence sera menée. Il consistera à faire une analyse approfondie et formelle des risques, des incidents et des défaillances susceptibles d'affecter l'exploitation ferroviaire afin de définir l'ensemble des mesures organisationnelles, moyens humains et techniques nécessaires pour prévenir les accidents ferroviaires et en limiter les conséquences. L'audit portera notamment sur les équipements de signalisation, les dispositifs de sécurité, les procédures d'exploitation ainsi que les interfaces entre les travaux et le maintien de l'exploitation ferroviaire. Il sera conduit conformément aux normes et référentiels applicables en matière d'audit de la sécurité ferroviaire et sera réalisé en étroite collaboration avec le Concessionnaire, la SITARAIL, exploitant de la ligne ferroviaire. Les recommandations issues de cet audit en lien direct avec les sections nécessitant une réhabilitation urgente seront intégrées dans la dernière version des différentes études sectorielles.

3.1.2.7 Etude environnementale (notice d'impact environnemental et social)

L'objectif de la Notice d'Impact Environnemental et Social (NIES) est de collecter les données statistiques sur l'état initial de l'environnement à partir des rapports existants, de déterminer les activités du sous-projet susceptibles d'avoir des impacts sur l'environnement, d'évaluer les risques et impacts potentiels du sous-projet et de recommander des mesures et actions de bonification des impacts positifs et d'atténuation des impacts négatifs afin de garantir sa durabilité environnementale et sociale, conformément à la réglementation nationale, au CGES et aux normes environnementales et sociales de la Banque.

De manière spécifique, l'étude à réaliser consistera à :

- décrire de façon synthétique, les tronçons concernés par le programme d'urgence pour la section PK frontière RCI - Ouagadougou (raisons et justifications environnementales, sociales et économiques) ;
- décrire l'état initial des milieux naturels de la zone du sous-projet en présentant l'information actuellement disponible sur les ressources naturelles, l'environnement biophysique (faune, végétation, réseau hydrographique, etc.), la biodiversité, la pluviométrie et les effets du changement climatique et les composantes susceptibles d'être affectées par les activités du sous-projet. Un inventaire forestier et faunique sera réalisé.
- décrire l'état initial de l'environnement humain et socio-économique, en présentant l'information actuellement disponible sur les populations qui seront directement ou indirectement affectées par le sous-projet, les données démographiques essentielles, les infrastructures socio-économiques (santé, marchés, éducation), l'organisation administrative, l'habitat, le fonctionnement des systèmes de production, les modalités d'utilisation et de gestion des ressources naturelles et les aspects liés aux Violences Basées sur le Genre (VBG), l'exploitation et les abus sexuels ainsi que le harcèlement sexuel, etc. ;
- faire une analyse des alternatives avec ou sans projet y compris les variantes techniques du programme d'urgence prenant en compte les enjeux E&S de chaque variante, en

proposant une matrice simple qui distingue les impacts environnementaux et sociaux potentiels (négatifs et positifs) les plus significatifs ;

- réaliser la revue du cadre politique, légal, et institutionnel en matière d'environnement et du social (lois et cadres réglementaires) ; identifier toutes les lacunes qui pourraient exister et faire des recommandations pour les combler dans le contexte des activités du sous-projet. Pour chaque texte évoqué, mentionner les références contextuelles et faire le lien avec le sous-projet ;
- présenter toutes les conventions internationales et les protocoles dont le Burkina Faso est signataire en rapport avec les activités du sous-projet ;
- présenter la méthodologie d'évaluation de l'importance des impacts de manière qualitative et/ou quantitative ;
- identifier et analyser les risques et impacts environnementaux et sociaux potentiels (positifs et négatifs, directs et indirects, mineurs et majeurs, réversibles et irréversibles, cumulatifs ou associés, temporaires ou permanents) du sous-projet, en distinguant les différentes phases (préparation, exécution des travaux et exploitation) ;
- identifier pour chacun des risques et impacts environnementaux et sociaux, les mesures appropriées permettant d'éviter ou tout au moins, atténuer leurs impacts et définir les responsabilités des parties prenantes ;
- présenter le Mécanisme de Gestion des Plaintes (MGP) du projet dans le rapport de la NIES. Le MGP doit être culturellement adapté à la zone du projet conformément aux exigences des NES 2 et 10 du Cadre Environnemental et Social (CES) de la Banque mondiale ;
- réaliser des consultations des parties prenantes du sous-projet (bénéficiaires, populations affectées par le sous-projet (PAP), autorités administratives et coutumières, opérateurs économiques, populations, etc.) et les procès-verbaux, y compris les listes des participants à ces consultations à annexer au rapport, en conformité avec la législation et de la NES 10 du CES de la Banque mondiale ;

- élaborer le Plan de Gestion Environnementale et Sociale (PGES) en proposant (i) des mesures d'atténuation proportionnées aux risques et impacts évalués ; (ii) une quantification autant que possible, de ces mesures et une base d'estimation du coût détaillé ; (iii) des plans de surveillance et de suivi E&S appropriés, (iv) un mécanisme de gestion des plaintes détaillé pour le sous-projet, (v) des clauses environnementales et sociales spécifiques au sous-projet qui seront annexées au rapport et résumées dans le PGES et proposer des mesures de renforcement des capacités y relatives si besoin est ;
- élaborer et budgétiser un plan de fermeture et de réhabilitation des carrières et des emprunts exploités pendant les travaux ;
- annexer les codes de conduite spécifiques à faire signer par les Chefs de chantiers et les employés des entreprises chargées des travaux ;
- définir et proposer un cadre de devis des prix relatifs aux mesures environnementales et sociales à prendre en compte dans les DAO ;
- définir la structure et le contenu du Plan de Gestion Environnementale et Sociale de Chantier (PGESC) qui doit être préparé par l'entreprise de travaux retenue, en fonction des différentes phases (construction et exploitation), y compris le Plan Hygiène Santé et Sécurité (PHSS) ;
- etc.

Les recommandations de mitigations seront intégrées dans les sections nécessitant une réhabilitation urgente.

3.1.2.8 Dossier de plans détaillés

Ce dossier comprendra les plans de conception et les plans d'implantation de tous les ouvrages pour chaque section de travaux et pour chaque corps de travaux. Il s'agit pour chaque section ferroviaire de travaux :

(i) Section PK x+xx au PK x+ xx :

- Plans de situation au 1/100 000 ou convenu avec le Maître d'œuvre ;

- Plans d'ensemble pour chaque corps d'ouvrage (ouvrage d'art et hydraulique, voie ferrée et terrassements, équipement ferroviaire et signalisations-sécurité) contenant les relevés topographiques au 1/5 000 ou convenu avec le Maître d'œuvre ;
- Plans types pour chaque corps d'ouvrage au 1/50 ou convenu avec le Maître d'œuvre ;
- Plans de réhabilitation/confortation pour chaque corps d'ouvrage au 1/500 ou convenu avec le Maître d'œuvre ;
- Plans de détail d'exécution (profil en long et tracé en plan) pour chaque corps d'ouvrage au 1/500 et 1/50 ou convenu avec le Maître d'œuvre ;
- Plans d'implantation pour chaque corps d'ouvrage au 1/50, 1/100, 1/1 000 ou convenu avec le Maître d'œuvre.

(ii) Section Pk x+xx au Pk x+xx : etc.

3.1.2.9 Métrés détaillés et Estimation confidentielle des coûts

Le Consultant mènera cette étude sur la base des résultats des études techniques détaillées décrites ci-avant. Les métrés et estimations seront organisés par corps d'états dans l'esprit des travaux en entreprise.

Les métrés détaillés et le devis estimatif confidentiel actualisé seront élaborés en deux documents distincts et séparés et en fonction des sections ferroviaires en vue de l'allotissement des travaux.

- Métrés détaillés

Ce rapport contiendra :

- une présentation synthétique des conclusions de l'étude ;
- les métrés détaillés et récapitulatif ;
- la méthodologie d'exécution des travaux ;
- le planning prévisionnel des travaux et l'allotissement convenu avec le Maître d'Ouvrage.

NB : Les métrés intégreront autant que possible, les métrés des études de sauvegardes réalisées par un autre Consultant.

- Devis estimatif confidentiel

Ce document contiendra :

- le sous-détail de chaque prix unitaire ;
- le devis quantitatif et estimatif des travaux par section et par entité homogène et un récapitulatif par corps d'état.

Ce document devrait être transmis sous pli fermé.

3.1.3 Dossiers d'Appel d'Offres pour le programme d'urgence

Le Consultant est chargé de la préparation des DAO complets. Le DAO sera conçu selon les règles applicables aux Marchés Publics du Burkina Faso financés par la Banque mondiale et par l'utilisation du dossier type d'appel d'offres en vigueur pour les marchés de travaux financés par la Banque mondiale. Il comprendra tous les documents nécessaires à la consultation des entrepreneurs qualifiés et à l'établissement par ceux-ci, d'une soumission en vue de l'exécution des travaux, objet de l'appel d'offres.

Le Consultant approfondira et détaillera suffisamment les spécifications techniques des travaux pour chaque corps de travaux. Ces spécifications techniques seront réalisées en plusieurs volumes (non exhaustifs) notamment :

- Généralités, normes et diverses installations et assurance qualité,
- Terrassements, génie civil,
- Ouvrages d'art et hydrauliques,
- Voies ballast,
- Acquisitions de matériels ferroviaires ;
- Signalisation, sécurité,
- Spécifications environnementales.

Il détaillera les définitions des prix des travaux pour une meilleure compréhension des entreprises.

Il organisera les prix unitaires en les regroupant par corps d'état, travaux spécifiques et allotissement pour une meilleure compréhension des soumissionnaires des travaux

Les recommandations environnementales et sociales seront intégrées dans les DAO des travaux (cahier des clauses techniques particulières, cadres du bordereau des prix et du devis estimatif).

Une note d'information générale, établie par le Consultant sur la base des renseignements fournis par l'Administration doit permettre aux entreprises qui désirent participer à l'appel d'offres de prendre connaissance des informations aussi détaillées que possible sur l'environnement géographique, administratif, sécuritaire, économique et financier dans lequel va s'exécuter le marché, ainsi que sur le régime fiscal et douanier qui sera appliqué. La note comprendra dans une première partie, des renseignements d'ordre pratique tels que : la situation géographique, la climatologie, l'organisation administrative, les voies d'accès et de communication.

Dans la deuxième partie seront traités les éléments ayant une incidence financière directe sur le calcul des prix unitaires à savoir : le régime douanier, le régime fiscal, les charges sociales, le prix des matériaux, le prix des transports.

Ces informations seront données à titre indicatif aux entreprises, qui pourront s'adresser pour collecter des renseignements supplémentaires "aux adresses utiles" jointes à la note (adresses postales, téléphones, fax).

L'allotissement sera proposé au Maître d'Ouvrage pour avis. L'allotissement tiendra compte des spécificités des travaux afin de les regrouper de façon homogène à savoir :

- les travaux de terrassements, d'ouvrages hydrauliques et ouvrages d'art regroupés par sections géographiques homogènes ;
- les travaux de la signalisation - sécurité et équipement regroupés par zones géographiques homogènes ;
- les acquisitions des éléments de la superstructure (rails, traverses, ballast, attaches, etc.).

