

PREMIER MINISTÈRE

-----  
SECRETARIAT GÉNÉRAL

-----  
MAÎTRISE D'OUVRAGE DE  
L'AÉROPORT DE DON SIN  
-----

**BURKINA FASO**  
Unité – Progrès – Justice

DG

PRESTATIONS INTELLECTUELLES

PI 001 19

**Termes de référence portant Recrutement d'un bureau spécialisé pour l'Ordonnancement, la Coordination et le Pilotage des travaux de construction de l'aéroport de Donsin et de ses voies d'accès**

***Juin 2019***

## **TABLE DES MATIERES**

<b>I.</b>	<b>CONTEXTE.....</b>	<b>3</b>
<b>II.</b>	<b>JUSTIFICATION .....</b>	<b>3</b>
<b>III.</b>	<b>TÂCHES DE LA MISSION DE PILOTAGE .....</b>	<b>5</b>
<b>IV.</b>	<b>PROFIL DU BUREAU DE PILOTAGE.....</b>	<b>7</b>
<b>V.</b>	<b>APPROCHE METHODOLOGIQUE .....</b>	<b>8</b>
<b>VI.</b>	<b>CALENDRIER DE TRAVAIL PREVISIONNEL .....</b>	<b>9</b>
<b>VII.</b>	<b>SUPERVISION DE LA MISSION .....</b>	<b>9</b>
	1. RAPPORT D'INSTALLATION .....	9
	2. RAPPORTS PERIODIQUES.....	9
	3. 3. DOCUMENTS ET MOYENS FOURNIS PAR L'AUTORITÉ CONTRACTANTE.....	10
<b>VIII.</b>	<b>CLAU SE DE CONFIDENTIALITÉ .....</b>	<b>10</b>

## I. CONTEXTE

L'aéroport international de Ouagadougou se trouvant actuellement en plein centre-ville, il est une source majeure de préoccupation sur le plan de la sécurité et de la sûreté pour la navigation aérienne. Par ailleurs, il n'offre pas de perspectives de développement acceptable et constitue à présent une sérieuse gêne au développement de la ville de Ouagadougou en termes de plans d'urbanisme et de circulation ainsi que de confort urbain.

## II. JUSTIFICATION

C'est pourquoi le Gouvernement du Burkina Faso a décidé de transférer l'activité aéroportuaire de Ouagadougou sur une nouvelle plateforme à Donsin, localité située au nord du centre-ville à une distance d'environ 30 km.

La délocalisation de l'aéroport de Ouagadougou occasionnera :

- un meilleur fonctionnement du centre-ville et une meilleure liaison avec la périphérie Sud de la capitale ;
- une amélioration de la sécurité et de la sûreté des activités aéronautiques et une mise de l'aéroport aux normes internationales et sous régionales ;
- une meilleure amélioration de la qualité de vie dans la ville de Ouagadougou par la baisse de la pollution, du niveau sonore, et l'augmentation de la fluidité du trafic ;
- une lutte efficace contre la pauvreté par la création d'emplois, pendant et après la construction du nouvel aéroport et de ses voies d'accès ;
- une augmentation des recettes de l'État et de ses démembrements, par la création de taxes et impôts issus de la commercialisation et de la mise en valeur du site de l'actuel aéroport ainsi que de sa sphère d'influence.

Pour réaliser ce grand projet d'importance stratégique et économique pour le Gouvernement, la Maîtrise d'Ouvrage de l'Aéroport de Donsin (MOAD) a été créée. Celle-ci est chargée :

- de collecter et d'actualiser toutes les études de faisabilité, les études techniques

d'exécution et les dossiers d'appel d'offres du projet de construction du nouvel aéroport de Donsin et de ses voies d'accès ;

- d'initier, de soutenir et de suivre les procédures de mobilisation effective des fonds en vue de la réalisation du programme ;
- d'assurer la maîtrise d'ouvrage de tous les projets qui composent le programme de construction du nouvel aéroport de Donsin et des voies d'accès, la coordination, le suivi administratif, technique et financier ;
- de prononcer les réceptions provisoires et définitives des ouvrages réalisés selon les règles de l'art ;
- d'assurer la coordination avec les bailleurs de fonds.

