



# **Conférence Internationale sur la Région des Grands Lacs**

## **Programme d'Action Régional pour le Développement Economique et Intégration Régionale**

Projet No. 3.3.4

Projet du Corridor Sud (Projet de Chemin de fer de la Région des Grands lacs)  
Etude de Préfaisabilité - Termes de Référence

**Mars 2006** (Rev. 30 août 2006)  
Original : Anglais

## **Préambule**

Le projet du Corridor sud (Projet de chemin de fer de la Région des Grands Lacs) répond à la préoccupation exprimée dans la Déclaration de Dar es Salaam, laquelle perçoit le développement des infrastructures dans la Région des Grands Lacs comme un facteur crucial en vue de la création d'un espace pour le développement économique, la paix et la stabilité. L'amélioration des infrastructures, en matière de transport notamment, facilitera le mouvement des biens et des personnes, et encouragera par conséquent, la promotion des échanges commerciaux au sein et hors de la région. La Déclaration de Dar-es-Salaam met également en relief la nécessité de stimuler les efforts et le processus d'intégration régionale à travers la coopération régionale dans le cadre des projets d'infrastructures, à l'instar de ceux relatifs à la voie ferrée, jugée essentielle pour tout développement économique.

La mise en oeuvre d'un tel projet qui commence avec l'élaboration d'une étude de faisabilité, nécessitera une forte volonté politique et un engagement fort de la part des pouvoirs publics. De même, elle nécessitera une collaboration entre tous les pays ainsi qu'avec les Communautés Economiques Régionales (CER). Une telle initiative supposera également une coopération et des compromis pour aboutir à une décision permettant la mise en oeuvre du projet. L'esprit de la Déclaration de Dar-es-Salaam devrait fournir un cadre propice à une telle coopération.

## **Résumé analytique**

Pour traduire leur engagement à rechercher des solutions à l'épineux problème d'accès à la mer, les leaders politiques des pays des Grands Lacs dont le Burundi, la République démocratique du Congo (RDC), le Rwanda, l'Ouganda et la Zambie, ont exprimé leur intérêt à développer le projet du Corridor Sud (Projet de Chemin de Fer de la Région des Grands Lacs). Ce projet suppose l'interconnexion entre les lacs et les voies ferrées et une jonction avec les lignes de chemin de fer de l'Afrique australe et de l'Afrique orientale. Ce projet constituera donc une alternative pour l'écoulement des biens et le transport des personnes au sein et hors de la Région. Celle-ci pourrait éventuellement être connectée avec la ligne de chemin de fer de Benguela (Projet du Corridor de Lobito), une fois cette dernière devenue opérationnelle. L'étude envisagée examinera parallèlement la possibilité d'étendre les liaisons vers le nord jusqu'au port de Juba-Wao au Soudan, sur la Mer Rouge. Une telle connexion fournirait une route alternative et un accès direct à l'Océan Atlantique, à l'ouest, et à la Mer Rouge, au nord. Le projet pourrait ainsi fortement favoriser l'intégration des régions du sud, du centre, de l'est et de l'ouest, stimuler le commerce international et améliorer la prospérité dans toutes ces régions.

La mise en oeuvre du projet proposé maximisera l'exploitation actuelle des Grands Lacs d'Afrique centrale qui constituent en soi, d'énormes ressources. Ils portent en eux un grand potentiel en tant que voies de communication internationales et facteurs importants de promotion des activités économiques, y compris la pêche et le tourisme. Le projet offrirait des options rentables et performantes en termes de transport des populations riveraines en particulier, et celles de la région en général. Le fait d'accroître la productivité et de réduire les coûts de transport, contribuerait directement à la réduction de la pauvreté au sein des couches les plus vulnérables.

Il est proposé d'entreprendre une étude de pré-faisabilité, en vue de faciliter la prise de décision sur la conduite à tenir. Une telle étude permettra de faire l'évaluation technique, socio-environnementale, économique et financière du projet. Un cabinet-conseil entreprendra l'étude afin de déterminer la viabilité économique du projet en tenant compte des initiatives déjà existantes dans le domaine du transport. Le consultant commis fera des recommandations sur les meilleures options possibles et soumettra les conclusions de l'étude lors d'un atelier des parties prenantes organisé à cet effet.

