

**EVALUATION DES BESOINS ET ETUDE DE FAISABILITE DE
STOCKAGE SPECIALISE DE CARBURANT EN PROVINCES EN
REPUBLIQUE CENTRAFRICAINE**

TERMES DE REFERENCES – CONSULTANCE EXTERNE

PREMIERE URGENCE INTERNATIONALE

JUILLET 2021

DATE DE SOUMISSION : 16/08/2021 AVANT 20H

PREVISION DE LA CONSULTANCE : MI -SEPTEMBRE 2021

1. INTRODUCTION

1.1. CONTEXTE GENERAL D'INTERVENTION

La République Centrafricaine se classe avant-dernière mondiale en terme d'indice de développement humain, l'extrême pauvreté et le sous-développement aggravent et renforcent la plupart des conséquences humanitaires. Selon le rapport HNO 2021 sur les besoins humanitaires, 2.8 millions de personnes nécessitent une assistance humanitaire sur les 4.9 millions de personnes vivant en Centrafrique, soit une augmentation de 8% par rapport à l'année 2020. Les chocs sécuritaires restent nombreux et le contexte sanitaire de la COVID19 a augmenté la pression économique et renforcé les difficultés d'accès aux moyens de subsistances auprès de populations qui étaient déjà dans le besoin. Les zones d'intervention prioritaires sont nombreuses en RCA avec 53 sous-préfectures sur 72 présentant une situation de sévérité de 4 concernant les conditions de vie de leurs populations. Pour autant, les contraintes et limites logistiques des réponses humanitaires impactent négativement les capacités opérationnelles des acteurs humanitaires dans ces zones souvent isolées et difficiles d'accès. En effet, seul 2.5% du réseau routier est asphalté soit 600 km pour un pays d'environ 623 000 km² ce qui engendre un isolement de certaines zones notamment durant la saison des pluies. Cela est le cas également pendant les épisodes d'inondations réduisant davantage les accès et donc les capacités d'évaluation et de réponses des acteurs humanitaires. De plus, les ouvrages routiers sont pour la plupart détériorés voire détruits et non rénovés depuis la crise 2013. Le fret aérien mis en place avec le Cluster Logistique ne peut pallier que partiellement ces problématiques. A noter également, que du fait d'une conjonction multifactorielle, la vulnérabilité logistique de la RCA est une des plus importante au monde et ce dans tous les domaines logistiques. Cela se traduit par des difficultés pour les partenaires humanitaires concernant le stockage, en particulier de carburant, l'acheminement des items, le maintien des chaînes de froid, mais aussi les approvisionnements en biens et en énergie, l'entretien et le suivi des véhicules ainsi que sur les moyens de communication.

Ce projet s'inscrit dans la stratégie d'allocation du Fonds Humanitaire 2021 (première allocation) en réponse aux besoins logistiques relevés dans la stratégie sectorielle soumise par le Cluster Logistique qui vise à cibler les besoins les plus urgents du Plan de Réponse humanitaire 2021. Le contenu de cette proposition de projet a par ailleurs été discuté avec le cluster logistique afin de s'assurer de son alignement avec les besoins actuels des partenaires humanitaires et de la stratégie d'allocation.

1.2. HISTORIQUE DE PUI EN REPUBLIQUE CENTRAFRICAINE

Première Urgence Internationale (PUI) est présente en RCA depuis 2007. Première Urgence et Aide Médicale Internationale étaient toutes deux présentes dans le pays avant la fusion effective des deux entités en mai 2011. Depuis, la mission dispose d'un bureau de coordination à Bangui et est intervenue depuis plusieurs bases : Paoua dans le Nord-ouest, Ndélé dans le Nord-est, Bangassou/Rafaï dans le Sud-est et Berberati dans le Sud-ouest. PUI y a développé des projets de sécurité alimentaire, relance économique, réhabilitation d'infrastructures, santé et nutrition.