La MOAD est dotée d'un Conseil d'orientation, organe d'orientation et de supervision, ainsi que d'un Comité de revue, organe assistant la Direction Générale dans ses actions et faisant office de Conseil d'Administration.

La construction du futur aéroport qui coûtera environ 367 milliards de francs CFA et s'étalera sur Cinq (5) ans pour la première phase, fera appel à un grand nombre d'intervenants, dans plusieurs domaines, tant au niveau des constructions et aménagements, qu'au niveau des équipements.

Aussi, le schéma de financement retenu fait appel à un partenariat public-privé à travers la mise en place d'une société d'économie mixte. Cette SEM participera au financement d'une partie des infrastructures aéroportuaires et se verra octroyée en retour la gestion et l'exploitation du nouvel aéroport.

Au regard de l'envergure et de la complexité des travaux, le respect des délais, des coûts et de la qualité, est un défi que la MOAD devra relever.

Un bon Ordonnancement, un bon Pilotage et une bonne Coordination des travaux contribueront certainement à relever ce défi.

La sélection des moyens et des intervenants, le suivi et le contrôle des études, des travaux, des finances, exigent de la MOAD de s'entourer de toutes les compétences susceptibles de lui assurer la maîtrise du projet dans toutes ses composantes.

Au nombre de ces compétences, la MOAD souhaite s'attacher les services d'un bureau d'ordonnancement, de pilotage et de coordination (OPC) pour s'assurer entre autres

prestations de la qualité et de la cohérence des Dossiers de Consultation des entreprises ; de la gestion, de la production et des visas des dossiers d'exécution des entreprises, de la cohérence dans l'intervention du partenaire privé en relation avec les lots sous maîtrise d'ouvrage publique ainsi que de la bonne organisation des structures chargées du suivi et du contrôle de conformité de l'exécution des travaux.

### **III. OBJECTIF DE LA MISSION DE PILOTAGE**

La mise en place de la mission de pilotage vise à permettre à la MOAD d'atteindre les objectifs suivants :

- Réaliser des performances de qualité et d'économie dans l'exécution des travaux de construction de l'aéroport de Donsin et de ses voies d'accès ;
- Réaliser la construction de l'aéroport dans le respect des délais prévisionnels ;
- Réaliser la construction de l'aéroport dans le respect des coûts d'objectif ;
- Réaliser la construction de l'aéroport dans le respect des documents de sauvegarde socio-environnementale préalablement établis (études d'impact environnementale et sociale, plan d'actions de réinstallation, plan de gestion des ressources culturelles patrimoniales, etc.) ;
- Assurer une juste répartition des risques entre l'opérateur privé et l'Etat ;
- Assurer par la mise en place de mécanismes de contrôle, que les obligations des parties soient respectées.

### **IV. TACHES DE LA MISSION DE PILOTAGE**

Dans le cadre de sa mission, la MOAD confiera au Pilote les tâches et obligations d'établir et suivre les activités suivantes, et ce pour chacun des trois volets de pilotage ci-après :

#### **Volet pilotage stratégique à travers :**

- le conseil stratégique : établissement des règles de gouvernance (relation entre la MOAD, les bailleurs de fonds et autres parties prenantes) et des canaux de communication ;

- la définition du processus de réalisation : l'identification des grandes étapes de réalisation et des phases d'approbation de l'État et des bailleurs de fonds ;
- le contrôle du respect des engagements du délégataire pendant la phase d'exécution des travaux ;
- la gestion des risques : analyse des risques du projet et le suivi de ces risques entre l'État et l'opérateur, pour notamment assister la MOAD dans le suivi de la mise en œuvre de la convention de délégation pendant la phase d'exécution des travaux ;
- le conseil financier : Analyse des flux monétaires et appui à la MOAD pour le suivi du volet financier du contrat de délégation ;
- la gestion des parties prenantes : Intégration des parties prenantes au processus de réalisation et le cas échéant au processus d'approbation ;
- la gestion des échanges : établissement du plan de rencontre et du reporting ;
- la mise en place d'un centre de documentation électronique des activités requises (études, contrats, rapports).