L'étude à entreprendre par les consultants prendra environ 5 mois et demie et coûtera approximativement 961.750.00 \$EU au total. Une des CER de la région est pressentie pour piloter le développement du projet du Corridor Sud.

**PROJET DU CORRIDOR SUD (PROJET DE CHEMIN DE FER DE LA REGION DES  
GRANDS LACS)**  
**ETUDE FAISABILITE - TERMES DE REFERENCE**

## **1. Introduction et contexte**

Mus par le désir de promouvoir les échanges commerciaux, la circulation des biens et des services ainsi que d'autres activités économiques entre les régions des Grands Lacs, de l'Afrique de l'est, de l'Afrique centrale et de l'Afrique australe, les gouvernements du Burundi, de la République démocratique du Congo (RDC), du Rwanda, de l'Ouganda et de la Zambie, envisagent depuis l'an 2000, de mettre au point un système de transport en tant qu'alternative pour connecter ces différentes sous-régions. Le projet ainsi proposé et dénommé 'Corridor Sud' (Projet Chemin de Fer de la Région des Grands Lacs), permettra de connecter par voie ferrée les lacs Tanganyika, Kivu, et Edouard, de même qu'il permettra d'établir une liaison avec les systèmes ferroviaires de l'Afrique australe et orientale.

Le Projet viserait la construction d'une voie ferrée reliant les lacs, l'amélioration des voies d'eau, la modernisation des ports lacustres existants et permettra le transport d'équipements à travers les lacs afin de faciliter le flux harmonieux du fret. En outre, la Région des lacs serait éventuellement connectée à l'Océan Atlantique à travers le Corridor de Lobito, une fois la voie ferrée réhabilitée et remise en service.

Ce projet est perçu comme une priorité par les pays de la Région des Grands Lacs et a été soumis à divers partenaires au développement en vue de son financement. Le présent document a été élaboré sur la base de diverses sources d'informations, y compris celles en provenances du COMESA, ainsi que sur la base de discussions avec les autorités de la Régie de Chemin Fer du Kenya (Kenya Railways Corporation) dont la documentation pertinente a été mise à disposition par ces organisations.

## **2. Analyse situationnelle**

Un des défis importants auquel sont confrontés les pays de la Région des Grands Lacs dont le Burundi, la RDC, le Rwanda, l'Ouganda est le coût élevé de transport de leurs produits d'exportation et d'importation. Pour l'heure, ces pays dépendent presque entièrement de l'axe routier est-ouest et du système de voie ferrée de l'Afrique de l'Est. Ces pays ne disposent pas, pour l'instant, d'autres alternatives pour se connecter à la partie australe et occidentale du continent. Ainsi donc, ces pays n'ont pas d'autres débouchés pour leurs importations et exportations lorsque surviennent des problèmes sur ces axes traditionnels. Ils sont toujours en proie à des problèmes imprévisibles de transport et à des interruptions survenant au-delà de leurs frontières sur lesquels ils n'ont aucune maîtrise. Les trois lacs pressentis pour l'interconnexion ne servent actuellement qu'au

transport local. Parmi les infrastructures de transport, il y a les bacs, les navires et les structures portuaires au niveau des ces lacs sont vieilles et nécessitent des améliorations à travers leur réhabilitation et leur rénovation.

Le projet d'interconnexion du système des voies ferrées avec les voies d'eau existantes qu'on se propose de mettre en oeuvre, desservira convenablement l'ensemble de la Région des Grands Lacs. Il servira d'alternative aux axes routiers existants, conférant par voie de conséquence, une certaine flexibilité et des choix variés aux pays pour faire face aux imprévus. La liaison avec la ligne de chemin fer de l'Afrique australe et la possibilité de liaison jusqu'à la Mer Rouge via le système ferronvaire soudanais permettra également à la région du centre d'exploiter le marché au sud et de promouvoir des échanges commerciaux ainsi que l'intégration dans la Région. Cela étant, les régions seront mieux placées pour relever les multiples défis inhérents aux tendances croissantes de la mondialisation et de la libéralisation du commerce. Un des facteurs clé de promotion de l'intégration régionale repose sur le développement de façon coordonnée et harmonisée des infrastructures.

