



**REPUBLIQUE DU BURUNDI**  
**MINISTRE DES TRANSPORTS, DES TRAVAUX**  
**PUBLICS ET DE L'EQUIPEMENT**



***Plan Sectoriel d'Intégration de la Biodiversité au Ministère  
des Transports, des Travaux Publics et de l'Équipement***

**Bujumbura, Mai 2014**

**Document élaboré dans le cadre du**  
Projet «*Révision de la Stratégie Nationale et Plan d'Action en matière de*  
*Diversité Biologique et Développement du 5<sup>ème</sup> Rapport National*  
*à la Convention sur la Diversité Biologique*»  
(PNUE/FEM)



*Agence Nationale d'exécution du projet*



Institut National pour l'Environnement et  
la Conservation de la Nature (INECN)  
B.P. 2757 Bujumbura  
Tél. 257.22234304  
Site web: <http://bi.chm-cbd.net>  
Bujumbura, Mai 2014

## **TABLE DES MATIERES**

SIGLES ET ABREVIATIONS .....	4
INTRODUCTION .....	5
I. ETAT D'INTEGRATION DE LA BIODIVERSITE AU MTTPE .....	6
I.1. Missions du MTTPE .....	6
I.2. Cadre institutionnel, politique et légal .....	6
I.2.1. Cadre institutionnel .....	6
I.2.2. Cadre politique .....	7
I.2.3. Cadre légal .....	7
I.3. Parties prenantes aux interventions du MTTPE .....	8
II. IMPACTS DES INTERVENTIONS DU MTTPE SUR LA BIODIVERSITE.....	9
II.1. Menaces de la biodiversité.....	9
II.2. Conséquences de la dégradation de la biodiversité.....	10
III. CONTRAINTES POUR LA SAUVEGARDE DE LA BIODIVERSITE .....	11
IV. PLAN STRATEGIQUE D'INTEGRATION .....	12
IV.1. Vision et priorités nationales .....	12
IV.2. Objectifs sectoriels .....	12
IV.3. Plan d'Action.....	14
IV.4. Cadre de mise en œuvre .....	15
BIBLIOGRAPHIE .....	16

## **SIGLES ET ABREVIATIONS**

<b>AACB</b>	: Autorité de l'Aviation Civile du Burundi
<b>ABUTIP</b>	: Agence Burundaise pour la Réalisation des Travaux d'Intérêt Public
<b>ALM</b>	: Agence de Location du Matériel
<b>AMPF</b>	: Autorité Maritime, Portuaire et Ferroviaire
<b>CDB</b>	: Convention sur la Diversité Biologique
<b>DGB</b>	: Direction Générale des Bâtiments
<b>DGT</b>	: Direction Générale des Transports
<b>FEM</b>	: Fonds pour l'Environnement Mondial
<b>FRN</b>	: Fonds Routier National
<b>GPS</b>	: Global Ports Services
<b>INECN</b>	: Institut National pour l'Environnement et la Conservation de la Nature
<b>LNBT</b>	: Laboratoire National du Bâtiment et des Travaux Publics
<b>MEEATU</b>	: Ministère de l'Eau, de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de l'Urbanisme
<b>MTTPE</b>	: Ministère des Transports, des Travaux Publics et de l'Équipement
<b>OACI</b>	: Organisation de l'Aviation Civile Internationale
<b>OdR</b>	: Office des Routes
<b>OTRACO</b>	: Office des Transports en Commun
<b>PNUD</b>	: Programmes des Nations Unies pour le Développement
<b>PNUE</b>	: Programme des Nations Unies pour l'Environnement
<b>PSIB</b>	: Plan Sectoriel d'Intégration de la Biodiversité
<b>PTPGU</b>	: Projet des Travaux Publics et de Gestion Urbaine
<b>SNPA- DB</b>	: Stratégie Nationale et Plan d'Action en matière de Biodiversité
<b>SNPAB</b>	: Stratégie Nationale et Plan d'Action sur la Biodiversité
<b>SOBUGEA</b>	: Société Burundaise de Gestion Aéroportuaire