Le nombre et la consistance des lots doivent permettre la mise en concurrence des entreprises dans un cadre de travaux d'urgence et cohérent avec la spécificité des spécialités des entreprises.

3.1.4 Rapport synthétique de mission

Ce rapport est une consolidation des éléments et résultats obtenus à l'issue des études en vue de la réalisation des travaux inscrits dans le programme d'urgence. Il fera ressortir succinctement les hypothèses ayant guidé aux choix des résultats et énumérera les livrables issus de ces études. Il s'agira in fine, de faire un résumé opérationnel mettant en exergue la problématique, les résultats obtenus et les recommandations réalistes, opérationnelles et pragmatiques et concordées avec les parties.

3.1.5 Livrables de la phase d'études pour les travaux d'urgence

Nature des documents	Nombre	
	Physique	Numérique
Rapports provisoires de la reconnaissance et mise à jour du programme d'urgence de la ligne ferroviaire Ouagadougou-PK frontière RCI	05	03
Rapports définitifs de la reconnaissance et mise à jour du programme d'urgence de la ligne ferroviaire Ouagadougou-PK frontière RCI	05	03
Rapports provisoires de l'étude technique d'exécution pour le programme d'urgence de la ligne ferroviaire Ouagadougou-PK frontière RCI	05	03
Dossiers provisoires de plans détaillés	05	03
Rapports définitifs de l'étude technique d'exécution pour le programme d'urgence de la ligne ferroviaire Ouagadougou-PK frontière RCI :	05	03
Dossiers définitifs de plans détaillés	05	03

Nature des documents	Nombre	
	Physique	Numérique
DAO provisoires pour le programme d'urgence de la ligne ferroviaire Ouagadougou-PK frontière RCI	05	03
DAO Définitifs pour le programme d'urgence de la ligne ferroviaire Ouagadougou-PK frontière RCI	03	02
Rapport provisoire de l'étude environnementale et sociale conduisant à une production d'une notice d'impact environnemental et social (NIES)	05	03
Rapport définitif de l'étude environnementale et sociale conduisant à une production d'une notice d'impact environnemental et social (NIES)	03	02
Rapport provisoire de l'étude d'audit de la sécurité ferroviaire	03	02
Rapport définitif de l'étude d'audit de la sécurité ferroviaire	03	02
Rapport synthétique de mission : résumé opérationnel faisant ressortir la problématique, les résultats obtenus et les recommandations réalistes, opérationnelles et pragmatiques et concordées avec les parties	03	03

3.2 Contrôle et surveillance des travaux d'urgence

3.2.1 Etendue des prestations

Les prestations de contrôle et de surveillance des travaux d'urgence constituent une tranche conditionnelle de la mission. La décision de poursuivre cette phase conditionnelle dépendra de la réalisation des études techniques dans les délais impartis et avec la qualité requise à la satisfaction du Maître d'Ouvrage.

Ces prestations interviendront après la validation des études d'actualisation du diagnostic technique par le Consultant. Sur la base des DAO validés, des entreprises seront sélectionnées pour l'exécution des travaux. Les prestations de contrôle et surveillance des travaux seront assurées par le Consultant et consisteront essentiellement :

(i) au contrôle technique et à la surveillance de l'exécution des travaux ; (ii) aux contrôles géotechnique (approbation des différents emprunts et carrières, vérification de la qualité des matériaux et matériels, etc.) et topographique ; (iii) au contrôle de la mise en œuvre des mesures compensatrices environnementales et sociales ; (iv) au contrôle administratif et financier (établissement des attachements contradictoires, vérification des métrés et des décomptes, propositions éventuelles des projets d'ordres de services et des correspondances à la signature du Maître d'Ouvrage, production des rapports, etc.) ; (v) à l'audit de la sécurité ferroviaire.

Le Consultant assurera la totalité de ses tâches en étroite collaboration avec l'UCP SKBo et l'Agetib.

Le délai d'exécution de ces prestations est de **treize (13) mois** dont douze (12) mois pour l'exécution des travaux et un (01) mois pour la validation du décompte final des Entreprises et des plans de recollements ainsi que le dépôt du rapport final du Consultant.

Le début de la prestation sera marqué par un ordre de service de commencer les prestations que l'Administration délivrera au Consultant.

La responsabilité du Consultant est engagée au niveau des obligations générales et des clauses particulières détaillées ci-après :

- le respect du coût d'objectif et du délai d'exécution arrêtés définitivement après les analyses des offres ayant conduit au recrutement des entreprises. Durant l'exécution du projet, il étudiera des solutions pouvant procurer des économies ;
- la responsabilité de ses erreurs dans sa mission d'Ingénieur Conseil ;
- la responsabilité civile de tout dommage causé à des tiers du fait de tout acte fautif imputable à ses agents, dans le cadre de ses prestations.

3.2.2 Obligations générales

- Le Consultant mettra en place pour l'exécution de sa mission, les moyens en personnel

et en matériel qu'il définira conformément aux clauses particulières prescrites ci-après ;

- Les agents (Personnel clé) du Consultant, employés à temps plein, résideront de manière permanente sur le site des travaux pendant toute la durée des prestations du Consultant, hormis les périodes d'absences pour congés ou d'absences autorisées avec l'accord préalable du Maître d'œuvre ;
- Il assurera le soutien technique à son personnel (documentation) ;
- Il couvrira son personnel contre tous les risques de maladies et accidents de toute nature ;
- Il se tiendra pendant toute la durée des travaux, à l'écart de toute affaire d'ordre politique ou religieux concernant le Burkina Faso ;
- Il gardera pendant toute la durée des travaux et après son achèvement, le secret le plus strict vis-à-vis des tiers sur les informations recueillies lors des travaux ;
- Il gardera une indépendance d'action absolue vis-à-vis de quelques avantages que ce soit dans le cadre de ses attributions et s'abstiendra de toutes relations avec ce qui serait de nature à compromettre son objectivité ;
- Il veillera à éviter tout conflit d'intérêt dans le cadre de sa mission ;
- Il s'organisera à assurer le contrôle et la surveillance des activités de **toutes** les entreprises sur toutes les sections du chemin de fer en travaux de la frontière de la Côte d'Ivoire au PK fin à Ouagadougou.

3.2.3 Clauses particulières

Les prestations à fournir par le Consultant sont les suivantes :

Avant et pendant l'exécution des travaux : contrôle et surveillance des travaux

✓ Contrôle technique

Le Consultant veillera à travailler avec les dossiers des études d'actualisation du diagnostic technique, objet de sa première mission, validés par l'Administration. Elle apportera, le cas échéant, au diagnostic actualisé, toutes éventuelles corrections, améliorations et adaptations de détails nécessaires au cas où surviendraient des modifications liées au décalage entre la période de validation des études et celle de démarrage des travaux. Dans ce cas, ces actions seront menées sous la supervision de l'Agetib avant validation par l'UCP SKBo, celui-ci représentant le Maître d'Ouvrage.

Dans le cadre de ses prestations, le Consultant est chargée :

- du contrôle, de la vérification des plans d'exécution et des dossiers de détails établis par les Entreprises avant le démarrage effectif des travaux. Elle y apporte toutes corrections, améliorations et adaptations nécessaires ;
- de la vérification de la conformité des acquisitions (rails, traverses, attaches, etc.) ;
- de la vérification de la qualité des matériaux (ballast, latérite, sable, gravier, moellons, etc.) et de leur mise en œuvre. Elle est notamment responsable du contrôle et de la réception :

- de la localisation par les Entreprises, des gîtes d'emprunts de matériaux adaptés à la construction des remblais (étude géotechnique) ;
 - de la mise en œuvre des matériaux entrant dans l'exécution des travaux (caractéristiques minimales acceptables pour la mise en œuvre dans les différentes couches du corps de remblai) ;
 - de la qualité du compactage des différentes couches des remblais ;
 - des sites des carrières pour granulats et ballast. Le Consultant s'assurera que ces carrières présentent des matériaux de caractéristiques conformes et aptes à être utilisés aussi bien pour les couches de ballast que pour les bétons hydrauliques ;
 - de la qualité des bétons et de leur mise en œuvre ;
 - et de tous les matériaux nécessaires à l'exécution du projet (aciers, coffrages, peintures, panneaux, etc.).
- de toute mission à elle confiée par l'Administration tant que cette dernière reste dans le cadre de ses prestations relatives aux travaux d'urgence de la ligne ferroviaire Ouagadougou-PK Frontière CI.

Les interventions du Consultant portent sur les points suivants :

- vérification des dossiers d'exécution présentés par les Entreprises ;
- vérification des plannings soumis par les Entreprises ;
- vérifications systématiques et périodiques des données topographiques, des levés du terrain naturel et des différentes polygonales ;
- vérification des projets d'exécution présentés par les Entreprises ;
- vérification des notes de calcul ;
- présentation des dossiers d'exécution avec commentaires appropriés au Maître d'Ouvrage délégué ;
- contrôle et réception des installations de chantier ;
- approbation du personnel et du matériel proposés par les Entreprises ;
- contrôle de la mise en place effective du personnel et du matériel prévus dans les offres des Entreprises ;
- vérification des fiches de commande des équipements de la voie Ballast ;
- réception des équipements de la voie Ballast avant mise en œuvre ;
- contrôle de fonctionnement et de qualité selon les normes des équipements de la voie Ballast ; surveillance des travaux sur le terrain avec notamment :
 - contrôles topographiques y compris contrôle de l'implantation (bornes, points de référence, etc.) ;
 - contrôles géotechniques conformément au cahier des prescriptions techniques des travaux à exécuter, à l'aide d'un laboratoire approprié ;
 - contrôle de la qualité et de la mise en œuvre des matériaux ;
 - réception de chaque phase de travaux ;
 - tenue d'un journal de chantier ;
 - établissement des constats journaliers des travaux, des attachements récapitulatifs et métrés mensuels contradictoires avec les Entreprises pour l'établissement des

décomptes mensuels provisoires ;

- tenue de réunions hebdomadaires et mensuelles avec procès-verbaux ;
- participation à l'établissement des plans de recollement ;
- fourniture du dossier des ouvrages exécutés (DOE) ;
- rédaction des rapports mensuels synthétiques sur l'avancement du chantier ;
- rédaction des rapports trimestriels, circonstanciels et du rapport final ;
- assistance aux traitements des contentieux ou précontentieux éventuels avec les Entreprises de travaux ou avec des tiers.

Essais spéciaux

Des essais spéciaux sur les matériaux pourront être demandés au Consultant ou proposés par lui, essais pour lesquels le matériel nécessaire très spécifique ne peut pas être raisonnablement disponible sur le chantier comme par exemples :

- Finesse Blaine,
- Chaleur d'hydratation des ciments,
- Coefficient de polissage accéléré,
- Essais de prise du ciment (aiguille Vicat),
- Eprouvettes de mortier de ciment,
- Adhésivités,
- Essais sur les aciers, fermes et rails,
- Ferro scanne,
- Essais sur les peintures,
- Limite de retrait des sols,
- Etc.

Ces essais seront réalisés dans des laboratoires spécialisés disposant des équipements appropriés et accrédités.

Le Consultant devra faire la preuve de la qualité du ou des laboratoires qu'elle compte mettre en place et de ceux qu'elle compte utiliser à l'extérieur du Burkina Faso. Seuls les laboratoires agréés par l'Administration, ou possédant une accréditation internationale, seront autorisés.