## 2.1 Zone d'implantation et bénéficiaires

La zone d'implantation du projet couvre le nord de la Zambie, l'ouest et le nord-est de la Tanzanie, le Burundi, le Rwanda et la DRC (notamment l'est du pays). L'ensemble de la zone du projet est caractérisé par d'énormes potentialités agricoles et minières. Il se trouve que malheureusement dans cette même région prévaut un niveau de paupérisation sans précédent.

La partie nord de la Zambie est très riche tant du point de vue minier qu'agricole. Cette région se situe également à la croisée des chemins entre l'Afrique australe, l'Afrique centrale et orientale. Le réseau de communication le plus significatif dans cette région comporte la voie ferrée de TAZARA, qui part de Dar-es-Salaam, à travers toute la zone, pour se connecter au réseau ferroviaire d'Afrique australe, jusqu'à Kipiri Mposhi, en Zambie. Il existe une liaison avec la voie ferrée en Zambie et la ligne traverse la région du cuivre (Copperbelt) avant de faire une jonction avec la défunte voie ferrée de Benguela, jusqu'à Lubumbashi, en RDC. Il est prévu de réactiver et de réhabiliter ce dernier tronçon. Les zones nord et nord-ouest de la Tanzanie sont dotées d'importants gisements, le diamant, en particulier. Cette région est très fertile et se prête bien à l'agriculture et l'élevage. La voie ferrée du Corridor central (Dar-es-Salaam–Kigoma et Tabora–Mwanza) traverse toute cette zone. Comme indiqué ci-dessus, la voie ferrée envisagée sera connectée à celle de l'Afrique de l'est, à Kasese, en Ouganda. Malheureusement, le tronçon Kasese-Kampala est resté non fonctionnel pendant longtemps et doit donc être réhabilité. Ce tronçon est inclus dans le projet envisagé du Corridor sud.

Les trois pays est-africains sont en train de remettre en activité leurs systèmes ferroviaires moribonds. Ces trois pays ont tous élaboré des programmes substantiels de travaux de réhabilitation des voies ferrées. Comme on pouvait s'y attendre, après tant d'années de négligence et de mauvaise gestion, la réhabilitation de l'ensemble du système ferroviaire dans chacun des trois pays nécessite des gros investissements. On a déjà entamé certains travaux de remise en état sur chacun des trois systèmes ferroviaires. Dans le souci d'assurer la durabilité des travaux de réaménagement, les trois gouvernements se sont engagés à recruter un opérateur privé qui exploiterait les services ferroviaires par le biais

de contrats de concession. On s'attendait donc à voir des entreprises privées exploiter les services ferroviaires de l'Ouganda et du Kenya avant la fin de 2005. Dans l'un et l'autre cas, les arrangements envisagés permettront au gouvernement de conserver la propriété des immobilisations tandis que le secteur privé prendra possession des biens meubles. Par ailleurs, on envisage la possibilité de relier le Rwanda (Kigali) à la ligne de chemin de fer du Couloir central. La BAD a déjà dégagé des fonds pour financer une étude de faisabilité aux fins d'explorer la possibilité d'une liaison ferroviaire entre Isaka, sur le Couloir Central, et Kigali, la capitale du Rwanda.

Le reste de la zone d'implantation du projet couvre un vaste territoire enclavé qui comprend le Burundi et l'est de la RDC. C'est cette zone qui paie tout le prix du transport dans la mesure où elle dépend essentiellement du réseau routier pour le transport de la plupart des marchandises. Le transport par route est assez onéreux. Pourtant il s'agit d'une région dotée d'énormes ressources et qui possède un énorme potentiel pour le développement. L'est de la RDC regorge d'importants gisements miniers non exploités dont notamment, le diamant, le tungstène, etc., et des ressources agricoles et forestières. D'autre part, le Rwanda et le Burundi sont déterminés à exploiter leurs ressources naturelles, y compris les secteurs manufacturier et minier, ainsi que les ressources du secteur agricole. Ces deux pays produisent entre autres, la banane, le coton et le café. Des projets pour exploiter au profit de la région, les énormes ressources de gaz naturel dont les gisements se trouvent au fond du lac Kivu au Rwanda, sont en cours d'élaboration.