En 2019, PUI poursuit son assistance en santé, nutrition et sécurité alimentaire auprès des populations vulnérables victimes des conflits armés au Nord-Est (N'délé) et à Bangui. Les projets menés sur ces deux bases concernent aussi bien un soutien au système de santé primaire, un appui dans la prévention et le traitement de la malnutrition, que le renforcement des activités agricoles et des moyens d'existence. Toujours dans une logique d'intégration, PUI développe également des activités dans d'autres secteurs tels l'appui au retour et la relance économique.

A Bangui, PUI est gestionnaire d'une plateforme logistique commune à une vingtaine d'ONG. Aussi, PUI mène des projets d'appui au retour dans la capitale pour favoriser le retour des déplacés, via des activités de relance économique. Enfin, PUI gère un projet d'assistance médico-nutritionnelle pour les populations vulnérables et de renforcement du système de santé des 2 districts sanitaires de la capitale.

A Ndele, PUI intervient dans la Préfecture sanitaire du Bamingui-Bangoran depuis 2007, et a mis en œuvre successivement plusieurs interventions dans les domaines de la santé, la nutrition et la sécurité alimentaire afin d'améliorer l'accès des populations aux soins de santé primaires et la sécurité nutritionnelle des populations vulnérables, à travers l'appui à la prise en charge intégrée des maladies de l'enfant, le référencement des cas de complications, l'appui à la santé de la reproduction et l'amélioration de l'accès aux intrants agricoles et la diversification de la production.

1.3 CONTEXTE ET JUSTIFICATION DE LA CONSULTANCE DE L'EVALUATION

Les problématiques d'accès inhérentes à la Centrafrique continuent d'entraver l'opérationnalisation des activités humanitaires. L'état dégradé des routes et l'accès déjà difficile à certaines zones ne font que s'aggraver lors de la saison des pluies, qui isole toute une partie de la population. Certaines ressources clés dépendent entièrement de l'approvisionnement de la capitale, tel que le carburant, sans lequel les acteurs humanitaires se retrouvent paralysés. Les moyens mobilisés par le cluster logistique pour répondre à ces besoins, via du fret aérien, représentent des coûts importants qu'il convient de rationaliser.

Dans une optique d'optimisation de la pertinence et qualité des services proposé, PUI souhaite, mener une évaluation portant sur du stockage spécifique en région et sur ses conséquences sur l'ensemble de la chaîne logistique en RCA. Cette évaluation permettra d'affiner la stratégie de développement de PUI en termes de plateforme d'entreposage en RCA et plus largement, elle apportera des réponses sur l'ensemble de la chaîne logistique.

Cette évaluation, prévue pour une durée prévisionnelle de 3 mois, sera effectuée par un consultant externe senior, avec les connaissances nécessaires en génie civil et construction de stock sensible, une expertise en supply et sécurité dans un milieu humanitaire difficile.

Les zones et les cibles identifiées par PUI et le cluster logistique pour évaluer sont les deux axes de la RCA autour de Bangassou et Bria.

Cette évaluation technique sera réalisée de manière participative avec plusieurs ONG ciblées et agences spécialisées des UN – notamment les acteurs d'urgence/RRM dont les interventions et l'expertise pourront accompagner le consultant dans son analyse., ainsi qu'avec le soutien des groupes de travail du cluster logistique en province, et plus particulièrement avec les partenaires opérationnels spécialisés en transport.

2.OBJECTIFS DE LA MISSION

2.1. OBJECTIF GENERAL :

Cette évaluation des besoins et étude de faisabilité, sera focalisée sur le travail préparatoire visant à mettre en place des sites de stockage spécialisés de carburant en province, plus particulièrement sur les axes stratégiques permettant des livraisons à la communauté humanitaire œuvrant dans les zones difficiles d'accès, là où les besoins sont naturellement les plus grands.