## **INTRODUCTION**

Le présent Plan Sectoriel d'Intégration de la Biodiversité du Ministère des Transports, des Travaux Publics et de l'Équipement (MTTPE) a été élaboré dans le cadre du projet de révision de la Stratégie Nationale et Plan d'Action sur la Biodiversité et Développement du 5<sup>ème</sup> Rapport du Pays à la Convention sur la Diversité Biologique sous le financement du FEM/PNUE. Il vient apporter aux services de ce Ministère, et plus spécifiquement aux maîtres d'ouvrage et aux maîtres d'œuvre de projets d'infrastructures de transport, des bâtiments et équipements, les éléments de cadrage, de compréhension et d'activités pour intégrer la protection de la biodiversité à chaque étape de l'élaboration et de l'exécution de leurs projets.

En effet, le MTTPE est chargé de la préparation et de la mise en œuvre de la politique du secteur. Les routes, les aéroports, les ports et les lacs jouent actuellement un rôle essentiel dans les échanges nationaux et internationaux, non seulement pour les importations et exportations des produits de base vitaux pour l'économie du Burundi (pétrole, produits chimiques, les minerais, les engrais chimiques, les produits agro-alimentaires, les produits et équipements de construction, les produits agricoles et d'élevage, ...) mais aussi ils peuvent jouer un rôle dans la protection ou la destruction de la biodiversité. Le MTTPE est par conséquent un acteur incontournable dans le processus de conservation de la biodiversité.

Le Plan Sectoriel d'Intégration de la Biodiversité va ainsi décrire les impacts des infrastructures de transports et des bâtiments sur les milieux naturels et les espèces. Il mettra ensuite l'accent sur les éléments clés (réglementaires et techniques) pour réaliser des projets prenant mieux en compte la protection de la biodiversité notamment dans la conception des infrastructures et des ouvrages d'art, la géotechnique et le terrassement des chaussées, le système de transport et mobilité, le système d'information routier, l'exploitation de la route, la sécurité routière et ses équipements, l'agrément des agences de transport, le stockage des marchandises, la manutention lourde (au port et à l'aéroport), la plaisance et loisirs nautiques, la mortalité animale, les normes des bâtiments et équipements.

Ce Plan Sectoriel d'Intégration élaboré par une personne ressources du même ministère est le résultat d'un atelier de consultations sectorielles qui a eu lieu en dates du 28 Février au 1 Mars 2013 qui regroupait les représentants du MTTPE pour donner leurs contributions pour l'élaboration du présent document.

Le présent document est donc bâti autour des axes principaux suivants:

- Etat d'intégration de la biodiversité au MTTPE;
- Impacts des interventions du MTTPE sur la biodiversité;
- Contraintes pour la sauvegarde de la biodiversité;
- Plan stratégique d'intégration de la biodiversité.

## **I. ETAT D'INTEGRATION DE LA BIODIVERSITE AU MTTPE**

### **I.1. Missions du MTTPE**

Les missions principales du Ministère des Transports, des Travaux Publics et de l'Équipement sont définies dans le Décret n° 100/196 du 29 juillet 2013. Il s'agit notamment de:

- concevoir et exécuter la politique nationale en matière de transports, des bâtiments publics et d'infrastructures routières;
- initier une politique de développement des infrastructures de transports et assurer le suivi de sa mise en oeuvre;
- promouvoir le développement et l'entretien du réseau routier et ferroviaire en vue de favoriser le désenclavement du pays;
- développer et réglementer les systèmes de transport par voies terrestre, aérienne, maritime, ferroviaire et lacutre favorables au désenclavement du pays;
- assurer la coordination de toutes les activités d'équipement;
- assurer la protection des ouvrages publics;
- assurer l'acquisition et la gestion des immeubles de l'Etat;
- assurer la supervision des études des projets de construction ou de réhabilitation des bâtiments publics;
- assurer le rôle de maître d'oeuvre délégué pour le compte de l'Etat sur la totalité des projets d'infrastructures;
- coordonner la production des normes en l'entretien des infrastructures urbaines et semi-urbaines;
- actualiser la politique d'entretien des ouvrages et infrastructures publics;
- concevoir et mettre en oeuvre une politique de rentabilisation maximale des infrastructures routières, portuaires, aéroportuaires et ferroviaires;
- promouvoir la prévention en matière de sécurité routière en collaboration avec les Ministères concernés;
- concevoir une politique rationnelle d'acquisition et de gestion du charroi de l'Etat;
- promouvoir la formation dans le secteur des transports;
- élaborer et assurer le suivi des projets d'investissement du Ministère.

A travers ces missions du ministère, le constat est qu'aucune intervention n'est orientée vers la préservation de la biodiversité.

### **I.2. Cadre institutionnel, politique et légal**

#### **I.2.1. Cadre institutionnel**

Pour réaliser ses missions, le MTTPE dispose des services de l'Administration Centrale, des Etablissements Publics sous tutelle, des Régies, des Agences et des Projets.

*Au niveau de l'Administration Centrale, on note:*

- La coordination du Cabinet du Ministre dont le Ministre, l'Assistant du Ministre, le Conseil Consultatif Ministériel composé d'autant de Conseillers politiques au Cabinet que de besoin et un Secrétariat;
- La Coordination d'un Secrétariat Permanent dont le Secrétaire Permanent, les Conseillers techniques organisés en autant de Cellules que de besoin et un Secrétariat;
- Les Directions Générales et les Directions placées respectivement sous l'autorité du Directeur Général et du Directeur.

Les missions et attributions des organes ci-haut cités sont définies dans le Décret susvisé, portant réorganisation du Ministère des Transports, des Travaux Publics et de l'Équipement.

***Au niveau des Etablissements Publics et des Sociétés sous tutelle du MTTPE, on peut citer:***

- L'Office des Routes (OdR);
- L'Agence de Location du Matériel (ALM);
- Le Fonds Routier National (FRN);
- Le Laboratoire National du Bâtiment et des Travaux Publics (LNBTP);
- L'Agence Burundaise pour la réalisation de Travaux d'Intérêt Public (ABUTIP);
- L'Autorité Maritime, Portuaire et Ferroviaire (AMPF);
- L'Office des Transports en Commun (OTRACO);
- L'Air Burundi;
- L'Autorité de l'Aviation Civile du Burundi (AACB);
- La Société Burundaise de Gestion Aéroportuaire (SOBUGEA);
- Le Secrétariat Technique du Projet des Travaux Publics et de Gestion Urbaine (ST/PTPGU).

Il est à noter que chaque Etablissement, Régie ou Agence est régi par un texte bien spécifique.

Le MTTPE ne dispose pas de structure appropriée pour la conservation et la protection de la diversité biologique, mais à travers ses services sous tutelle et de part son rôle dans la construction, la gestion et l'exploitation des infrastructures, le MTTPE participe dans les activités de sensibilisation pour le respect des normes environnementales. Il y a lieu de citer le Service Normes et Environnement de l'OdR; l'AMPF qui est chargée de veiller au respect du Code de la Navigation et du Transport Lacustre, notamment la protection du Lac Tanganyika; la Direction chargée du suivi des Normes à la Direction Générale de la Coordination des Equipements.

### **I.2.2. Cadre politique**

Le document de politique sectorielle du MTTPE a expiré en 2006-2010 ne faisait en aucun cas mention de la protection de la biodiversité. Le document de politique sectorielle qui a été élaboré pour la période 2011-2020 comporte des actions qui, une fois appliquées, pourraient participer dans la conservation de la diversité biologique.