Tous les pays appartenant à la zone de couverture du projet sont déterminés à améliorer les conditions de vie de leurs peuples respectifs et chaque pays a élaboré ses propres stratégies pour combattre et éradiquer la pauvreté. Parmi les questions transversales à aborder, citons l'engagement à promouvoir la paix, une plus grande stabilité et une cohésion tant au niveau interne qu'au niveau de la Région, les questions relatives aux personnes déplacées, la protection de l'environnement, ainsi que le sort de toutes les populations vulnérables qui supportent souvent le poids de l'augmentation des coûts de transport.

### 2.3 Problèmes majeurs à résoudre

Avant la mise en œuvre du projet, il est nécessaire d'entreprendre un travail préliminaire de base. Il faudrait, à cet effet, une étude de pré-faisabilité en vue de collecter toutes les informations pertinentes. Même si aucun problème majeur ne peut être anticipé en entreprenant une telle étude, il est cependant nécessaire d'obtenir une forte mobilisation de tous les pays directement concernés par le projet ainsi que leur engagement à participer pleinement à la mise en œuvre de l'étude et du projet.

### 2.4 Contraintes majeures à surmonter

Il existe quelques contraintes à surmonter en vue de faire avancer le projet. Il s'agit notamment de :

- i) L'engagement de toutes les parties prenantes à le promouvoir ;
- ii) La nécessité de surmonter l'inertie et l'immobilisme des dirigeants à prendre des décisions;

- iii) La Région des Grands Lacs possède un environnement fragile qui influencera à coup sûr la portée et la nature des activités envisagées ;
- iv) La mobilisation le plus rapidement possible du financement de l'étude de préféabilité et des activités de suivi de faciliter le démarrage de l'étude.

### 3. **Projet du Couloir Sud**

#### 3.1 Objectifs du projet

L'objectif général du projet envisagé du Corridor sud est de promouvoir l'intégration régionale, en assurant l'interconnexion des systèmes ferroviaires de l'Afrique de l'est, de l'Afrique centrale, de l'Afrique australe et peut-être de l'Afrique du nord. Le projet a pour objectif spécifique de fournir aux pays de la Région de Grands Lacs des voies de transport alternatives pour les marchandises et les personnes, grâce à l'interconnexion des voies ferrées de la région avec le système ferroviaire de l'Afrique australe. Le projet permettra de renforcer le réseau existant et de créer de nouveaux tronçons pour consolider le réseau de chemin de fer de l'Afrique de l'Est.

#### 3.2 Description du projet

Le projet envisagé consistera à construire une nouvelle voie ferrée d'une longueur totale de 900 km en vue de faciliter la circulation à travers et entre les différents points de la Région des Grands Lacs. Mais la longueur réelle de ladite voie ferrée sera déterminée par des facteurs tels que la viabilité économique des tronçons ferroviaires envisagés. La réhabilitation du réseau existant en Ouganda et en Zambie, auquel se connectera la nouvelle ligne à réaliser dans le cadre du nouveau projet, de même qu'il sera entrepris la réhabilitation des voies navigables et des ports fluviaux et lacustres. Le projet permettra en fait de :

- Relier le port de Mpulungu sur le lac Tanganyika, à la voie ferrée du Tazara qui part de Kasama, en Zambie, sur une longueur approximative de 200 km ;
- Réhabiliter les ports Mpulungu et Uvira sur le lac Tanganyika, en vue de permettre d'accueillir des trains de 20 wagons ;
- Relier le lac Tanganyika au lac Kivu, grâce à une nouvelle ligne de 108 km, au départ de Uvira, sur le lac Tanganyika, jusqu'à Bukavu, sur le lac Kivu ;
- Réhabiliter les ports de Bukavu et de Goma sur lac Kivu, en vue de porter sa capacité de manutention à des trains de 20 wagons ;
- Construire une nouvelle ligne de 120 km reliant le port de Goma (ou de Bukavu), sur le lac Kivu, à Kigali, la capitale du Rwanda. A ce stade, le Rwanda et le Burundi auront réalisé la jonction avec la ligne de Tazara, leur permettant ainsi de se connecter à l'Afrique australe ;
- Relier les lacs Kivu et Edouard grâce à une ligne de 123 km partant du port de Goma sur le lac Kivu, jusqu'au port de Bwera, sur le lac Edouard ;
- Réhabiliter les ports de Bwera et de Kabatore sur le lac Edouard, afin de lui conférer une capacité de manutention de trains de 20 wagons ;
- Relier le lac Edouard à la ligne existante jusqu'à Kasese en Ouganda ;