Le Consultant devra présenter dans son offre, l'engagement d'un laboratoire géotechnique agréé à assurer sa responsabilité sur la fiabilité des essais réalisés par ses agents. L'organisation des laboratoires mis en place pour le contrôle du chantier devra être clairement explicitée dans la méthodologie de l'offre.

L'Agetib pourra procéder à tout moment, à des audits réguliers de ces laboratoires. A cet effet, les auditeurs mandatés devront avoir libre accès aux personnels, locaux, matériels et documents relatifs aux essais et contrôles.

✓ *Suivi de la mise en œuvre des mesures compensatrices environnementales et sociales*

Le Chef de Mission vérifiera le plan de mise en œuvre des mesures environnementales élaboré par les Entreprises conformément au PGES et s'assurera de sa mise en œuvre effective sur le terrain.

Il travaillera en étroite collaboration avec les experts en sauvegarde environnemental et sociaux du projet.

Il s'assurera que les campagnes de sensibilisation des populations vivant dans la zone d'influence du projet (ZIP) sur les problématiques liées au VIH/SIDA, au paludisme, à la protection de l'environnement et à la sécurité routière, sont animées par des ONG locales (en sous-traitance avec les Entreprises) spécialisées dans ces domaines. Ces campagnes se feront en étroite collaboration avec les services de l'Etat en charge des questions de santé publique, de protection de l'environnement et de la sécurité ferroviaire.

Avant de commencer ces prestations, le Consultant soumettra à l'accord préalable de l'Administration, le dossier de la méthodologie et de l'organisation qu'il aura choisi. En outre, il donnera dans son offre, les grandes articulations des dispositions qu'il compte mettre en œuvre dans le cadre de la réalisation de ladite mission.

✓ *Contrôle administratif et financier*

Le Chef de Mission contrôlera avec précision les quantités des travaux exécutées et vérifiera les métrés et attachements pour chaque entreprise. Il vérifiera les projets de décomptes mensuels présentés par les Entreprises.

Il rédigera éventuellement des courriers et les projets d'ordres de service à proposer à l'approbation de l'Administration.

✓ *Rapports*

Le Consultant établira des rapports mensuels de suivi, des rapports trimestriels, des rapports circonstanciels, un rapport final, le dossier des ouvrages exécutés (DOE) et un rapport général confidentiel. Ces rapports seront transmis au Maître d'œuvre. Celui-ci se prononcera sur les rapports mensuels de suivi, trimestriels et circonstanciels dans un délai de quatorze (14) jours à partir de leur réception. En concertation avec le Partenaire technique et financier (PTF) par le biais de l'UCP SKBo, il se prononcera dans les trente (30) jours sur le rapport final et le DOE. Faute d'observations dans ces délais, les rapports sont réputés approuvés. Dans le cas contraire, le Consultant dispose de sept (07) jours pour prendre en compte les observations du Maître d'Ouvrage et pour produire un nouveau rapport amendé, sauf instructions contraires dans la lettre d'observations.

a) Rapport mensuel :

Le rapport mensuel, très synthétique, fait le point sur l'avancement physique (y compris un reportage photographique) et financier du chantier, relate les événements majeurs, les aléas rencontrés et les solutions préconisées durant le mois écoulé, détaille la mobilisation en personnel et en matériel pour le Consultant et les Entreprises, et donne la programmation des travaux des Entreprises et des activités du Consultant pour le mois suivant. Le rapport fera également le point sur la mise en œuvre des activités de sensibilisation et le niveau de création d'emplois par les Entreprises, suite aux activités du projet suivant un modèle qui sera transmis par l'Administration que les Entreprises ont l'obligation de remplir mensuellement et de mettre à la disposition du Consultant.

Le rapport mensuel amendé est établi en cinq (05) exemplaires adressés au Maître d'Ouvrage délégué, au plus tard le dix (10) du mois qui suit la période concernée. La version électronique sera également transmise sur clé USB (en fichier PDF et version modifiable en format Word/Excel) au Maître d'Ouvrage Délégué qui fera suivre à la Banque Mondiale.

b) Rapport trimestriel :

Le rapport trimestriel relate l'état d'avancement du chantier (y compris un reportage photographique), les mouvements du matériel et du personnel des Entreprises et du contrôle, les difficultés rencontrées et les solutions préconisées, la situation financière du chantier et du contrôle et une synthèse des activités de sensibilisation et du niveau de création d'emplois par les Entreprises.

Le rapport trimestriel ne remplace pas le rapport mensuel du dernier trimestre. Le rapport amendé est établi en cinq (05) exemplaires adressés au Maître d'Ouvrage Délégué qui transmettra un (01) exemplaire à la Banque, au plus tard le quinze (15) du mois qui suit la période concernée. La version électronique sera également transmise sur clé USB (en fichier PDF et version modifiable format Word/Excel) au Maître d'Ouvrage Délégué qui fera suivre à la Banque Mondiale. Il est accompagné du tableur utilisé pour le rapport financier, qui doit contenir des données détaillées relatives au temps que les experts ont consacré au marché et aux dépenses imprévues.

c) Rapport circonstanciel

Autant que de besoin sollicité par l'Administration, le Consultant établit des rapports circonstanciels sur les accidents impliquant le personnel de chantier ou en lien, les difficultés ou les aléas techniques du chantier, les modifications importantes du marché ou entraînant des dépenses supplémentaires et imprévues ainsi qu'à l'issue des missions d'éventuels spécialistes. L'attention du Consultant est attirée sur la nécessité de produire ces rapports ou ces fiches d'aléas pour tout événement susceptible d'entraver soit la bonne marche du chantier, soit le respect des enveloppes financières, soit susceptible de générer des contentieux, des mécontentements des élus, des responsables ou des populations locales. Les événements ou agissements susceptibles d'avoir des retentissements négatifs dans les médias doivent être signalés au plus tôt par ce biais au Maître d'Ouvrage, au Maître d'Ouvrage Délégué et au Maître d'œuvre ainsi qu'à la Banque Mondiale.

Ce rapport peut aussi être produit à la demande explicite et formelle de l'Administration pour tout aspect lié au déroulement du projet.

Le le Consultant veillera à anticiper sur les dépassements de quantités par rapport au marché de base. En cas d'éventuels dépassements, elle est tenue de fournir une notice explicative comportant des propositions chiffrées correspondant aux solutions proposées pour justifier les dépassements de quantités projetés avant leur éventuelle réalisation. Le cas échéant, l'avis de la Banque Mondiale pourrait être requis à travers la signature d'un avenant pour acter ces modifications au marché initial.

S'ils sont produits à l'initiative du le Consultant, ces rapports seront adressés au Maître d'Ouvrage délégué en deux (02) exemplaires, et au Maître d'œuvre en deux (02) exemplaires, dans les délais appropriés à l'événement qui a conduit à leur rédaction. La version électronique

sera également communiquée au Maître d'Ouvrage Délégué qui fera suivre à la Banque Mondiale.

S'ils sont produits à la suite d'une demande particulière du Maître d'Ouvrage délégué, le délai imparti à leur rédaction, le nombre et la destination des exemplaires seront précisés dans la demande de rapport.

d) Dossier des ouvrages exécutés

Le dossier des ouvrages exécutés est élaboré par l'Entreprise et représente un document technique de fin de chantier qui décrit l'état réel de l'ouvrage après sa réalisation, en incluant toutes les modifications par rapport aux plans initiaux. Il sert à localiser précisément les éléments construits, comme les réseaux enterrés et à documenter leur fonctionnement et les conditions de maintenance. Ce dossier est obligatoire pour garantir la conformité des travaux et est transmis au futur exploitant de l'ouvrage.

Le Consultant :

- participe à l'établissement des plans de recollement ;
- examine et commente ou approuve les plans de recollement élaborés par l'Entreprise
- veille à la remise par l'entreprise, dans les délais requis, du dossier de recollement.

Le Dossier technique d'exécution comprend :

- Spécifications Techniques ;
- Notes de calculs ;
- Notes techniques ;
- Constat de chantier ;
- Journal de chantier ;
- Etudes d'exécution et de détails ;
- Plans d'exécution des ouvrages (un calque et trois tirages) ;
- Plans des ouvrages exécutés (un calque et trois tirages) ;
- Fiches descriptives des procédés ;
- Fiches techniques des matériaux ;
- Fiches techniques des matériels ;
- Résultats d'essais de conformité ;
- Normes techniques ;
- Dossier des attachements ;
- Matricule ferroviaire ;
- Feuilles d'essais du laboratoire (minute d'essai) ;

Il est à noter que ce dossier est préparé par le Consultant et l'entreprise qui sont collectivement responsable.

Ce dossier devra parvenir au plus tard un (01) mois après la réception provisoire des travaux.

d) Collecte des données pour les indicateurs du projet

Le Consultant contribue à la collecte de données pour les indicateurs d'un projet à travers des méthodes systématiques pour mesurer les performances du projet, en utilisant des outils quantitatifs et qualitatifs. Cela implique la planification de collecte en déterminant la méthodologie, les ressources et le calendrier, de définir des critères de réussite basés sur des cibles, et de choisir les méthodes de collecte adaptées comme les entretiens, les focus groups ou les observations.

Tout particulièrement, le consultant a pour rôle de collecter et documenter les données relatives aux emplois temporaires créés par le projet, conformément aux éléments de la fiche de suivi annexée. Cette mission comprend :

- la collecte des informations de base pour chaque emploi créé, notamment : Nom et prénom, sexe, nationalité, âge, quartier ou commune d'habitation
- la collecte de toute autre donnée pertinente liée à la participation au projet.

Pour cela, le consultant devra:

- définir la méthodologie et les outils adaptés (entretiens, questionnaires, observations sur site, focus groups) ;
- allouer des ressources nécessaires et établir un calendrier de collecte;
- compiler systématiquement les informations recueillies dans la fiche de suivi pour chaque période visée ;
- vérifier la cohérence et la fiabilité des données collectées ;
- transmettre régulièrement les données au Maître d'ouvrage pour suivi et intégration dans les indicateurs du projet (hebdomadaire).
- produire des rapports synthétiques présentant le nombre, le profil et la répartition des emplois créés ;
- mettre en évidence les tendances, les écarts et les recommandations pour améliorer la création d'emplois dans le cadre du projet.

Ainsi, le consultant assure un suivi rigoureux et systématique des emplois générés par le projet, garantissant la disponibilité de données fiables pour le suivi des indicateurs sociaux et l'évaluation de l'impact du projet.

d) Reportage avec l'Outil GEMS et Mapillary du projet

Le Consultant fera la collecte des informations avec l'outil GEMS et un reportage photographique avec l'outil Mapillary pour un suivi à distance de l'Agetib et l'UCP SKBo. Le point focal du reporting sera déterminé par le chef de mission et pourra être l'expert topographe ou l'expert environnementaliste. La collecte se fera hebdomadairement et les liens communiqués au Maître d'Ouvrage délégué et au Maître d'ouvrage en même temps que les Pv de réunion hebdomadaire.

Une formation sur ces outils pourra être faite au démarrage des travaux par le biais de l'UCP.