### **I.2.3. Cadre légal**

#### **• *Transports terrestres***

Au niveau des transports intérieurs routiers, certaines dispositions de la Loi n° 1/04 du 17 Février 2009 portant sur les transports intérieurs routiers, notamment en son article 135 qui définit les conditions de sécurité et de l'environnement pour les véhicules à importer, surtout les véhicules d'occasion et la Loi n° 1/26 du 23 novembre 2012 portant Code de la Circulation Routière au Burundi, spécialement en ses articles 134 et 135 font mention du respect de l'environnement notamment l'importation des véhicules usagés qui contribuent à la pollution de l'air et de l'environnement, la réglementation des auto-écoles et les agences de voyage, la réglementation du transport des animaux et des produits dangereux.

Pour le transport lacustre, la Loi n°1/11 du 16 mai 2010 portant Code de la Navigation et du Transport Lacustres a prévu des dispositions spéciales en ses articles 105, 106 et 107 interdisant le transport par voie lacustre de marchandises dangereuses dans le cadre du respect de la biodiversité sur le lac Tanganyika. Des inspections et contrôles techniques sont effectués avant l'octroi des certificats de navigabilité, notamment la vérification des fuites d'huile.

- ***Transport aérien***

Au niveau du transport aérien, l'Autorité de l'Aviation Civile du Burundi (AACB) dispose d'une réglementation nationale pour la protection pour la protection de l'environnement conformément à la Convention de Chicago en matière de l'aviation civile. Il est à rappeler que le transport aérien est en général régi par une réglementation internationale à travers l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale qui dispose des conditions particulières pour la protection de l'environnement.

- ***Bâtiments et équipements***

Il n'existe pas de document de stratégie pour la protection de la biodiversité dans la construction des bâtiments et leurs équipements mais des normes standard des règles d'art existent pour la vérification du respect environnemental dans les études avant l'exécution des projets d'urbanisation.

### **I.3. Parties prenantes aux interventions du MTTPE**

Il existe plusieurs intervenants aux interventions du MTTPE dont les activités peuvent influencer négativement ou positivement la survie de biodiversité. On citerait les principaux acteurs suivants:

- ***Communautés locales***

Les communautés locales sont les premières qui exercent une pression sur la biodiversité dans des travaux de constructions de leurs habitats, dans le transport sur les lacs, dans la construction des routes permettant leurs échanges économiques et sociaux, etc.

- ***Entreprises de construction/équipement et de transport (Organes d'exécution)***

Cette catégorie contribue énormément à la dégradation de la biodiversité mais suite à la mobilisation mondiale et aux bailleurs de fonds pour le respect des normes environnementales lors des travaux et exploitation, il s'observe actuellement une prise de conscience pour la sauvegarde de la diversité biologique. Parmi les entreprises de construction/équipement et autres opérateurs de transport, on peut citer entre autres la SOGEA SATOM, BERCO, GETRA, OTRACO, BATRALAC, ARNOLAC, etc.

- ***Bailleurs de Fonds***

Dans sa politique de développement des infrastructures, le Burundi est appuyé par différents partenaires économiques: la Banque Mondiale, le Banque Africaine de Développement, l'Union Européenne, la Coopération Japonaise, etc. Dans leur financement, il est souvent, si non obligatoire, prévu les études d'impact environnemental afin de pérenniser la diversité biologique.