- Relier Pakwach, en Ouganda, à Wau via Juba, au Soudan – approximativement 970 km ;
- Relier Bukavu et Kindu grâce au projet de chemin de fer Le Cap-Soudan à l'aide d'une nouvelle ligne de chemin de fer d'un longueur de 349 km ; et
- Réhabiliter la ligne existante de 312 km qui relie Kasese et Kampala (ces travaux sont mentionnés à titre indicatif parce qu'ils pourraient être effectués dans le cadre de la réhabilitation du réseau de chemin fer de l'Afrique de l'Est). Il sera nécessaire de construire des postes de transbordement de 1.067 mm d'écartement pour le cas de l'Ouganda, et de 1 m d'écartement pour la ligne de chemin fer de l'Afrique de l'Est.

Les pays promoteurs du projet (Burundi, RDC, Rwanda, Ouganda et Zambie) s'attendent à ce que le secteur privé joue un rôle crucial dans sa mise en œuvre, y compris la mise à disposition du financement et la gestion des structures. Le projet pourrait offrir une occasion de partenariat entre les secteurs public et privé dans le cadre d'arrangement grâce auquel l'investisseur construit, opère et transfère la structure ou requiert des concessions. A cet effet, un bon nombre d'institutions du secteur se sont dites très intéressées par le projet. En vue d'une décision pour sa mise en œuvre, il est nécessaire de collecter davantage d'informations sur le projet. Aussi faudrait-il entreprendre une étude de préfaisabilité en vue de déterminer la viabilité du projet dès le départ.

#### **4. Le projet d'Etude de préfaisabilité**

##### **4.1 Contexte**

L'étude procède des recommandations issues de la réunion extraordinaire des ministres du Transport du Rwanda, de l'Ouganda et de la Zambie qui avait été organisée en mai 2000 à Lusaka, sur les auspices du COMESA. Le ministre burundais n'avait pu prendre part aux travaux, mais il avait fait savoir que son gouvernement appuyait le projet. Suite à des concertations supplémentaires sur le projet, la RDC a été ajoutée au nombre des pays appelés à participer à son financement.

D'autres parties intéressées avaient également pu prendre part à la réunion de Lusaka. Il s'agit en l'occurrence des représentants des ambassades de Chine en Zambie, de la Commission Economique des Nations unies pour l'Afrique (UNECA), du Secrétaire Général de l'Union Africaine des Chemins de Fer, de la Banque de la ZEP, de Makhosi Holdings Pty., et de Protekon International.

##### **4.2 Objectifs de l'étude**

L'étude de préfaisabilité vise comme objectif, d'établir la viabilité socio-économique du projet du Corridor sud, en tenant compte de toutes les autres initiatives concurrentes existantes et/ou tout autre projet du même genre.

### 4.3 Description de l'étude (Termes de Référence)

Le consultant engagé pour entreprendre l'étude de pré-faisabilité se conformera aux dispositions visées dans les termes de référence, de manière concertée. Il lui faudra également prendre attache avec les personnes chargées de la coordination du travail à accomplir. Bien que le niveau de précision des différents volets de l'étude permettra de fournir suffisamment d'informations pour prendre des décisions sur l'avenir du projet, l'étude devra cependant démontrer de manière absolue que les effets néfastes sur la société et sur l'environnement peuvent raisonnablement être amoindris. Une étude socio-environnementale exhaustive sera entreprise. En somme, le consultant devra entreprendre les tâches relatives à l'étude et décrites ci-dessous :