3.2.4 Audit de sécurité ferroviaire en fin de travaux

À l'issue de l'exécution des travaux et préalablement à la réception définitive des ouvrages concernés et à leur remise en exploitation, le Consultant à travers son spécialiste en sécurité ferroviaire réalisera un audit de sécurité ferroviaire post-travaux portant sur les sections, ouvrages, équipements et installations ayant fait l'objet des travaux de réhabilitation d'urgence. Cet audit a pour objectif de vérifier que les travaux réalisés permettent une exploitation de la ligne dans des conditions de sécurité conformes aux exigences applicables, aux prescriptions des dossiers d'appel d'offres, aux études validées ainsi qu'aux normes ferroviaires en la matière.

L'audit portera entre autres :

- la vérification de la conformité des travaux exécutés par rapport aux études techniques, plans d'exécution, prescriptions techniques et exigences de sécurité applicables ;
- la vérification du bon état de fonctionnement des équipements et dispositifs concourant à la sécurité ferroviaire ;
- la vérification de la prise en compte des observations et recommandations formulées au cours des études ;
- l'identification des éventuelles non-conformités, insuffisances ou risques résiduels susceptibles d'affecter la sécurité des circulations ferroviaires ;
- l'évaluation éventuelle des mesures correctives nécessaires avant la remise en exploitation des sections concernées

Le Consultant conduira cet audit en étroite collaboration avec le Maître d'Ouvrage, l'AGETIB, la SOPAFER-B et le Concessionnaire/exploitant de la ligne, afin de prendre en compte les exigences réelles d'exploitation et de sécurité. À l'issue de l'audit, le Consultant établira un rapport d'audit de sécurité ferroviaire post travaux. Les conclusions de l'audit seront prises en compte dans le cadre de la réception des travaux. La durée de mobilisation du Spécialiste en sécurité ferroviaire prendra en compte cet audit.

3.2.5 Livrables de la phase Contrôle et surveillance des travaux du programme d'urgence

Les livrables suivants sont attendus du Consultant pendant la phase contrôle et surveillance des travaux du programme d'urgence :

N°	Livrables	Nombre Physique / Numérique	Délais de dépôt (jrs)	Délais de validation (jrs)	Observations / Délais de dépôt final (jrs)
1	Rapports mensuels d'avancement des travaux	7 / 3	10	7	3
2	Rapports trimestriels d'avancement des travaux	7 / 3	20	7	3
3	Rapport provisoire d'audit de sécurité ferroviaire en fin de travaux	7 / 3	À la fin des travaux		
4	Rapport d'achèvement (final) des travaux	7 / 3	30	15	15
5	Rapport circonstancié	7 / 3	1 à 5 jours selon le cas	5	3
6	Dossier des ouvrages exécutés	7 / 3	30	15	15
7	Collecte des données pour les indicateurs du projet	3 / 3	hebdomad aire	5	3
8	Décomptes mensuels provisoires des entreprises	10 / 3	mensuel		
9	Décomptes mensuels provisoires de du Consultant	10 / 3	mensuel		
10	Décomptes finaux des entreprises	10 / 3	30	15	15

N°	Livrables	Nombre Physique / Numérique	Délais de dépôt (jrs)	Délais de validation (jrs)	Observations / Délais de dépôt final (jrs)
11	Décompte final du Consultant	10 / 3	30	15	15
12	Journal mensuel de chantier	-	journalier		
13	Procès-verbaux de réunions hebdomadaires de chantier	10 / 3	hebdomad aire	-	-
14	Rapport mensuel de suivi environnemental	1 / 3	mensuel	5	3
15	Rapport trimestriel de suivi environnemental	1 / 3	Trimestrie 1	5	3

4 INTERACTIONS, CALENDRIER DE L'ACTUALISATION DU DIAGNOSTIC TECHNIQUE EXISTANT

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 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 devra, dans un délai maximal d'une (01) semaine à compter de la notification du contrat d'étude, soumettre à l'approbation du Maître d'Ouvrage, la liste et le curriculum vitae du personnel expert et de soutien affecté à la mission. L'Administration se réservera, pendant toute la durée de l'étude, le droit de refuser ou de faire remplacer tout personnel dont les capacités techniques ou les comportements auront été jugés inadéquats et ce, à la charge du Consultant.

Par ailleurs, le personnel proposé en remplacement doit disposer au minimum des qualifications du personnel à remplacer.

4.2 Interactions avec le Maître d'Ouvrage

Dans le cadre du Projet, les interactions avec le Maître d'Ouvrage (MO) revêt une importance cruciale pour assurer le succès et la pertinence du Projet envisagé. Tout au long de cette phase, il est impératif d'établir une communication fluide et transparente, où les échanges d'informations entre les parties prenantes demeurent réguliers et structurés. Le Maître d'Ouvrage, en tant que détenteur des objectifs et des contraintes stratégiques du Projet, est un partenaire clé dans la définition des besoins, la validation des hypothèses et la prise de décisions éclairées. Les réunions de cadrage, périodiques, les rapports d'avancement et les sessions de revue sont autant de mécanismes essentiels pour garantir une compréhension mutuelle et un alignement constant sur les objectifs du projet. Cette interaction proactive contribue à anticiper

les ajustements nécessaires, à gérer les risques potentiels, et à s'assurer que le projet demeure en adéquation avec les attentes du Maître d'Ouvrage, jetant ainsi les bases solides d'une collaboration fructueuse tout au long du cycle du Projet.

Il n'y a pas de services et installations fournis par le Maître d'Ouvrage en dehors de la documentation en sa possession.

4.3 Calendrier de l'actualisation du diagnostic technique existant, des études d'exécution et de la préparation des DAO

Le calendrier d'exécution de l'actualisation du diagnostic technique existant, des études d'exécution et de la préparation des DAO a été estimé et défini à partir de la date de démarrage (Mo) qui figurera dans l'ordre de service (OS) de démarrage des prestations.

Le calendrier est estimé dans le tableau ci-dessous :

Désignation	Responsabilité	Durée (mois)	Délai d'exécution des prestations quatre mois et demi (04,5 mois), hors délais des ateliers de validation et d'approbation de l'Administration (mois)
Début de prestations	Consultant		Mo+00
Rapports provisoires de la reconnaissance et mise à jour du programme d'urgence de la ligne ferroviaire Ouagadougou-PK frontière RCI	Consultant	1.50	Mo+1.50
Atelier de validation des rapports	UCP SKBo/Agetib/DGNET/SOPAFER-B/CTS	0.50	Mo+2.00
Rapports définitifs de la reconnaissance et mise à jour du programme d'urgence de la ligne ferroviaire	Consultant	0.50	Mo+2.50

Ouagadougou-PK frontière RCI			
Rapports provisoires de l'étude technique d'exécution pour le programme d'urgence de la ligne ferroviaire Ouagadougou-PK frontière RCI	Consultant	1.25	Mo+3.75
Rapport provisoire de l'Etude environnementale et sociale (NIES)	Consultant	1.25	Mo+3.75
Rapport provisoire de l'audit de la sécurité ferroviaire	Consultant	1.25	Mo+3.75
Atelier de validation des rapports	UCP SKBo/Agetib/DGNET/SOPA FER-B/CTS	0.5	Mo+4.25
Rapports définitifs de l'étude technique d'exécution pour le programme d'urgence de la ligne ferroviaire Ouagadougou-PK frontière RCI	Consultant	0.50	Mo+4.75
Rapport définitif de l'Etude environnementale et sociale (NIES)	Consultant	0.50	Mo+4.75
Rapport définitif de l'Etude en audit de la sécurité ferroviaire	Consultant	0.50	Mo+4.75
DAO provisoires	Consultant	0.25	Mo+5.00
Atelier de validation des rapports	UCP SKBo/Agetib/DGNET SOPA FER-B CTS	0.50	Mo+5.50
DAO définitifs	DGNET SOPA FER-B CTS	0.25	Mo+5.75

Rapport synthétique de mission : résumé opérationnel faisant ressortir la problématique, les résultats obtenus et les recommandations réalistes, opérationnelles et pragmatiques et concordées avec les parties	Consultant	0.25	Mo+6.00
---	------------	------	---------

NB :

- Mo = date de notification au Consultant, de l'ordre de service de commencer les prestations ;
- Les délais n'incluent pas la période de validation de l'Administration estimée à 1.50 mois.

En complément des dossiers ci-dessus, le Consultant remettra l'ensemble des documents écrits (versions définitives) sur supports numériques contenant les fichiers en formats modifiables.

NB : Le Consultant fournira en outre, une version exploitable (dxf, dwg, xls, word, etc.) des pièces graphiques.

4.4 Calendrier du contrôle et de la surveillance des travaux

Le calendrier d'exécution du contrôle et de la surveillance des travaux a été estimé et court à partir de la date de démarrage (Mo) qui figurera dans l'ordre de service (OS) de démarrage des prestations.

La durée totale pour les services de contrôle et de la surveillance des travaux est estimée à treize (13) mois en continu dont douze (12) mois pour l'exécution des travaux et un (01) mois pour la validation du décompte final des Entreprises et des plans de recollements ainsi que le dépôt du rapport final du Consultant avec possibilité de suspendre la prestation pour cas de force majeure.

4.5 COMITE TECHNIQUE DE SUIVI DES ETUDES ET DU SUIVI CONTRÔLE DES TRAVAUX

L'exécution de l'actualisation du diagnostic, de l'élaboration des DAO et du contrôle et surveillance des travaux d'urgence de la ligne ferroviaire Ouagadougou-PK frontière RCI s'effectuera sous la responsabilité du Maître d'Ouvrage. Pour les besoins de suivi technique de l'actualisation du diagnostic, de l'élaboration des DAO et du contrôle et surveillance des travaux d'urgence de la ligne ferroviaire Ouagadougou-PK frontière RCI , un Comité Technique de Suivi (CTS) constitué des représentants du Burkina Faso et du pays limitrophe concerné sera mis en place. Dans chaque pays, il sera désigné un point focal. Il convient de préciser qu'outre ce CTS, une Cellule chargée du suivi des activités du projet sera mise en place par l'Administration. Cette Cellule sera composée d'un personnel essentiellement de l'UCP SKBo, de l'Agetib, de la SOPAFER-B et de la DGNET qui assurera le suivi des prestations du Consultant sur le terrain ainsi que des études sectorielles. Ce personnel comprendra un Chef de Projet au sein de l'équipe Agetib qui fera des visites périodiques sur le terrain et trois (03) homologues qui seront à pied d'œuvre sur le site. La composition et le mode de fonctionnement de ladite Cellule seront communiqués au Consultant avant le démarrage effectif de ses prestations.

Le Consultant est libre de proposer dans son calendrier, des réunions de travail additionnelles ou des réunions avec le CTS ou le groupe de suivi de chaque Etat qu'il estime nécessaires au bon déroulement de l'étude. Des réunions de suivi périodiques avec le groupe de suivi (de chaque Etat) en particulier devront être organisées par le Consultant pour témoigner de l'évolution du projet.

4.6 RESTITUTION ET VALIDATION DES LIVRABLES

A la remise des livrables provisoires, conformément à la réglementation nationale, le Comité se réunira avec le Consultant attributaire du marché pour une séance de restitution afin de lui permettre de s'assurer du bon déroulement de l'étude.