2.2. OBJECTIFS SPECIFIQUES :

2.2.1. Evaluations

- Analyser les besoins des partenaires d'urgence afin de limiter les pénuries de carburant et ainsi réduire le besoin de rotations des avions effectuant du fret en urgence ;
- Analyser les demandes des partenaires en matière des stocks de carburant mutualisés ;
- Rencontrer les ONG ciblées et agences spécialisées des UN ;
- Participer aux groupes de travail du cluster logistique en province, en particulier les partenaires opérationnels du cluster logistique spécialisés en transport et stockage, pour obtenir les informations nécessaires sur la réglementation dans la gestion d'hydrocarbure en République Centrafricaine ;
- Déplacements de Bangui vers Bangassou et Bria pour l'analyse des lieux et contextes ;
- Analyser les moyens de transport primaire d'approvisionnement du carburant par route depuis Bangui vers les zones qui seront identifiées pour implanter les sites de stockage spécialisés en carburant ;
- Analyser les enjeux de sûreté et de sécurités pour la construction et la gestion de tels stocks spécialisés dans les localisations sélectionnées
- Analyser la situation contextuel en prenant en compte les enjeux locaux tels que : politiques, socio-économiques, géographique, culturels, ... pour la construction et la gestion des stocks spécialisés dans les localisations sélectionnées
- Analyser l'impact potentiel du transport sur de tels stocks en province (pour les acteurs de transport notamment et sur l'optimisation des stocks, opportunités d'augmentation de solutions de transports mutualisés au niveau des provinces) ;

2.2.2. Etudes des faisabilité

- Réalisation d'un rapport de diagnostic détaillé sur les évaluations citées dans le point 2.2.1
- Réalisation d'une étude technique des lieux pouvant abriter ces espaces de stockage de carburants. Proposer différentes solutions, par exemple sous forme de stations-services et de réservoirs souterrains.
- Réalisation d'un dimensionnement d'installations permettant de garantir la fluidité des mouvements dans les stocks en garantissant la sécurité des personnes et des biens entreposés et facilité un réapprovisionnement rapide et fluide depuis la capital;
- Réaliser une stratégie d'approvisionnement en carburant pour l'ensemble des sites identifiés en fonction des contextes locaux, tels que géographique, climatique, socio-économique, politique, ...
- Budgétisation pour la réalisation de ces sites de stockage spécialisés de carburant incluant l'ensemble des couts (RH, équipements, constructions, approvisionnement, ...)
- Présentation d'un design technique pour la construction d'espaces de stockage de carburant, en accord avec les règlementations nationales en la matière, à travers une visite/rencontre des fournisseurs de matière première mais aussi de prestataires nationaux de construction des stations de carburant présents à Bangui ;
- Identification des entreprises locales pour la mise en œuvre et la maintenance post réalisation du projet sous supervision de Première Urgence Internationale.
- Présenter un dimensionnement RH nécessaire à la mise en œuvre et définition d'un plan d'action si la faisabilité est possible ;
- Présenter une Recommandation générale sur les points forts et points faible du projet

3. TÂCHES

L'évaluation doit prendre en compte les objectifs, les résultats et les indicateurs mentionnés dans le cadre logique du projet. Elle devra examiner les standards et la qualité des biens et des services produits par ce projet, selon l'opinion des bénéficiaires, des services techniques étatiques, des personnes ressources et la gestion de PUI.

L'évaluation devrait prendre en compte les normes internationales et la législation nationale.

3.1. PERTINENCE :

- Quelle est la pertinence du système de stockage spécialisé projeté aux regards des besoins et des capacités de consommation de la communauté humanitaire dans les zones ciblées ?

3.2. EFFICIENCE :

- Comment les différents partenaires humanitaires utiliseront le système de stockage en prenant en compte la qualité et la quantité proposée « planning de consommation » (heure d'affluence, pénurie, apport sur les transporteurs humanitaires routier de la zone, sécurité,...) ?