- i) Définir la portée immédiate du projet, collecter toutes les données et informations pertinentes et nécessaires (données topographiques, physiques, sociales, économiques et celles relatives aux ressources disponibles) pour entreprendre les tâches assignées au titre des termes de référence ;
- ii) Entreprendre une étude de reconnaissance des tronçons à réaliser à partir de Kasama, en Zambie, jusqu'à Kasese, en Ouganda, ainsi que le tronçon connectant Kigali, au Rwanda, Kindu en RDC, et Wau, au Soudan, afin de déterminer les itinéraires et les alignements les plus appropriés de tous les tronçons envisagés de la voie ferrée ;
- iii) Entreprendre une étude de marché sur la base d'une analyse de données en vue de déterminer les sources éventuelles et le volume du fret à transporter sur les systèmes de chemin de fer à construire.
- iv) Faire un état des lieux des infrastructures portuaires et des voies navigables existantes, lesquelles ont une incidence sur le projet, y compris une analyse situationnelle des ports de Mpulungu, Uvira, Bukavu, Goma, Bwera et Kabatore ; et entreprendre une évaluation des travaux éventuels de réhabilitation de ces structures en vue de les intégrer au projet. Le statut actuel du port de Kigoma, qui constituera le point principal de liaison vers le Corridor central qui traverse la Tanzanie, va faire l'objet d'un examen et on émettra des propositions sur les travaux de réaménagement nécessaires ;
- v) Examiner la situation des réseaux ferroviaires actuels (la Tazara, la ligne Sud-Nord en RDC, et les lignes ferroviaires Kasese-Kampala et Tororo-Pakwach), toutes trois devant être connectées au projet, et estimer la portée et les coûts des travaux de réhabilitation à entreprendre en vue d'accommoder le projet proposé ;
- vi) Préparer les pré-maquettes et notamment les plans et les sections transversales des infrastructures du projet, y compris tous les autres plans et profils des rails, des travaux d'extension des installations portuaires, tout en indiquant les différentes phases des travaux, les considérations économiques et financières. Au moment d'envisager les différentes options techniques, l'on devra examiner la possibilité d'installer un système de voie ferrée électrifiée et des écartements appropriés ;
- vii) Entreprendre une évaluation préliminaire des infrastructures secondaires requises pour faciliter l'accès aux installations à mettre en place dans le cadre du projet, par les populations locales. Les pays bénéficiaires devront fournir des coûts indicatifs desdites installations ;



- viii) Entreprendre une évaluation socio-environnementale afin de déterminer l'impact du projet proposé sur les populations et l'environnement, en tenant compte de la nature délicate de l'environnement lacustre, des conditions environnementales et sociales (stratégies nationales de réduction de la pauvreté), du contexte historique, des ressources naturelles disponibles, des activités humaines et des régimes fonciers en vigueur. L'étude devra mettre en relief l'impact du projet sur les femmes, les enfants et les groupes vulnérables vivant dans la zone d'implantation. Plus particulièrement, le consultant accordera une attention spéciale à l'identification et à l'analyse de l'impact des projets et aux risques qu'il pose à l'aggravation de la pandémie du VIH/SIDA dans cette zone d'influence. Il faudra à cet effet élaborer de façon détaillée les recommandations de mesures palliatives et notamment de composantes clairement définies ;
- ix) Entreprendre une évaluation institutionnelle, proposer des alternatives et un cadre d'appropriation convenable du projet et recommander également un cadre institutionnel approprié de gestion des infrastructures à développer. Dans ses recommandations sur le cadre institutionnel le plus adéquat, le consultant s'inspirera largement des expériences acquises ailleurs, notamment en Afrique Orientale, où le secteur privé a été amené à gérer les services ferroviaires;
- x) Préparer un cahier de charges estimatif du projet en faisant ressortir les différentes rubriques dont notamment les variantes relatives aux lignes, aux travaux auxiliaires (bâtiments, ateliers, magasins, usines et équipements, systèmes de télécommunications et de signalisation, services et autres dispositifs), à la réhabilitation de chaque voie existante, des structures portuaires et des voies navigables. Il sera fait également une estimation des coûts récurrents anticipés du projet ;
- xi) Etudier ou proposer des alternatives concernant les voies (y compris les voies ferrées et les réseaux routiers) capables de supporter le volume du fret à transporter et déterminer les avantages économiques comparatifs et les inconvénients liés au Couloir Sud à réaliser ;
- xii) Donner des avis sur les options financières les plus appropriées, y compris les cas de figure concernant le partenariat entre les secteurs public et privé ainsi que la structure de gestion subséquente des réseaux de voie ferrée ;
- xiii) Entreprendre une analyse coûts-bénéfices du projet, y compris une comparaison à long terme des coûts de construction et de maintenance, en tenant compte des travaux similaires réalisés ou projetés dans les secteurs routier et ferroviaire. On procèdera en particulier à une analyse coûts-bénéfices de chacune des liaisons envisagées afin de déterminer celles qui peuvent se justifier économiquement à ce moment et celles qu'il convient de reporter, sans oublier de tenir compte également des aspects sociaux et environnementaux.
- xiv) Proposer un programme de mise en œuvre détaillé, phase par phase, des liaisons recommandées, en épinglant clairement le niveau des investissements requis pour chacune des phases et les sources de financement possibles.