## **II. IMPACTS DES INTERVENTIONS DU MTTPE SUR LA BIODIVERSITE**

### **II.1. Menaces de la biodiversité**

Les interventions du MTTPE entrent toujours en interactions avec l'environnement dans lequel elles se déroulent. Les structures les plus impliquées dans l'influence de la survie de la biodiversité sont:

- OdR: dans la conception, la construction des infrastructures routières;
- OTRACO-ALM-DGT: dans l'exploitation et la gestion des engins roulants et le transport des produits dangereux, l'agrément des agences de transport et autres exploitants et la gestion du parc automobile national avec des émissions des gaz polluants;
- SOBUGEA-AACB-AIR BURUNDI-AMPF-GLOBAL PORT SERVICE BURUNDI: dans le transport, la manutention et la gestion des produits dangereux, les huiles et autres produits pétroliers utilisés, les nuisances sonores et émissions de gaz causés par les engins de transport ainsi que la déportation des êtres vivants;
- LNBTP-DGB-ABUTIP: dans la conception, construction et équipement des infrastructures dans les écosystèmes encore intacts et/ou vulnérables, la gestion des produits chimiques utilisés dans les laboratoires.

Ainsi, les menaces liées à ces interventions à l'origine de l'érosion de la biodiversité sont:

- La destruction, la fragmentation et l'altération des habitats;
- La déportation d'espèces;
- La surexploitation d'espèces;
- La pollution;
- Le changement climatique.

#### **(i) Destruction, fragmentation et altération des habitats**

Les écosystèmes forestiers au Burundi ont été fortement détruits à tel point que ceux qui restent encore plus ou moins intacts se trouvent dans les aires protégées. Suite aux prélèvements des végétaux pour des travaux d'infrastructures, le système écologique se détruit, les roches se modifient chimiquement suite à l'érosion. Il est à souligner que dans les projets de transport ou de bâtiments et particulièrement dans les projets routiers, les causes de perte de la biodiversité sont les suivantes:

- L'abattage d'arbres pour la libération de l'emprise du projet;
- La perturbation des écosystèmes des abords de la route;
- Les dégradations des abords des sites d'emprunts;
- La dégradation des écosystèmes à travers l'exploitation des sites de carrières en vue d'extraire les matériaux de construction tels que le sable, le moellon, le gravier, etc.;
- L'utilisation des explosifs dans la construction des routes.

#### **(ii) Déportation d'espèces**

Les travaux de terrassement, le transport des organes vivants sans contrôle par voies maritime, aérien, routière et aérienne, les bruits provoqués par les engins de transport ou de construction provoquent le déplacement ou le départ définitif des espèces. Il faut également souligner le transport non convenable des animaux d'élevage qui est très fréquent au Burundi.

**(iii) Surexploitation d'espèces**

L'exploitation incontrôlée de la carrière pour la construction des routes, l'abattage des arbres pour la construction des bâtiments et des logements, l'exploitation incontrôlée des poissons par l'emploi des filets inadaptés, l'augmentation de l'urbanisme sont à la base de la destruction de la diversité biologique.

**(iv) Pollution**

La flotte lacustre burundaise a une moyenne d'âge de 100 ans. Le parc automobile national, estimé à 40.000 véhicules, a une moyenne d'âge de 20 ans. Par conséquent, les huiles et les fumées produites par ses engins sont à la base de la pollution du lac Tanganyika et de l'air environnant. Il faut noter également que l'usage des produits chimiques utilisés pour les travaux de concassage peut porter préjudice à la biodiversité. La pollution est également causée par des déchets solides et liquides en provenance du port de Bujumbura, de l'OTRACO, de la RSA et de la SOBUGEA. De plus, lors des travaux routiers, le déversement des huiles et des déchets causent du tort sur les habitats ou biotopes vulnérables. De même, l'abandon des déchets de toute nature (en bois, en métal, en cuivre, les hydrocarbures, etc.) laissés sur les chantiers ne manque pas également à porter atteinte à la biodiversité.

**(v) Changement climatique**

Au Burundi, le phénomène de perturbation climatique se manifeste par une pluviométrie exceptionnelle et par une sécheresse prolongée. Les différents types de fumées et gaz produits par les engins roulant ou volant peuvent être à l'origine des changements climatiques et par conséquent les perturbations de l'équilibre biologique.