3.3. EFFICACITE:

- Quels sont les moyens d'approvisionnement actuellement mis en place entre Bangui - Bangassou et Bangui-Bria ? Sont-ils cohérents avec les besoins projeté en stockage local tout en évitant les possibilités de rupture de stock ?
- Comment pouvons-nous améliorer les conditions de transport en carburant entre Bangui et les zones identifiées en prenant en compte les besoins fluctuants présenté par la communauté humanitaire de la zone ? Quels indicateurs peuvent être proposés ou modifiés ?
- Identifier les forces, faiblesses du système de stockage par ce projet par PUI dans les zones ciblées en lien avec le besoin de la communauté humanitaire ?

3.4. IMPACT :

- Quels sont les effets positifs/ négatifs/ attendus ou inattendus de ce système de stockage qui sera mise en place ?
- Quels sont les aspects sécuritaires à prendre en compte dans la réalisation de ce projet ?
- Quels seront le conflit avec les fournisseurs (prix fournisseurs dans la zone, mise à disposition, conflit politique, conflit entre fournisseurs)
- Impact avec la population et les commerçants du secteur, de la région ?

3.5. COUVERTURE

- Mesurer la couverture (quantité et qualité) :
 - Est-ce que les besoins ont été identifiés ?
 - La couverture est-elle suffisante ? (en temps d'approvisionnement et la quantité total estimé pour servir toute la communauté humanitaire dans le temps en attendant un nouveau réapprovisionnement de stock local depuis Bangui ?)

- Si rupture de stock sur Bangui, quelle conséquences et quelles alternative pour la province ? Comment anticiper ces ruptures ?

3.6. COHERENCE

- Evaluer la cohérence des différentes composantes des projets et les coûts et risques sécuritaires y afférant
- Evaluer la cohérence des systèmes d'approvisionnements en carburant actuel et des capacités d'évolution pour des projets futurs.

3.7. DURABILITE

La durabilité sera analysée à différents niveaux :

L'approvisionnement de stock PUI à Bangassou et Bria :

- Comment permettre de s'approvisionner en carburant depuis Bangui ?
- Quelles alternatives?

La mise en place technique :

- Comment permettre de trouver la main d'œuvre local pour la construction de ces unités de stockage spécialisés en carburant :
 - Quels sont les fournisseurs locaux fiables ?
 - Quels sont les artisans compétents ? Quelle alternative si peu de compétences locales ?
- Qu'est-ce qui doit être fait pour améliorer ce critère de durabilité?

Au niveau communautaire (Local):

- Peux t'on trouver de la main d'œuvre locale pour la formation de personnes ressources pour ces constructions, maintenances et réhabilitations ?
- Quel accompagnement possible si main d'œuvre local peu compétente ?

4.METHODOLOGIE

La latitude est laissée au consultant pour déterminer la méthodologie la plus appropriée pour atteindre les résultats souhaités. Nous recommandons l'utilisation des méthodes quantitative et qualitative. Il est attendu du consultant de chercher les réponses structurées aux questions suivantes :

1. *Ce type de stockage dédié répond-il à un besoin ? Comment les partenaires gèrent l'approvisionnement en carburant en région. Connaissent-ils des pénuries, comment y remède t ils ? (UN, ONG)*
2. *Quel part le transport le carburant représente-t-il chez nos partenaires, chez Atlas, au Cluster Logistique (UN/ONG)*
3. *Où ces sites seraient le plus pertinent ? Sous quelle forme (budgétisation de la construction des stocks, dimensionnement, sécurisation)*
4. *Est-ce réalisable au regard des contraintes sécu ? Pourquoi n'existe pas de station en région. Est-ce que les fournisseurs (Total/ Tradex,Bocom) présents sur le territoire centre africain ont une stratégie pour couvrir le territoire.*