#### 4.4 Résultats de l'étude

Les résultats escomptés de l'étude sont les suivants :

- (i) Des détails sur la portée et le coût estimatif du projet du Corridor sud, notamment les connexions des voies ferrées, les travaux nécessaires de réhabilitation des structures ferroviaires, portuaires et des voies navigables existantes ;
- (ii) Les prévisions du volume de trafic sur les tronçons à réaliser ;
- (iii) Les détails sur les impacts socio-environnementaux du projet et les mesures d'atténuation envisagées, en mettant un accent particulier sur les impacts sur les couches sociales les plus vulnérables ;
- (iv) Des détails sur les mécanismes de financement les plus appropriés et le cadre institutionnel de gestion du projet durant sa mise en œuvre et à la fin des travaux de construction ;
- (v) Des détails sur les perspectives d'avenir et l'opportunité des activités de suivi, y compris un programme de travail présenté avec toutes ses phases et une analyse des problèmes, limites, risques et questions cruciales à régler pour permettre une mise en œuvre harmonieuse du projet.

#### 4.5 Coût estimatif de l'étude

Le coût estimatif de l'étude est de 961.750.00 \$EU. Le tableau ci-dessous propose une présentation détaillée de ce coût :

Table 4.1 Etude de préféabilité – Etat des coûts estimatifs (en \$EU)

N°	DESIGNATION	NOMBRE		Coût unitaire \$EU	Montant total \$EU
		Terrain	Bureau		
1	HONORAIRES				
1.1	Personnel du cabinet de consultance				
	Directeur de Projet (au niveau du siège du consultant)	0,5mm	1mm	10.500	15.750
	Directeur des études (Ingénieur des chemins de fer)	4	1	10.500	52.500
	Ingénieur des chemins de fer/Génie civil	4	1	10.500	52.500
	Expert en voie	3	1	10.500	42.000
	Géomètre	3	1	10.500	42.000
	Ingénieur/Géo-technique	2	1	10.500	31.500
	Géologue				
	Hydrologue	2	1	10.500	31.500
	Expert Financier	2	1	10.500	31.500
	Economiste spécialisé dans les transports	3	1	10.500	42.000
	Socio-économiste	3	1	10.500	42.000
	Ecologiste	3	1	10.500	42.000
	Expert des quest. Juriques et institutionnelles.	1	1	10.500	21.000
1.2	Personnel de soutien				
	Secrétaire	4	-	1,500	6,000
	Chauffeur	8	-	1,200	7,200
	Coursier	4	-	1,000	4,000
	<b>SOUS-TOTAL HONORAIRES</b>				<b>463.450</b>
2	ACTIVITES ET TRAVAUX DE GENIE				
	Topographie				50.000
	Cartographie				20.000
	Recherches géologiques (géotechnique)				20.000
	Divers				20.000
	<b>SOUS-TOTAL DES TRAVAUX DE GENIE</b>				<b>110.000</b>
3	PER DIEM, LOGISTIQUE ET MISSIONS				
	Per Diem	915jours	250		228.750
	Transport aérien	15 voyages	2000		30.000
	Transport par route				20.000
	Ordinateurs et travaux de bureau y afférents	6 unités	1500		9.000
	Reproduction et documentation				25.000
	Bureaux				15.000
	Communications				10.000
	<b>SOUS-TOTAL RUBRIQUE 3</b>				<b>337.750</b>
4	SEMINAIRE DES PARTIES PRENANTES				30.000
5	COORDINATION ET GESTION (Comité de pilotage et de Coordination)				15.000
	Divers				5.550
	<b>COUT TOTAL (1+2+3+4+5)</b>				<b>961.750</b>