## **II.2. Conséquences de la dégradation de la biodiversité**

Les conséquences de la dégradation de la biodiversité suite à des activités des transports, de construction de bâtiments et de mise en place des équipements sont les suivantes:

- Rupture de l'équilibre biologique et perte des espèces;
- Fuite des espèces ou prolifération des espèces introduites;
- Perte des vies des espèces domestiquées suite aux conditions de transport non convenable;
- Détérioration du mode de vie des populations.

### **III. CONTRAINTES POUR LA SAUVEGARDE DE LA BIODIVERSITE**

Les contraintes majeures qui limitent les solutions pour la sauvegarde de la biodiversité dans le secteur des Transports, des Travaux Publics et de l'Équipement sont les suivantes:

- Faible niveau de prise de conscience de la biodiversité dans l'élaboration des documents de politique sectorielle;
- Insuffisance d'outils, techniques et de connaissances pour stopper les pressions sur la biodiversité;
- Absence d'un cadre de planification participative, de gestion de connaissances et de renforcement des capacités entre les parties prenantes de la biodiversité;
- Absence de mécanismes de suivi interne au MTTPE pour la sauvegarde de la biodiversité en cas de réalisation des projets d'infrastructure;
- Manque des équipements de contrôle;
- L'absence de réglementation et d'actions punitives contre les auteurs dans la gestion des huiles pour les engins des travaux et de transport;
- Absence d'études d'impact environnemental dans l'exécution des travaux du génie civil;
- Manque de contrôle dans le transport interne des organismes vivants;
- Manque de contrôle de transport dans l'introduction des espèces exotiques;
- Insuffisance de contrôle dans le transport des marchandises dangereuses.

## **IV. PLAN STRATEGIQUE D'INTEGRATION**

### **IV.1. Vision et priorités nationales**

Le constat alarmant de la dégradation générale de la biodiversité a été fait lors de l'élaboration de la Stratégie Nationale et Plan d'Action sur la Biodiversité 2013-2020. Des objectifs nationaux, des principes et des principales priorités de SNPAB ont été adoptés au Burundi. La vision nationale de la Biodiversité est ainsi libellée:

***« D'ici 2030, la diversité biologique est restaurée, conservée et utilisée rationnellement par tous les acteurs, en assurant le maintien des services écosystèmes et en garantissant des avantages essentiels aux générations actuelles et futures ».***

Sur base de ses principes directeurs et se fondant sur les grandes contraintes à la bonne gestion de la biodiversité, le Burundi s'est fixé 5 priorités nationales à savoir:

- Susciter l'implication et l'engagement de toutes les parties prenantes, y compris les décideurs à l'action de conservation et d'utilisation durable de la biodiversité;
- Mettre en place et utiliser les connaissances, les outils et les techniques efficaces pour arrêter les pressions exercées sur la biodiversité;
- Mettre en défens un ensemble d'écosystèmes représentatifs de la biodiversité nationale;
- Valoriser au maximum les avantages tirés de la biodiversité et les services fournis par les écosystèmes;
- Mettre en place un cadre de planification participative, de gestion des connaissances et de renforcement des capacités.

Sur base de ces priorités, le Burundi a fixé 5 axes stratégiques qui sont les suivants:

- Gestion des causes sous-jacentes de l'appauvrissement de la biodiversité à travers l'implication et l'engagement de toutes les parties prenantes à tous les niveaux;
- Réduction des pressions directes exercées sur la biodiversité et les ressources biologiques;
- Amélioration de l'état de la diversité biologique en sauvegardant les écosystèmes, les espèces et la diversité génétique;
- Valorisation des avantages tirés de la diversité biologique et des services fournis par les écosystèmes;
- Renforcement de la mise en œuvre au moyen d'une planification participative, de la gestion des connaissances et du renforcement des capacités.