Le Consultant prendra les dispositions pour que les membres du Comité de restitution de l'Administration disposent à temps, des documents à analyser.

Le Consultant établira alors les procès-verbaux de ces réunions, contenant notamment les décisions et recommandations retenues. La validation des livrables tiendra compte des conclusions de l'atelier de restitution et le procès-verbal de cette réunion sera transmis officiellement au Consultant.

Remarques importantes :

- i. La présence de tous les experts clés est obligatoire sauf autorisation expresse de l'Administration.
- ii. La validation des livrables sera faite au cours d'un atelier en présence d'un Comité de validation (composé des représentants des structures du CTS) et des différents experts prévus dans le contrat du Consultant.

Un délai maximum de deux (02) semaines est réservé au Maître d'Ouvrage pour amender chaque dossier déposé par le Consultant.

5 PARTENARIAT ET TRANSFERT DE CONNAISSANCES

En vue de réaliser l'actualisation du diagnostic, de l'élaboration des DAO et du contrôle et surveillance des travaux d'urgence de la ligne ferroviaire Ouagadougou-PK frontière RCI, les Consultants peuvent s'associer en groupements pour augmenter leurs chances de présenter le niveau d'exigence requis tant au niveau des références que des profils des experts attendus. Les groupements doivent disposer d'une convention les liant solidairement et conjointement pour l'exécution des prestations. Ils devront par ailleurs, désigner un Mandataire (Chef de file) à cet effet.

Le Consultant devra mettre en place pour les besoins d'actualisation du diagnostic technique existant, une équipe pluridisciplinaire devant posséder les diplômes et qualifications requis dans les différents domaines, objet des études, et une expérience probante.

Afin que son offre soit éligible, chaque candidat devra compter en son sein, au moins un bureau burkinabè et dont la valeur de la contribution représente au moins 25% de la valeur de son offre. Par ailleurs, le processus de transfert de connaissances vers le partenaire burkinabè devra être détaillé dans la note méthodologique.

6 EXPERTISES ATTENDUES

6.1 Expertises pour l'actualisation du diagnostic et de l'élaboration des DAO des travaux d'urgence de la ligne ferroviaire Ouagadougou-PK frontière RCI

Le personnel clé au sein du candidat ou du groupement, affecté à l'actualisation du diagnostic et de l'élaboration des DAO des travaux d'urgence de la ligne ferroviaire Ouagadougou-PK frontière RCI doit être composé des experts suivants (la non-maîtrise de la langue française est une condition de rejet pour le personnel clé ci-après).

Désignation	Qualifications
Chef de Mission	Le Chef de Mission du Consultant sera responsable de la gestion du contrat et de la réalisation des objectifs du Projet. De niveau Ingénieur ferroviaire ou Ingénieur Génie Civil/Travaux Publics diplômé (Bac + 5 ans) ou équivalent, il doit disposer d'au moins quinze (15) ans d'expérience professionnelle pertinente dans le domaine des études et/ou du contrôle de travaux de construction de lignes ferroviaires. Il doit avoir participé en tant que Chef de Mission durant les dix (10) dernières années, à au moins deux (02) projets d'études techniques d'infrastructures ferroviaires et avoir une expérience professionnelle marquée dans des projets de transports en Afrique. Il doit avoir une maîtrise parfaite de la langue française. Une expérience professionnelle pertinente en Afrique subsaharienne sera un atout.

Désignation	Qualifications
Ingénieur Ferroviaire (Spécialiste en Infrastructures ferroviaires – Installations fixes)	De niveau Ingénieur diplômé de formation Génie Civil/Travaux Publics (Bac + 5 ans) ou équivalent, il doit disposer d'au moins douze (12) ans d'expérience dans le domaine des études et/ou du contrôle des travaux de construction de lignes ferroviaires comportant des ouvrages d'art. Il doit avoir participé avec succès, comme Ingénieur Ferroviaire, à des missions d'études ou de contrôle de travaux de lignes ferroviaires au cours des dix (10) dernières années dans le monde et particulièrement en Afrique. Il doit avoir participé à au moins deux (02) missions d'études d'infrastructures ferroviaires. Il doit avoir une maîtrise parfaite de la langue française. Une expérience professionnelle pertinente en Afrique subsaharienne sera un atout.
Ingénieur Ouvrages d'Art et hydrauliques	De niveau Ingénieur diplômé de formation Génie Civil ou Travaux Publics (Bac + 5 ans) ou équivalent, il doit disposer d'au moins douze (12) ans d'expérience dans le domaine des études et/ou du contrôle de travaux de lignes ferroviaires comportant des ouvrages d'art. Il doit avoir participé avec succès, en tant qu'Ingénieur Ouvrages d'Art, à des missions d'études ou de contrôle de travaux de lignes ferroviaires comportant des ouvrages d'art notamment les Ponts à Poutrelle Enrobée, les ponts à tabliers Métalliques et les ponts en béton armé dans le monde et particulièrement en Afrique avec au moins six (06) ans d'expérience en matière d'études et de conception des projets ferroviaires. Il doit avoir participé à au moins deux (02) missions d'études d'infrastructures ferroviaires et maîtriser la langue française. Une expérience professionnelle pertinente en Afrique subsaharienne sera un atout.

Désignation	Qualifications
Ingénieur en construction métallique (pont à tablier métallique)	De niveau Ingénieur en Construction Métallique (Bac + 5 ans) ou équivalent, il doit disposer d'au moins douze (12) ans d'expérience dans le domaine des études et/ou du contrôle de travaux de lignes ferroviaires comportant des ponts à tabliers métalliques. Il doit avoir participé avec succès, en tant qu'Ingénieur en Construction Métallique, à des missions d'études ou de contrôle de travaux de lignes ferroviaires comportant des ouvrages d'art notamment, les ponts à tabliers Métalliques dans le monde et particulièrement en Afrique avec au moins six (06) ans d'expérience en matière d'études et de conception des projets ferroviaires. Il doit avoir participé à au moins deux (02) missions d'études d'infrastructures ferroviaires et maîtriser la langue française. Une expérience professionnelle pertinente en Afrique subsaharienne sera un atout.
Ingénieur Géotechnicien	De niveau Ingénieur diplômé de formation Génie Civil ou Ingénieur Géotechnicien (Bac + 5 ans) ou équivalent, il doit disposer d'au moins quinze (15) ans d'expérience dans le domaine des études et du contrôle et/ou du suivi de travaux de lignes ferroviaires comportant des ouvrages d'art dont six (06) ans au moins en matière d'études géotechniques des projets routiers ou ferroviaires. Il doit avoir participé en tant qu'Ingénieur Géotechnicien, à des études ou missions de contrôle de projets de lignes ferroviaires comportant des ouvrages d'art dans le monde et particulièrement en Afrique. Il doit avoir participé à au moins deux (02) missions d'études d'infrastructures ferroviaires. Il doit maîtriser la langue française. Une expérience professionnelle pertinente en Afrique subsaharienne sera un atout.

Désignation	Qualifications
Ingénieur Hydrologue ou Hydraulicien	De niveau Ingénieur diplômé de formation Génie Civil ou de Génie Rural (Bac + 5 ans) ou équivalent, qualifié ou spécialisé en hydrologie et hydraulique routière ou ferroviaire, il doit disposer d'au moins douze (12) ans d'expérience dans le domaine des études et/ou du contrôle des travaux de lignes ferroviaires comportant des ouvrages d'art, en tant qu'Ingénieur Hydrologue ou Hydraulicien dans le monde et particulièrement en Afrique dont cinq (05) ans au moins en matière d'études hydrologiques et hydrauliques des projets ferroviaires ou routiers. Il doit avoir participé à au moins deux (02) missions d'études d'infrastructures ferroviaires. Il doit maîtriser la langue française. Une expérience professionnelle pertinente en Afrique subsaharienne sera un atout.
Ingénieur Topographe (Géomètre expert)	De niveau Ingénieur Géomètre diplômé (Bac + 5 ans), spécialisé en topographie ou équivalent, disposant d'au moins douze (12) ans d'expérience dans le domaine des études ou de contrôle et/ou de suivis topographiques de travaux de construction de lignes ferroviaires comportant des ouvrages d'art, en tant qu'Ingénieur Topographe, dont cinq (05) ans au moins en matière d'études topographiques de projets ferroviaires ou routiers dans le monde et particulièrement en Afrique. Il doit avoir participé à au moins deux (02) missions d'études d'infrastructures ferroviaires. Il doit maîtriser la langue française. Une expérience professionnelle pertinente en Afrique subsaharienne sera un atout.

Désignation	Qualifications
Spécialiste en sécurité ferroviaire	De niveau Ingénieur (Bac + 5 ans) en ferroviaire ou transport ou Géographie des Transports ou ingénierie des déplacements ou mobilité ou sécurité ferroviaire. Il devra disposer d'une certification en sécurité ferroviaire. Il aura au moins huit (08) ans d'expérience générale dans le domaine ferroviaire; dont cinq (05) ans au moins, en matière d'études (audit ou inspection) en sécurité ferroviaire ou routière. Il devra posséder une bonne connaissance de la langue française. Il devra disposer d'au moins deux (02) expériences en tant qu'expert principal à la réalisation d'au moins deux (02) audits ou d'inspections en sécurité ferroviaire ou routière. Il sera mobilisé sur toute la durée de la mission.
Environnementaliste	De niveau Bac + 5 ans dans le domaine de l'environnement ou équivalent, il doit disposer d'une expérience générale dans le domaine de l'environnement qui ne sera pas inférieure à dix (10) ans dont six (06) ans en matière d'études environnementales et sociales et/ou de suivi de la mise en œuvre des Plans de gestion environnementale et sociale et Plans d'Action et de Réinstallation des projets relatifs aux travaux de constructions/réhabilitations de lignes ferroviaires dans le monde et particulièrement en Afrique. Il doit avoir participé à au moins deux (02) missions de contrôle et de surveillance des travaux d'infrastructures ferroviaires. Il doit maîtriser la langue française. Une expérience professionnelle pertinente en Afrique subsaharienne sera un atout.

Désignation	Qualifications
Ingénieurs Projeteurs (02)	De niveau Ingénieur Génie Civil diplômé (Bac + 5 ans), il doit disposer d'au moins huit (08) ans d'expérience dans le domaine de l'élaboration des plans et des métrés des études dans le domaine du Génie Civil, dont cinq (05) ans au moins en matière d'études de projets ferroviaires ou routiers dans le monde et particulièrement en Afrique. Il doit avoir participé à au moins deux (02) missions d'études d'infrastructures ferroviaires ou routières. Il doit maîtriser la langue française. Une expérience professionnelle pertinente en Afrique subsaharienne sera un atout.

Equipes techniques d'appui

Sans être exhaustif, le Consultant mobilisera un personnel de soutien et d'appui technique comme suit :

- Deux (02) équipes géotechniques mises à disposition par un laboratoire agréé au Burkina Faso avec lequel le Consultant sous traitera les diverses prestations géotechniques ;
- Quatre (04) équipes topographiques, chacune composée au moins d'un (01) Chef d'équipe, d'un (01) opérateur topo, de deux (02) aide-opérateurs, d'un(e) (01) dessinateur/dessinatrice, des manœuvres et d'un (01) chauffeur.