5. *Ce type de stockage dédié carburant aura-il un impact sur les ruptures régulières d'approvisionnement en carburant dans les provinces, chez nos partenaires (UN, ONG) ? Par quel système ce type de stockage dédié pourrait avoir un impact sur les ruptures de carburant en région ?*
6. *Comment envisager l'approvisionnement de ces sites pour qu'ils soient le plus efficient et le plus économique ? Est-ce que le fleuve pour certaines zones (Bangassou) est une option pertinente ?*
7. *Est-ce ce type d'initiative aura un impact sur la mutualisation du fret routier. Est-ce que ce type d'entrepotage va avoir un impact sur la mutualisation des transports de carburant, sur la mise en place de rotation régulière ?*
8. *Est-ce ce type d'initiative aura un impact sur le nombre de fret aérien d'urgence de carburant. Cela va-t-il permettre de les réduire ? (Report sur la route, le fleuve ?)*
9. *Au-delà, y aurait-il des besoins spécifiques de stockage à Bangui ou en province, par exemple la mise à disposition d'un lieu de stockage sécurisé et d'une plateforme de maintenance de véhicule ?*

4.1. BRIEFING EN PREPARATION DE LA MISSION

A son arrivée en RCA, le/la consultant/e recevra un briefing de la chef de mission, du coordinateur logistique et du coordinateur médical, sur le plan sécurité à respecter et sur l'organisation de la mission de consultance. Il sera aussi briefé par le cluster logistique concernant les informations, rencontres, visite partenaires à effectuer.

Ce briefing portera sur

- La mission PUI en RCA : contexte, opérations en cours, équipe en place, stratégie et la sécurité
- Les objectifs et attentes de cette consultance

5. ORGANISATION DE LA MISSION

5.1. ORGANISATION LOGISTIQUE

Les coûts du vol sont inclus dans les frais de consultance. En RCA, le (la) consultant (e) sera hébergé (e) dans la guest-house de PUI.

PUI mettra à sa disposition, la logistique nécessaire pour la collecte des données terrain et autres déplacements dans le cadre de l'évaluation.

Le (la) consultant(e) devrait apporter son propre ordinateur portable. En outre, PUI fournira tout l'équipement nécessaire pour effectuer de manière harmonieuse et efficace sa mission selon les besoins exprimés.

Une connexion Internet est disponible dans tous les bureaux et un mini-modem pour les datas mobiles de connexion lors des déplacements sur terrain.

5.2. DISPOSITIF DE SUIVI

Le (la) consultant (e) sera en contact régulier avec la coordinatrice plateforme logistique et/ou le RP plateforme (expatriés) ainsi qu'avec le coordinateur logistique de la mission (expatrié)

Sur le programme Bangui dans lequel s'inscrit cette activité de consultance, il/elle pourra s'appuyer sur une équipe déjà en place.

Cette équipe est composée :

- 1 Coordinateur logistique (expatrié)
- 1 Coordinatrice Plateforme Logistique (expatriée)
- 1 Responsable Programme Plateforme Logistique (expatrié)

De plus, il pourra s'appuyer sur le cluster logistique pour avoir toutes les informations concernant les rencontres de partenaires, d'entreprise à Bangui. Ainsi que les contacts des partenaires et différents groupes de travail en province.

5.3. CHRONOGRAMME

Le consultant proposera un chronogramme détaillé de la consultance et une durée global pour cette consultance basé sur trois mois contractuel proposés dans le projet.

6. LIVRABLES ATTENDUS

1. Un rapport narratif d'évaluation finale comprenant :

- Un sommaire ;
- Une table des sigles et des acronymes ;
- Un résumé exécutif de 5 pages (maximum) en français;
- Un rapport narratif de 30 pages (maximum) détaillant la méthodologie, le programme de la mission, les résultats de l'étude, avec détail des analyses et des arguments, un récapitulatif avec les principales recommandations (séparer le court, moyen et long terme) et les leçons apprises ;
- Les annexes techniques : détails techniques de l'évaluation ; termes de référence ; la liste des personnes et des structures rencontrées ; design des unités de stockage de carburant sous forme des stations-service ; cahier de charge pour les constructions des unités de stockage spécialisé des carburant, le BoQ, liste de matériels pour la réalisation des travaux ; éventuels tableaux ou graphiques ; références et autres sources, annuaire des personnes et entreprises à contacter.