### **IV.2. Objectifs sectoriels**

Le rôle primordial du MTTPE est de contribuer significativement à l'opérationnalisation de la vision nationale dans le domaine de biodiversité. Ainsi, l'objectif global du plan sectoriel du MTTPE est suivant:

***«Contribuer aux finalités de la Stratégie Nationale et Plan d'Action sur la Biodiversité 2013-2030 par une meilleure prise en compte des enjeux de la biodiversité dans l'élaboration des projets de construction, d'entretien et d'exploitation des infrastructures et équipements de transports et des bâtiments».***

Sur base des contraintes identifiées, les objectifs spécifiques retenus sont les suivants:

- ***D'ici à 2016, toutes les parties prenantes sont sensibilisées au respect de la biodiversité dans la conception et travaux d'infrastructures/équipements de transport et des travaux publics***

Cet objectif cherche à susciter la prise de conscience de toutes les parties prenantes du MTTPE sur la conservation de la biodiversité dans l'élaboration et l'exécution des documents de politique sectoriels.

- ***D'ici à 2015, des outils de gestion et de suivi des projets d'infrastructures de transport et des travaux publics sont mis en place***

Cet objectif cherche à mettre en place des outils, techniques et des connaissances pour stopper les pressions sur la biodiversité. Il vise également la mise en place des mécanismes de suivi interne au MTTPE pour la sauvegarde de la biodiversité en cas de réalisation des projets d'infrastructure. On devra également mettre en place des équipements de contrôle dans le transport interne des organismes vivants, dans l'introduction des espèces exotiques et des marchandises dangereuses.

- ***D'ici à 2018, des structures de suivi et évaluation des indicateurs de la prise en compte de la biodiversité sont mises en place***

Cet objectif vise à des indicateurs et des structures appropriées pour leur suivi. Cela nécessitera aussi un cadre de planification participative, de partage de connaissances et de renforcement des capacités entre les parties prenantes de la biodiversité. Il est également nécessaire qu'il y ait une réglementation avec des actions punitives contre les auteurs dans la gestion des huiles pour les engins des travaux et de transport. Le MTTPE devra également promouvoir les études d'impact environnemental dans l'exécution des travaux du génie civil, etc.

### IV.3. Plan d'Action

Le plan d'action comprend 3 objectifs, des actions et indicateurs, les parties prenantes et les coûts estimatifs.