6.2 Expertises pour le contrôle et la surveillance

Le Consultant mobilisera les experts suivants :

Désignation	Qualifications
Chef de Mission	Le Chef de Mission du Consultant sera responsable de la gestion du contrat et de la réalisation des objectifs du Projet. De niveau Ingénieur ferroviaire ou Ingénieur Génie Civil/Travaux Publics diplômé (Bac + 5 ans) ou équivalent, il doit disposer d'au moins quinze (15) ans d'expérience professionnelle pertinente dans le domaine des études et/ou du contrôle de travaux de construction de lignes ferroviaires. Il doit avoir participé en tant que Chef de Mission durant les dix (10) dernières années, à au moins deux (02) projets de contrôle et de surveillance des travaux d'infrastructures ferroviaires et avoir une expérience professionnelle marquée dans des projets de transports en Afrique. Il doit avoir une maîtrise parfaite de la langue française. Une expérience professionnelle pertinente en Afrique subsaharienne sera un atout.
Ingénieur Ferroviaire (Spécialiste en Infrastructures ferroviaires – Installations fixes)	De niveau Ingénieur diplômé de formation Génie Civil/Travaux Publics (Bac + 5 ans) ou équivalent, il doit disposer d'au moins douze (12) ans d'expérience dans le domaine des études et/ou du contrôle des travaux de construction de lignes ferroviaires comportant des ouvrages d'art. Il doit avoir participé avec succès, comme Ingénieur Ferroviaire, à des missions d'études ou de contrôle de travaux de lignes ferroviaires au cours des dix (10) dernières années dans le monde et particulièrement en Afrique. Il doit avoir participé à au moins deux (02) missions de contrôle et surveillance des travaux d'infrastructures ferroviaires. Il doit avoir une maîtrise parfaite de la langue française. Une expérience professionnelle pertinente en Afrique subsaharienne sera un atout.

Désignation	Qualifications
Ingénieur Ouvrages d'Art et hydrauliques	De niveau Ingénieur diplômé de formation Génie Civil ou Travaux Publics (Bac + 5 ans) ou équivalent, il doit disposer d'au moins douze (12) ans d'expérience dans le domaine des études et/ou du contrôle de travaux de lignes ferroviaires comportant des ouvrages d'art. Il doit avoir participé avec succès, en tant qu'Ingénieur Ouvrages d'Art, à des missions d'études ou de contrôle de travaux de lignes ferroviaires comportant des ouvrages d'art notamment les Ponts à Poutrelle Enrobée, les ponts à tabliers Métalliques et les ponts en béton armé dans le monde et particulièrement en Afrique avec au moins six (06) ans d'expérience en matière d'études et de conception des projets ferroviaires. Il doit avoir participé à au moins deux (02) missions de contrôle et de surveillance des travaux d'infrastructures ferroviaires et maîtriser la langue française. Une expérience professionnelle pertinente en Afrique subsaharienne sera un atout.
Ingénieur Géotechnicien	De niveau Ingénieur diplômé de formation Génie Civil ou Ingénieur Géotechnicien (Bac + 5 ans) ou équivalent, il doit disposer d'au moins quinze (15) ans d'expérience dans le domaine des études et du contrôle et/ou du suivi de travaux de lignes ferroviaires comportant des ouvrages d'art dont six (06) ans au moins en matière d'études géotechniques des projets routiers ou ferroviaires. Il doit avoir participé en tant qu'Ingénieur Géotechnicien, à des études ou missions de contrôle de projets de lignes ferroviaires comportant des ouvrages d'art dans le monde et particulièrement en Afrique. Il doit avoir participé à au moins deux (02) missions de contrôle et de surveillance des travaux d'infrastructures ferroviaires. Il doit maîtriser la langue française. Une expérience professionnelle pertinente en Afrique subsaharienne sera un atout.

Désignation	Qualifications
Ingénieur Hydrologue ou Hydraulicien	De niveau Ingénieur diplômé de formation Génie Civil ou de Génie Rural (Bac + 5 ans) ou équivalent, qualifié ou spécialisé en hydrologie et hydraulique routière ou ferroviaire, il doit disposer d'au moins douze (12) ans d'expérience dans le domaine des études et/ou du contrôle des travaux de lignes ferroviaires comportant des ouvrages d'art, en tant qu'Ingénieur Hydrologue ou Hydraulicien dans le monde et particulièrement en Afrique dont cinq (05) ans au moins en matière d'études hydrologiques et hydrauliques des projets ferroviaires ou routiers. Il doit avoir participé à au moins deux (02) missions de contrôle et de surveillance des travaux d'infrastructures ferroviaires. Il doit maîtriser la langue française. Une expérience professionnelle pertinente en Afrique subsaharienne sera un atout.
Ingénieur Topographe (Géomètre expert)	De niveau Ingénieur Géomètre diplômé (Bac + 5 ans), spécialisé en topographie ou équivalent, disposant d'au moins douze (12) ans d'expérience dans le domaine des études ou de contrôle et/ou de suivis topographiques de travaux de construction de lignes ferroviaires comportant des ouvrages d'art, en tant qu'Ingénieur Topographe, dont cinq (05) ans au moins en matière d'études topographiques de projets ferroviaires ou routiers dans le monde et particulièrement en Afrique. Il doit avoir participé à au moins deux (02) missions de contrôle et de surveillance des travaux d'infrastructures ferroviaires. Il doit maîtriser la langue française. Une expérience professionnelle pertinente en Afrique subsaharienne sera un atout.

Désignation	Qualifications
Spécialiste en sécurité ferroviaire	De niveau Ingénieur (Bac + 5 ans) en ferroviaire ou transport ou Géographie des Transports ou ingénierie des déplacements ou mobilité ou sécurité ferroviaire. Il devra disposer d'une certification en sécurité ferroviaire. Il sera chargé de l'analyse des risques potentiels liés à la coexistence de la route/voie ferrée et de la conception des systèmes de sécurité et de signalisation propre à la ligne ainsi que la rédaction du rapport indépendant et des prescriptions techniques y relatives. Il aura au moins huit (08) ans d'expérience générale dans le domaine des Travaux Publics/du Génie Civil ; dont cinq (05) ans au moins, en matière d'études (audit ou inspection) en sécurité ferroviaire ou routière. Il devra posséder une bonne connaissance de la langue française. Il devra disposer d'au moins deux (02) expériences en tant qu'expert principal à la réalisation d'au moins deux (02) audits ou d'inspections en sécurité ferroviaire ou routière.
Environnementaliste	De niveau Bac + 5 ans dans le domaine de l'environnement ou équivalent, il doit disposer d'une expérience générale dans le domaine de l'environnement qui ne sera pas inférieure à dix (10) ans dont six (06) ans en matière d'études environnementales et sociales et/ou de suivi de la mise en œuvre des Plans de gestion environnementale et sociale et Plans d'Action et de Réinstallation des projets relatifs aux travaux de constructions/réhabilitations de lignes ferroviaires dans le monde et particulièrement en Afrique. Il doit avoir participé à au moins deux (02) missions de contrôle et de surveillance des travaux d'infrastructures ferroviaires. Il doit maîtriser la langue française. Une expérience professionnelle pertinente en Afrique subsaharienne sera un atout.

Désignation	Qualifications
Contrôleurs à pied d'œuvre voie Ballast (04)	De niveau Technicien Supérieur (Bac + 2 ans) ou Ingénieur diplômé de formation Génie Civil/Travaux Publics (Bac + 5 ans) ou équivalent, il doit disposer d'au moins cinq (05) ans d'expérience dans le domaine du contrôle des travaux de construction de lignes ferroviaires pour l'Ingénieur et au moins huit (08) ans pour le Technicien Supérieur. Il doit avoir participé avec succès à des missions de contrôle de travaux de lignes ferroviaires au cours des dix (10) dernières années dans le monde et particulièrement en Afrique. Il doit avoir participé à au moins une (01) mission de contrôle et surveillance des travaux d'infrastructures ferroviaires pour l'Ingénieur et au moins deux (02) missions pour le Technicien Supérieur. Il doit avoir une maîtrise parfaite de la langue française. Une expérience professionnelle pertinente en Afrique subsaharienne sera un atout.
Contrôleurs à pied d'œuvre terrassement (04)	De niveau Technicien Supérieur (Bac + 2 ans) ou Ingénieur diplômé de formation Génie Civil/Travaux Publics (Bac + 5 ans) ou équivalent, il doit disposer d'au moins cinq (05) ans d'expérience dans le domaine du contrôle des travaux de terrassements pour chemin de fer ou routiers pour l'Ingénieur et au moins huit (08) ans pour le Technicien Supérieur. Il doit avoir participé avec succès à une (01) mission de contrôle de travaux de lignes ferroviaires ou routières au cours des cinq (05) dernières années dans le monde et particulièrement en Afrique. Il doit avoir participé à au moins une (01) mission de contrôle et surveillance des travaux d'infrastructures de terrassements ferroviaires ou routiers. Il doit avoir une maîtrise parfaite de la langue française. Une expérience professionnelle pertinente en Afrique subsaharienne sera un atout.

Désignation	Qualifications
Contrôleurs à pied d'œuvre Ouvrage d'art ouvrage hydraulique (04)	De niveau Technicien Supérieur (Bac + 2 ans) ou Ingénieur diplômé de formation Génie Civil/Travaux Publics (Bac+5 ans) ou équivalent, il doit disposer d'au moins cinq (05) ans d'expérience dans le domaine du contrôle des travaux d'ouvrage d'art et hydrauliques pour chemin de fer ou routiers pour l'Ingénieur et huit (08 ans) pour le Technicien Supérieur. Il doit avoir participé avec succès à une (01) mission de contrôle de travaux de lignes ferroviaires ou routières au cours des cinq (05) dernières années dans le monde et particulièrement en Afrique. Il doit avoir participé à au moins une (01) mission de contrôle et surveillance des travaux d'ouvrages d'art et hydrauliques d'une portée au moins de 30 ml chacune. Il doit avoir une maîtrise parfaite de la langue française. Une expérience professionnelle pertinente en Afrique subsaharienne sera un atout.

Equipes techniques d'appui

Sans être exhaustif, le Consultant mobilisera un personnel de soutien et d'appui technique comme suit :

- Quatre (04) équipes géotechniques mises à disposition par un laboratoire agréé au Burkina Faso avec lequel le Consultant sous traitera les diverses prestations géotechniques ;
- Quatre (04) équipes topographiques, chacune composée au moins d'un (01) Chef d'équipe, d'un (01) opérateur topo, de deux (02) aide-opérateurs, d'un(e) (01) dessinateur/dessinatrice, des manœuvres et d'un (01) chauffeur.

NB : Le Consultant mobilisera le personnel de soutien (secrétaires, chauffeurs, etc.) nécessaire à sa mission en phase étude comme en phase contrôle. Les coûts y afférents sont inclus dans le coût des experts clés.

Autres Experts :

Le Consultant sélectionnera et engagera les autres experts indispensables à la réalisation des prestations demandées sans pouvoir pour autant demander une rallonge budgétaire que ce soit en phase étude ou en phase contrôle. Le Consultant est libre de former son équipe de spécialistes pour des affectations courtes ou moyennes durées.

Les curricula vitae (CV) d'experts autres que les experts clés ne sont pas étudiés avant la signature du contrat. Ils ne doivent pas avoir été inclus dans les appels d'offres.