2. Une présentation des recommandations les plus importantes de cette évaluation formulées à l'intention de PUI sur le terrain et le Cluster Logistique qui englobera les aspects des enjeux politiques, sécuritaires, contraintes logistiques, la réglementation en matière de gestion d'hydrocarbure, autres information importante en lien avec la mise en œuvre du projet.

3. Une présentation Power Point des principales informations et recommandations issues de l'évaluation pour faciliter la présentation à PUI et aux partenaires.

4. Un budget détaillé pour la réalisation de ces sites de stockage spécialisés de carburant incluant l'ensemble des coûts (RH, équipements, constructions, approvisionnement, ...)

7. PROFIL RECHERCHE

- Expérience effective recommandée d'au moins 8/10 ans en matière d'organisation des déploiements et stockages logistiques spécialisés
- Expertise sur l'ensemble de la supply chain dans un contexte humanitaire difficile
- Bonne connaissance en gestion des stocks et notamment de carburant
- Bonne connaissance en génie civile, en particulier sur la construction de stocks sensibles
- Expérience en suivi, évaluation et en planification Logistique dans les pays en développement ;
- Capacité d'analyser, de conceptualiser, d'innover, sens de la diplomatie ;
- Capacité d'adaptation, d'organisation, de respect des échéances ;
- Capacité à travailler de façon autonome avec prise d'initiative et sens des responsabilités ;
- Capacité à intégrer l'environnement local sous ces aspects politiques, économiques et historiques.
- Maîtrise de la langue française ;
- Maîtrise des outils informatiques (Word, Power Point, xcel)
- Aptitude en communication, de rédaction et de présentation ;
- Capacités analytiques développées.
- Connaissance en ingénierie des travaux publics et bâtiment souhaitées.

8. CRITERES DE SELECTION DU/DE LA CONSULTANT/E

La sélection du/de la consultant/e tiendra compte des éléments suivants :

- Correspondance entre l'offre et la demande (critères d'exclusion/admission)
- Qualité générale de l'offre (30%)
- Qualité de la proposition en termes de modes opératoires (20%)
- Références apportées par l'expert/e (20%)
- Prix proposé (30%)

9. BUDGET

A définir sur la base des offres, mais les devis proposés devront inclure l'ensemble des coûts liés à la prestation sur le terrain, (Billet d'avion A/R vers Bangui, Per diem, Restauration, sous-traitance des ingénieurs locaux).

10. DOSSIER DE CANDIDATURE ET MODALITE DE SOUMISSION

Les candidat (e) s au présent appel à consultance sont priés de soumettre leurs candidatures à l'adresse indiquée à la dernière page du présent document. Les candidatures devront comporter :

- Une lettre de motivation mentionnant clairement la date de disponibilité ;
- Un curriculum vitae ;
- Un document synthétique comportant :
 - La compréhension des termes de référence en lien avec les qualifications et expériences du postulant ainsi que toute suggestion visant à améliorer les termes de référence, dans l'optique d'atteinte des résultats attendus ;
 - La méthodologie proposée par le candidat, y compris, si pertinent, les méthodes et outils de collecte de données, la saisie, le traitement, l'analyse et l'interprétation des données ;
 - Une proposition budgétaire (TTC) ;
 - Un chronogramme des activités détaillé

Merci d'adresser avant le **vendredi 16 août 2021 avant 20h** votre proposition rédigée sur la base des critères exposés dans les termes de référence joint à cet appel à l'adresse suivante :

- Antoine Milly, Chargé de Programmes RCA / NER : amilly@premiere-urgence.org
- Marc Prugny, Adjoint au responsable logistique mprugny@premiere-urgence.org

11. Annexes

Documents de référence (liste non exhaustive) sur demande :

- Termes de référence ;
- Liste des agences de UN et les ONGi à contacter lors de cette mission d'évaluation
- la liste des personnes et des structures /entreprises à rencontrer ;