**Volet pilotage des approvisionnements et des marchés à travers :**

- le suivi des appels d'offres restants ;
- l'Administration des contrats, suivi juridique de l'exécution des contrats, budgets et échéanciers ;
- les certificats d'autorisation de paiements.

**Volet pilotage des suivis techniques à travers :**

- la coordination des lots ;
- la coordination et la synthèse des études ;
- la surveillance et le contrôle des travaux (hors contrat de mission de surveillance, indépendante de la mission de pilotage pour chaque lot) ;
- les certificats d'achèvement de phase (hors contrat de mission de surveillance).

En plus du pilotage, le bureau s'occupera de l'ordonnancement et de la coordination.

**L'ordonnancement** s'entend principalement des missions suivantes :

- analyse et découpage de l'opération en tâches élémentaires ;
- détermination des contraintes existant entre lesdites tâches ;
- matérialisation de ces deux démarches sur un graphe, schéma logique, antérieur

à l'insertion des dates.

**Les activités de coordination** couvrent d'une part, la coordination technique, et d'autre part la coordination temporelle. La coordination technique des ouvrages et des lots, assure la compatibilité des éléments des ouvrages, dont est responsable le concepteur, alors que la coordination temporelle vise, compte tenu de la diversité des intervenants occasionnellement réunies :

- à faire circuler l'information,
- à gérer le temps,
- à harmoniser les actions en économisant les efforts.

En sus des tâches d'ordonnancement, de pilotage et de coordination (OPC), la MOAD pourra confier au pilote les autres missions suivantes :

- la mission de gestion financière des marchés de travaux qui comprend :
  - la tenue à jour de l'état des dépenses et des prévisions de dépenses ;
  - la décomposition en tâches élémentaires valorisées des travaux de chaque entreprise intervenante ;
  - la gestion éventuelle du compte prorata ;
  - le point de la situation mensuelle de l'avancement des travaux en pourcentage de réalisation ;
  - une proposition d'arbitrage des dépenses affectables au compte prorata ;
  - l'instruction des mémoires de réclamation, en assistance au Maître d'Œuvre et au Maître de l'Ouvrage.
- la mission de la conduite de la vérification des études d'exécution des marchés de travaux qui comprend :
  - la convocation et l'animation des réunions de synthèse d'exécution entre plusieurs entreprises et missions de contrôle ;
  - l'établissement et la diffusion des comptes rendus de ces réunions ;
  - l'établissement et le contrôle des plannings des études de synthèse ;
  - les relances auprès des intervenants en cas de retard.

Le bureau de pilotage sera recruté selon la méthode de sélection Qualité-Coût.

## **V. PROFIL DU BUREAU DE PILOTAGE**

Le bureau de pilotage devra avoir une bonne expérience dans les domaines de pilotage des études et des travaux, de projets complexes, et particulièrement des projets de construction et d'aménagement concernant la réalisation de plusieurs chantiers à la fois. Il devra en particulier faire la preuve d'avoir assuré le pilotage d'au moins deux

projets d'importance similaire.

Le bureau de pilotage devrait proposer un chef de mission et six (06) pilotes pour bien assurer sa mission.

<b>INTERVE-NANT</b>	<b>ROLE</b>	<b>NOMBRE</b>	<b>APPARTENANCE</b>	<b>EXPERIENCE</b>	<b>TEMPS</b>
Chef de mission	OPC	1	Bureau Pilote	15	Toute la durée
Pilote (Experts)	OPC	6	Bureau Pilote	5 à 10	Toute la durée
Secrétaire	Production, Diffusion, classement, suivi	2	Bureau Pilote	5 à 10	Toute la durée
Chauffeur	Déplacements, courses Courrier	7	Bureau Pilote	5 à 10	Toute la durée

Cette configuration du personnel technique pourra être ajustée en fonction de la spécificité de chaque lot.