Tous les experts doivent être indépendants et libres de tout conflit d'intérêt dans le cadre des responsabilités qui leur seront confiées.

Le Consultant est encouragé à recourir à l'expertise locale.

7 QUANTIFICATION DES PRESTATIONS

Le Consultant évaluera le montant de ses prestations en exploitant le tableau ci-dessous donné à titre indicatif. Il appartiendra au Consultant de planifier les interventions de ses experts en vue de respecter les quantités prévues jusqu'à l'achèvement de ses prestations.

7.1 Quantification de l'actualisation du diagnostic et de l'élaboration des DAO des travaux d'urgence de la ligne ferroviaire Ouagadougou-PK frontière RCI

La quantification des prestations est présentée dans le tableau ci-après :

Tableau n°01 : Cadre quantitatif des prestations des études au temps passé

N°	Désignation	Unité	Quantité	Prix Unitaire FCFA HTVA	Prix Total CFA HTVA
I	RÉMUNÉRATION (HONORAIRES)				
1.1	Personnel clé				
1.1.1	Chef de Mission	Homxmois	4,5		
1.1.2	Ingénieur Ferroviaire (Spécialiste en Infrastructures ferroviaires – Installations fixes)	Homxmois	4,5		
1.1.3	Ingénieur Ouvrages d’Art et hydrauliques	Homxmois	4,5		
1.1.4	Ingénieur Construction Métallique	Homxmois	1,5		
1.1.5	Ingénieur Géotechnicien	Homxmois	4,5		
1.1.6	Ingénieur Hydrologue ou Hydraulicien	Homxmois	4,5		
1.1.7	Ingénieur Topographe (Géomètre expert)	Homxmois	4,5		
1.1.8	Spécialiste en sécurité ferroviaire	Homxmois	4,5		
1.1.9	Environnementaliste	Homxmois	2		

N°	Désignation	Unité	Quantité	Prix Unitaire FCFA HTVA	Prix Total CFA HTVA
1.1.10	Ingénieurs Projeteurs (02)	Homxmois	6		
	Sous total 1.1				
1.2	Autres experts	Forfait	1		
	Sous total 1.2				
1.3	Personnel auxillaire				
1.3.1	Equipes géotechniques (02)	Forfait	1		
1.3.2	Equipes topographiques (04)	Forfait	1		
	Sous total 1.3				
	Total I				
II	Frais divers				
2.1	Fonctionnement de la Mission du Consultant (bureau, prise en charge du personnel de soutien, déplacements, téléphone, internet, courriers express, rédaction et reproduction des rapports/dossiers/plans)	Forfait	1		
	Total II				
III	Frais remboursables				

N°	Désignation	Unité	Quantité	Prix Unitaire FCFA HTVA	Prix Total CFA HTVA
3.1	Déplacements internationaux (Voyages Aller-retour (AR) entre le siège du Consultant et Ouagadougou (Burkina Faso)	U	1		
	Total III				
	Total HTVA				
	TVA (18%)				
	Total TTC				

Le consultant utilisera le tableau n°01 ci-dessus pour l'évaluation financière des prestations des études au temps passé et ensuite les ramènera sous forme de forfait appliqué aux livrables à fournir conformément au tableau n°02 ci-après. La facturation des prestations se fera sous le format du tableau n°02.

Tableau n°02 : Cadre quantitatif sous forme de livrable pour le paiement des prestations des études

N°	Désignation	Unité	Quantité	Prix unitaire (fcfa)	Prix total (fcfa)
1	Rapports provisoires de la reconnaissance et mise à jour du programme d'urgence de la ligne ferroviaire Ouagadougou-PK frontière RCI	FF	01		

N°	Désignation	Unité	Quantité	Prix unitaire (fcfa)	Prix total (fcfa)
2	Rapports définitifs de la reconnaissance et mise à jour du programme d'urgence de la ligne ferroviaire Ouagadougou-PK frontière RCI	FF	01		
3	Rapports provisoires de l'étude technique d'exécution pour le programme d'urgence de la ligne ferroviaire Ouagadougou-PK frontière RCI	FF	01		
4	Dossiers provisoires de plans détaillés	FF	01		
5	Rapports définitifs de l'étude technique d'exécution pour le programme d'urgence de la ligne ferroviaire Ouagadougou-PK frontière RCI :	FF	01		
6	Dossiers définitifs de plans détaillés	FF	01		
7	DAO provisoires pour le programme d'urgence de la ligne ferroviaire Ouagadougou-PK frontière RCI	FF	01		
8	DAO Définitifs pour le programme d'urgence de la ligne ferroviaire Ouagadougou-PK frontière RCI	FF	01		
9	Rapport provisoire de l'étude environnementale et sociale conduisant à une production d'une notice d'impact environnemental et social (NIES)	FF	01		
10	Rapport définitif de l'étude environnementale et sociale conduisant à une production d'une notice d'impact environnemental et social (NIES)	FF	01		
11	Rapport provisoire de l'étude d'audit de la sécurité ferroviaire	FF	01		
12	Rapport définitif de l'étude d'audit de la sécurité ferroviaire	FF	01		
13	Rapport synthétique de mission : résumé opérationnel faisant ressortir la problématique, les résultats obtenus et les recommandations réalistes, opérationnelles et pragmatiques et concordées avec les parties	FF	01		
Total HTVA					
TVA (18%)					

N°	Désignation	Unité	Quantité	Prix unitaire (fcfa)	Prix total (fcfa)
	Total TTC				

7.2 Quantification pour le contrôle et la surveillance (tranche conditionnelle)

N°	Désignation	Unité	Quantité	Prix Unitaire FCFA HTVA	Prix Total FCFA HTVA
I	RÉMUNÉRATION (HONORAIRES)				
1.1	Personnel clé				
1.1.1	Chef de Mission	Homxmois	13		
1.1.2	Ingénieur Ferroviaire (Spécialiste en Infrastructures ferroviaires – Installations fixes)	Homxmois	9		
1.1.3	Ingénieur Ouvrages d’Art et hydrauliques	Homxmois	12		
1.1.4	Ingénieur Géotechnicien	Homxmois	12		
1.1.5	Ingénieur Hydrologue ou Hydraulicien	Homxmois	4		

N°	Désignation	Unité	Quantité	Prix Unitaire FCFA HTVA	Prix Total FCFA HTVA
1.1.6	Ingénieur Topographe (Géomètre expert)	Homxmois	12		
1.1.7	Spécialiste en sécurité ferroviaire	Homxmois	6		
1.1.8	Environnementaliste	Homxmois	12		
1.1.9	Contrôleurs à pied d'œuvre voie Ballast (04)	Homxmois	48		
1.1.10	Contrôleurs à pied d'œuvre terrassements (04)	Homxmois	48		
1.1.11	Contrôleurs à pied d'œuvre Ouvrages d'art et hydrauliques (04)	Homxmois	48		
	Sous total 1.1				
1.2	Autres experts	Forfait	1		
	Sous total 1.2				
1.3	Personnel auxiliaire				
1.3.1	Equipes géotechniques (04)	Equipexmois	48		
1.3.2	Equipes topographiques (04)	Equipexmois	48		
	Sous total 1.3				

N°	Désignation	Unité	Quantité	Prix Unitaire FCFA HTVA	Prix Total FCFA HTVA
	Total I				
II	Frais divers				
2.1	Fonctionnement de la Mission du Consultant (bureau, prise en charge du personnel de soutien, déplacements, téléphone, internet, courriers express, rédaction et reproduction des rapports/dossiers/plans)	Forfait	1		
	Total II				
III	Frais remboursable				
3.1	Déplacements internationaux (Voyages Aller-retour (AR) entre le siège du Consultant et Ouagadougou (Burkina Faso)	U	3		
	Total III				
	Total HTVA				
	TVA (18%)				

N°	Désignation	Unité	Quantité	Prix Unitaire FCFA HTVA	Prix Total FCFA HTVA
	Total TTC				

ANNEXE 1 : CODE DE BONNE CONDUITE

**CODE DE BONNE CONDUITE APPLICABLE AU PERSONNEL ET AUX
GESTIONNAIRES DES ENTREPRISES ET AUTRES FOURNISSEURS DE
SERVICES DU PROJET SIKASSO-KORHOGO- Bobo-Dioulasso (SKBo)**

Nom du cabinet

INTRODUCTION

L'application de ce Code de bonne conduite permettra au projet d'atteindre ses objectifs en garantissant la durabilité environnementale et sociale, tout en atténuant les risques d'Exploitation et d'Abus Sexuels (EAS) ainsi que le Harcèlement Sexuel (HS) dans la mise en œuvre des activités du projet.

L'ensemble du personnel et des gestionnaires des entreprises et autres fournisseurs de services du Projet Sikasso-Korhogo- Bobo-Dioulasso (SKBo) devra signer ce présent Code de bonne conduite afin de : (i) instaurer une veille de la prévention et gestion des allégations EAS/ HS et (ii) détecter les risques EAS/ HS, pour y apporter une réponse appropriée ou appliquer des sanctions.

Ce Code de bonne conduite vise à assurer une meilleure appropriation par le personnel et les gestionnaires des entreprises et autres fournisseurs de services du projet des valeurs morales et des attitudes à adopter et à éviter en matière de gestion efficace des risques et impacts environnementaux et sociaux associés aux activités du projet. Son objectif principal est de soutenir la mise en œuvre des mesures de gestion environnementales et sociales applicables au projet, notamment en matière d'Hygiène, Santé et Sécurité au Travail (HSST), d'Exploitation et d'Abus Sexuels et de Harcèlement Sexuel (EAS/HS), ainsi que de Violences contre les Enfants (VCE).

Il s'adresse à l'ensemble des travailleurs indirects du projet, y compris les travailleurs contractuels et communautaires.

7.2.1 RAPPEL GENERAUX

- L'entreprise a la responsabilité de s'assurer que les activités du projet sont mises en œuvre de manière à éviter ou limiter au minimum les impacts sur l'environnement biophysique et humain.
- L'entreprise doit créer et maintenir un environnement de travail exempt de comportements et attitudes de risques et impacts E&S y compris de EAS/HS et VCE.
- L'entreprise s'est engagée dans le cadre de la mise en œuvre du projet, à mettre en œuvre toutes les mesures de gestion des risques et impacts E&S notamment les mesures HSST et mesures de prévention et de gestion des allégations EAS/HS, VCE. Ces mesures E&S inclut mais pas limiter (i) à traiter les femmes, les personnes vulnérables et les hommes avec respect, indépendamment de leur race, couleur, langue, religion, opinion politique ou autre origine nationale, ethnique ou sociale, niveau de richesse, handicap, citoyenneté, (ii) à assurer que les us et coutumes de la communauté locale, la non-consommation d'alcool et usage de stupéfiants ou autres substances nuisibles à la sante des personnes, le non-usage de langages, propos et comportement inappropriés sur le plan culturel et/ou sexuel sur les lieux de mise en œuvre des activités du projet soient respectés, (iii) veiller à ce que les

Page 73 sur 78

interactions avec les membres de la communauté locale aient lieu dans le respect mutuel et en absence de toute discrimination.