Objectif s spécifiques	Action à mener	Indicateur	Partie prenante	Coût US\$
D'ici à 2016, toutes les parties prenantes sont sensibilisées au respect de la biodiversité dans la conception et travaux d'infrastructures/équipements de transport et des travaux publics	Organiser les réunions et ateliers de sensibilisation sur la biodiversité pour toutes les parties prenantes du MTTPE	Nombre de réunions et ateliers	MTTPE, les bailleurs de fonds, les organes de suivi et de contrôle, les organes d'exécution (entreprises)	48000
	Produire des dépliants et un documentaire sur les impacts des activités du MTTP sur la biodiversité et les mesures de conservation de la biodiversité	Nombre de dépliants et documentaires	MTTPE, les bailleurs de fonds, les organes de suivi et de contrôle, les ONGS, les organes d'exécution	25000
D'ici à 2015, des outils de gestion et de suivi des projets d'infrastructures de transport et des travaux publics sont mis en place	Elaborer un document de politique sectorielle incluant la biodiversité	Document disponible	MTTPE	3000
	Elaborer un manuel de conception des projets d'infrastructures et équipements de transports et des travaux incluant l'aspect de la biodiversité	Manuel disponible	MTTPE, bailleurs de fonds, les ONGs	3000
	Vulgariser le Manuel de conception auprès de tous les intervenants dans le secteur des transports et des travaux publics et d'équipement	Manuel de conception en usage	MTTPE, bailleurs de fonds, les ONGs	30000
		Nombres d'ateliers organisés	MTTPE, bailleurs de fonds, organes d'exécution (entreprises), ONGs	12000
	Diffuser le Manuel sur le site Web du MTTPE	Manuel disponible sur le site Web	MTTPE	2000
	Mettre en place un mécanisme de suivi interne au MTTPE pour la sauvegarde de la biodiversité en cas de réalisation des projets d'infrastructure	Rapport sur l'état d'évolution de la prise en compte de la biodiversité dans les projets	MTTPE, entrepreneurs, bailleurs de fonds, les ONGs	5000
	Mettre en place des équipements et un système de contrôle dans le transport interne des organismes vivants, dans l'introduction des espèces exotiques et des marchandises dangereuses	Nombre d'enregistrements et de saisies opérées dans les axes de contrôle	MTTPE, entrepreneurs, bailleurs de fonds, les ONGs, douanes, polices	25000
D'ici à 2018, des structures de suivi et évaluation des indicateurs de la prise en compte de la biodiversité sont mises en place	Mettre en place les indicateurs pour suivre les progrès réalisés	Liste d'indicateurs disponible	Le MTTPE, les organes d'exécution, les ONGs	3000
	Mettre en place au niveau de l'Administration centrale et des services sous tutelle, des structures chargées du suivi de la biodiversité et de suivi des études d'impact environnemental	Structure disponible	Administration centrale et services sous tutelle	
	Mettre en place un Comité de Pilotage représentant le Ministère, les entreprises et les exploitants pour réfléchir sur les continuités écologiques, identifier les besoins en formation, capitaliser les études d'impact et évaluer les bilans environnementaux	Comité de Pilotage opérationnel	MTTPE, les bailleurs de fonds, les entreprises et les Exploitants	10000
	Elaborer et adopter une réglementation sur la gestion des huiles pour les engins des travaux et de transport	Une loi sur la gestion des huiles en vigueur	MTTPE, les bailleurs de fonds, les entreprises et les Exploitants	10000
	Représenter le MTTPE dans le Comité National de Biodiversité	Rapport sur la participation aux activités du Comité National de Biodiversité	MTTPE, les bailleurs de fonds, les entreprises et les Exploitants	5000

#### **IV.4. Cadre de mise en œuvre**

Le Burundi s'est engagé dès 2013 à stopper la perte de la biodiversité jusqu'en 2020. Un plan d'action spécifique au MTTPE vise à une meilleure prise en compte des enjeux de la biodiversité par des actions, d'information, de formation et de sensibilisation des acteurs concernés.

C'est tout au long du processus de conception et à tous les niveaux de précision (études préliminaires, élaboration du projet et appels d'offres, travaux et exploitation) que la question de la biodiversité doit être traitée. Toutefois, **les phases préparatoires à l'élaboration du projet sont primordiales pour le respect de ces enjeux**. Les phases ultérieures, de travaux et d'exploitation, ne permettent de corriger qu'à la marge les impacts négatifs éventuels.

L'évolution durable des comportements et des pratiques sur le terrain s'accompagnent d'une sensibilisation des agents sur les enjeux et le bien fondé de leurs actions. La sensibilisation et la formation des cadres et agents du Ministère des Transports, des Travaux Publics et de l'Équipement sont des axes majeurs de la mise en œuvre du plan d'action.

Dans cette optique, et après l'adoption et l'intégration de ce plan sectoriel dans la politique du MTTPE, ce dernier doit prendre des orientations stratégiques suivantes pour sa mise en œuvre:

- Mise en place du document de politique sectorielle incluant l'aspect biodiversité;
- Responsabilisation de tous les acteurs;
- Renforcement de la Coopération;
- Mise en place en mécanisme de mobilisation des ressources financières sur les questions de biodiversité.

## **BIBLIOGRAPHIE**

Ministère de l'Eau, de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de l'Urbanisme (2013)  
- Stratégie Nationale et Plan d'Action sur la Biodiversité. Bujumbura, 104p.