## **VI. APPROCHE METHODOLOGIQUE**

Sous réserve du respect des instructions aux soumissionnaires spécifiées dans la demande de propositions, l'offre du pilote comprendra une offre technique et une offre financière.

L'offre technique fera ressortir les références techniques du pilote et son expérience, sa méthodologie pour l'exécution de la mission, les équipes proposées pour la mission, le ou les calendriers d'interventions, les critères et ou indicateurs de performance à utiliser pour le suivi des travaux, une stratégie synthétique de gestion des risques liés au dépassement des délais, coûts, etc.

L'offre financière devra indiquer clairement les coûts unitaires, les salaires, les per diem, les coûts du matériel, le frais de voyage ou déplacement, ainsi que tous les coûts directs à l'accomplissement de la mission.

Les cabinets de pilotage sont invités à mettre dans leurs offres tous les éléments et renseignements qui permettront de bien comprendre et apprécier les offres techniques et financière.

## VII. CALENDRIER DE TRAVAIL PREVISIONNEL

La durée totale pour les services du titulaire est estimée à trente-six (36) mois.

DESIGNATION	UNITE	QUANTITE	COUT UNITAIRE FCFA	COUT TOTAL FCFA
Chef de mission	h x m	48		
Pilote	h x m	288		
Secrétaire	h x m	96		
Chauffeur	h x m	336		
Véhicule	U	7		
Personnel de soutien	h x m	672 <sup>1</sup>		
Carburant Entretien-Assurance	Km	87 600		
Frais de voyage	U	84 <sup>2</sup>		
<b>TOTAL GENERAL</b>				

## VIII. SUPERVISION DE LA MISSION

### 1. Rapport d'installation

À son installation, le prestataire fournira un rapport de démarrage mettant l'accent entre autres sur sa démarche méthodologique, l'état des lieux, son planning de travail des trois prochains mois, etc.

### 2. Rapports périodiques

La mission de pilotage produira, tout au long de sa prestation, des rapports périodiques qui feront ressortir entre autres :

- les activités de pilotage réalisées en droite ligne des présents TDR ;
- les progrès réalisés par les différents lots ou sous lots de travaux pilotés ;
- les insuffisances et ou difficultés constatées et les mesures correctives mises en œuvre pour les surmonter ;
- les défis et perspectives à l'horizon.

---

<sup>1</sup> En raison de 2 personnes de soutien par pilotage

<sup>2</sup> +En raison de 3 voyages par an par expert

Chaque rapport établi en bonne et due forme devra être déposé au plus tard dans la semaine suivant l'arrivée à échéance de la période devant faire l'objet de rapport.

### **3. Documents et moyens fournis par l'autorité contractante**

#### **Par le prestataire**

Dans le cadre de l'exécution de ses missions, le prestataire mobilisera tous les moyens humains, matériels et financiers nécessaires à la parfaite et complète exécution de ses missions. Il est supposé avoir une parfaite connaissance de la mission et de l'environnement dans lequel elle se déroule, afin de déterminer avec exactitude et qualité les moyens dont il aura besoin.

Le prestataire mobilisera également le matériel technique nécessaire au succès de la mission.

La mobilisation des ressources ci-dessus indiquées pourra se faire progressivement, en fonction du volume des travaux et ou du nombre des lots lancés.

#### **Par la MOAD**

La Direction de la MOAD mettra à la disposition du Consultant toutes informations administratives et techniques qu'il juge utiles à l'exécution de la prestation. Elle lui facilitera l'accès aux locaux de la MOAD, aux structures et personnes ressources susceptibles de lui fournir les informations nécessaires.

### **IX. CLAUSE DE CONFIDENTIALITÉ**

Les données et informations mises à la disposition du prestataire ou produites dans le cadre ou à l'occasion de la mission, restent confidentielles. Elles ne peuvent être publiées qu'avec l'autorisation de la MOAD.