- L'entreprise met à la disposition de son personnel des Equipements de Protection Individuelle (EPI) adéquats en fonction des besoins du travail de terrain. Tout travailleur sur le site des travaux s'engage à porter un/des Equipement (s) de Protection Individuel (EPI) approprié (s) comme prescrit, afin de prévenir les accidents et signaler les conditions ou les pratiques qui posent un risque pour la sécurité ou qui menacent l'environnement. Il devra également informer et demander tout changement d'EPI au besoin.
- Tout personnel sous la responsabilité de L'entreprise doit être informé et instruit de manière complète et compréhensible des risques professionnels existant sur les lieux de travail et recevoir des instructions adéquates relatives aux moyens disponibles et la conduite à tenir pour les prévenir ainsi que des dispositions et moyens mis en place par l'entreprise (services de premiers secours et le transfert des blessés aux lieux appropriés de prise en charge) pour assurer la santé et sécurité du personnel y compris les stagiaires, et autres partenaires publics et techniques travaillant sous la responsabilité directe de l'entreprise.
- L'entreprise doit présenter son personnel aux visites médicales et examens prescrits par la législation et la réglementation nationales, notamment les visites médicales d'embauche, périodique, de surveillance spéciale, de reprise de travail, de fin de contrat.
- L'entreprise doit rendre disponible au sein de ses locaux, des installations sanitaires adéquates et une boîte à pharmacie fournie dont la composition est à établir sur conseil d'un médecin. Elle doit assurer l'hygiène des lieux de travail (nettoyage des locaux, des sanitaires, etc.). Pour ce faire, elle veillera à la signature d'un contrat avec un prestataire de service de nettoyage agréé ou embauche des compétences qualifiées à cet effet et à la sensibilisation/formation du personnel sur les mesures d'hygiène à respecter. Des équipements adaptés de collecte et de stockage des déchets produits sur les lieux de travail sont fournis et un système de tri des déchets à la source à travers l'existence de poubelles de codes couleurs mis en place. Un contrat est signé avec un prestataire de service agréé pour l'enlèvement et traitement des déchets produits. Des produits homologués de lutte contre les vecteurs de maladies et autres nuisances (insecticides et autres) sont fournis pour usage dans les bureaux. Des dispositions sont prises pour afficher dans les locaux des pictogrammes utiles sur les mesures d'hygiènes, de santé et sécurité.
- L'entreprise considère que le fait de ne pas participer aux activités de prévention et de gestion des allégations de EAS/HS et VCE sur le lieu de travail constitue pour le personnel, une faute grave, passible de sanctions y compris le référencement devant l'officier de police judiciaire avec le consentement éclairé de la survivante. Par conséquent, les moyens nécessaires sont déployés pour informer, sensibiliser et communiquer efficacement sur les risques de EAS/HS et VCE ainsi que les engagements voire rôles et responsabilités des différentes parties prenantes.
- Tous les employés de l'entreprise, y compris les stagiaires et les employés et les responsables des prestataires et autres partenaires de collaboration de l'entreprise sont tenus de signaler les actes présumés ou avérés de EAS/HS et VCE sur tout lieu ou les activités du projet se déroulent.

7.2.2 ENGAGEMENT DU TRAVAILLEUR (PERSONNEL DIRECT ET INDIRECT) DE L'ENTREPRISE

Pendant toute la durée de mon contrat sur le projet, je consens à :

- Participer activement aux séances de formation/sensibilisation et d'information sur les mesures de prévention et gestion des EAS/HS et VCE tel que requis par l'employeur ;
- Traiter les femmes, les enfants (personnes âgées de moins de 18 ans) et les hommes avec respect, sans distinction de race, couleur, langue, religion, opinion politique ou autre, origine nationale, ethnique ou sociale, niveau de richesse, invalidité, citoyenneté ;
- Eviter de s'adresser aux femmes, aux enfants ou aux hommes avec un langage ou un comportement déplacé, harcelant, abusif, sexuellement provocateur, dégradant ou culturellement inapproprié ;
- Eviter de se livrer à des actes de harcèlement sexuel, faire des avances sexuelles, demander des faveurs sexuelles ou adopter tout autre comportement verbal ou physique à connotation sexuelle, y compris les actes subtils d'un tel comportement (par exemple, regarder quelqu'un de haut en bas ; embrasser ou envoyer des baisers ; faire des allusions sexuelles en faisant des bruits ; frôler quelqu'un ; siffler ; donner des cadeaux personnels ; faire des commentaires sur la vie sexuelle de quelqu'un, etc.) ;
- Eviter de s'engager dans des faveurs sexuelles, faire des promesses ou subordonner un traitement favorable à des actes sexuels ou d'autres formes de comportement humiliant, dégradant ou abusif ;
- Eviter des contacts ou activités sexuelles avec des enfants, notamment à la sollicitation malveillante des enfants ou à des contacts par le biais des médias numériques ; la méconnaissance de l'âge de l'enfant ne peut être invoquée comme moyen de défense ; le consentement de l'enfant ne peut pas non plus constituer un moyen de défense ou une excuse ;
- Ne pas avoir d'interactions sexuelles avec des membres des communautés avoisinantes sauf sous les conditions d'un consentement libre et éclairé de l'autre partie qui devra est une personne d'un âge de la majorité révolue. Cette exclusion inclut les relations impliquant le refus ou la promesse de fournir effectivement un avantage (monétaire ou non monétaire) aux membres de la communauté en échange d'une activité sexuelle, une telle activité sexuelle est jugée « non consensuelle » dans le cadre du présent code ;
- Signaler par l'intermédiaire du Mécanisme de Gestion des Plaintes (MGP) tout cas présumé ou avéré de EAS/HS et VCE commis par un collègue de travail, que ce dernier soit ou non employé par l'entreprise, ou toute violation du présent code de bonne conduite.
- Ne pas tenir des propos et attitudes déplacés vis-à-vis des personnes de sexe féminin ;
- Ne pas recourir aux services de travailleuses du sexe durant et en dehors des heures de service notamment sur le domaine des bases vie et ce pendant toute la durée du projet ;
- Ne pas avoir des comportements de violences physiques ou verbales dans les installations ou sur les lieux de travail aussi bien avec des collègues de travail que des membres de la communauté riveraine ou toute autre personne ;

- Ne jamais refuser de mettre en application les ordres donnés par sa hiérarchie et les procédures internes édictées par l'entreprise principalement sur les mesures de gestion environnementale et sociale y compris les aspects EAS /HS et VCE ;
- Ne jamais faire preuve d'actes de négligence dans le cadre de mes fonctions ou d'imprudence entraînant des dommages ou préjudices sur des collègues de travail, les membres de la communauté riveraine aux sites des travaux, aux biens dans le cadre du travail ou appartenant aux membres de la communauté riveraine, à l'environnement, notamment en rapport avec les prescriptions de prévention de la propagation des IST, du VIH Sida et des Grossesses Non Désirées et /ou à risque ;
- Ne jamais quitter son poste de travail sans autorisation préalable ;
- Ne jamais intentionnellement attenter aux biens et intérêts d'autrui dans le cadre de mon travail ou à l'environnement ;
- Ne jamais commettre des actes de vandalisme ou de vol ; introduire et/ou diffuser des messages d'incitation à la violence ou au révolte y compris les pétitions contraires aux procédures règlementaires en vigueur ; procéder à des affichages non autorisés sous réserve de l'exercice du droit syndical ; emporter sans autorisation écrite des objets appartenant au projet ; conserver ou détourner des fonds appartenant au projet ; se rendre coupable de fraude dans le domaine du contrôle de la durée du travail ; commettre d'acte contraire à la réglementation et à la jurisprudence du droit du travail ; utiliser les matériels et équipements mis à sa disposition à des fins personnelles ; divulguer des renseignements confidentiels dont le personnel aurait connaissance dans l'exercice de ses fonctions.
- Ne pas introduire sur le lieu de travail, des marchandises destinées à être vendues pour son compte personnel ;
- Ne jamais consommer de l'alcool ou être en état d'ébriété pendant les heures de travail, entraînant des risques pour la sécurité des collègues et des riverains ;
- Ne pas signer des documents au nom de mon employeur ou de l'UGP sans y être expressément autorisé.

En cas de non-respect ou de violation des dispositions du présent code, les mesures disciplinaires suivantes sont prévues :

N°	Fautes	Sanctions
1.	Trois jours de retards injustifiés dans la même quinzaine	Avertissement
2.	Non port des EPI	Avertissement une 1ere fois ; récidive de 2 fois supplémentaires, mise à pied de 1 à 3 jours sans incidence salariale ; récidive après la mise à pied, mise à pied d'une semaine avec retenue sur le

N°	Fautes	Sanctions
		salaire, récidive de plus de 2 fois, suspension du contrat pour un mois voire suspension si pas amélioration.
3.	Introduction de marchandises dans le lieu de travail pour vente y compris trafic illicite boissons alcoolisées	Mise à pied de 1 à 7 jours. Suspension du contrat avec incidence salariale si persistance
4.	Etat d'ébriété pendant les heures de travail (consommation d'alcool ou de stupéfiants)	Mise à pied de 1-3 jour pour le premier constat ; mis à pied 8 jours avec rétention salariale au 2 ^e constat ; rupture de contrat au 3 ^e constat
5.	Bagarre sur le lieu de travail et tout acte de violence physique ou verbale	Mise à jour de 8 jours avec rétention salariale la 1 ^{ère} fois. Licenciement sans préavis la 2 ^e fois
6.	Vol	Licenciement sans préavis
7.	Propos et attitudes inappropriée avec en lien avec le harcèlement sexuel	Avertissement la 1 ^{ère} fois. Mise à pied avec rétention salariale la 2 ^e fois. Licenciement avec préavis la 3 ^e fois
8.	Recours aux services de travailleuses de sexe durant les heures de service	Licenciement sans préavis
9.	Atteintes volontaires aux biens et intérêts d'autrui ou à l'environnement dans les lieux de travail	Licenciement sans préavis
10.	Dans le cadre du travail, négligence ou imprudence ayant entraîné des dommages ou préjudices physiques ou moraux aux collègues et/ou la population notamment les actes en lien avec les EAS/HS et VCE.	Licenciement sans préavis

N°	Fautes	Sanctions
11.	Proxénétisme, harcèlement, abus et violence sexuels sur les femmes, pédophilie, coup et blessures, trafic de stupéfiants, Pollution volontaire sévère, commerce et/ou trafic de tout ou partie d'espèces protégées, notamment, etc.	Licenciement immédiat dès la première constatation de la faute, ainsi qu'à la transmission des éléments caractéristiques de faute aux services compétents de répression de l'Etat

Je reconnais avoir lu le Code de conduite applicable au personnel et aux gestionnaires des entreprises et autres fournisseurs de services du Projet SKBo. J'accepte de me conformer aux dispositions qui y figurent et je comprends mes rôles et responsabilités en matière de gestion des risques environnementaux et sociaux associés à la mise en œuvre du projet y compris la prévention et gestion des aspects EAS/HS et VCE. Je comprends que tout acte incompatible ou le fait de ne pas agir conformément au présent Code de conduite individuel pourrait entraîner des mesures disciplinaires et/ou des répercussions sur la poursuite de mon contrat de travail.

Nom et Prénom (s) :

.....

Titre ou poste occupé :

.....

Lieu et Date

.....

Signature

.....