#### 4.6 Etude et financement du projet

Même si le secteur privé témoigne de l'intérêt pour le projet, il est peu probable que celui-ci puisse mettre des ressources à disposition pour le financement de l'étude de pré-faisabilité. Dans tous les cas, il serait prudent de recourir à une entité indépendante pour le financement et la mise oeuvre de l'étude et non pas aux partenaires qui seraient intéressés par le projet. D'autre part, comme il s'agit d'un projet déjà soumis au NEPAD aux fins de financement, il serait judicieux de lui soumettre une requête en vue du financement de l'étude dans le cadre de son Fonds pour la préparation des projets dans le domaine des infrastructures. La forte composante d'intégration du projet justifie bien que les fonds pour le financement de l'étude proviennent d'une telle source.

Pour ce qui est du projet, on devrait pouvoir mobiliser le secteur privé. Quelques entreprises ont déjà exprimé leur intérêt à participer au projet, au moins à certains tronçons des liaisons proposées. Les pays partenaires devraient également faire montre d'engagement vis-à-vis du projet en contribuant à la couverture d'une partie des coûts de l'étude. Comme indiqué dans les Termes de référence, le consultant est censé examiner toutes les options de financement du projet et faire des recommandations appropriées.

#### 4.6 Calendrier d'exécution

L'étude sera entreprise par un cabinet-conseil et réalisée dans un délai de cinq mois. Ce délai couvrira toutes les consultations nécessaires avec les promoteurs et autres parties prenantes. Il est prévu d'organiser un atelier pour les intervenants vers la fin de l'étude aux fins de recueillir leurs réactions et observations à propos des recommandations du consultant. Pendant toute la durée de l'étude, le consultant veillera aussi à consulter de manière suivie les groupes particulièrement touchés, notamment les personnes vivant autour des lacs que l'on se propose de relier.

Les principaux indicateurs de l'étude se présentent comme suit:

Tableau 4.2 – Etude de pré-faisabilité - Calendrier de mise en oeuvre

	Activité ou Evénement	Organe(s) responsable(s)	Date butoir
1.	Réunion des bailleurs de fonds/parrains du projet	Burundi, RDC, Rwanda, Ouganda, Zambie/Bailleurs de fonds	Mai 2007
2.	Mobilisation du financement	COMESA/Bailleurs de fonds/Pays concernés	Août 2007
2.	Recrutement du cabinet de consultants	COMESA	Novembre 2007
3.	Démarrage de l'étude	Consultant	Décembre 2007
4.	Atelier des parties prenantes	Consultant & parties prenantes	Mi-Jan. 2008
5.	Achèvement de l'étude	Consultant	Mai 2008

#### 4.8 Modalités Institutionnelles

Etant donné le caractère régional du projet, sa mise en oeuvre sera superviser par l'une des CER de la Région, en collaboration et de concert avec les pays participants. Le COMESA s'est investi déjà pour amener les quatre pays concernés à accepter, à titre provisoire, d'examiner le projet, aussi jouera-t-il un rôle de premier plan en tant qu'agence d'exécution au nom des pays commanditaires. Il est prévu de mettre sur pied un Comité de pilotage comprenant les représentants de tous les pays, lequel sera chargé de donner des orientations politiques, des conseils et autres avis.

#### 4.9 Justification de l'étude

L'objectif sous-jacent de l'étude vise à réduire les coûts de transport des produits d'importation et exportation de la Région des Grands Lacs. Les Grands Lacs constituent eux-mêmes une ressource importante dont il faudrait exploiter pleinement les potentialités en vue de contribuer au développement économique de la Région. Les lacs offrent un itinéraire approprié et efficient pour le transport, et une fois cet itinéraire aménagé, il contribuerait à promouvoir le tourisme et l'industrie de la pêche dans la Région. La proposition de relier les lacs par un système de chemin de fer offre une opportunité d'améliorer le transport sur les lacs de la Région. Les populations appelées à bénéficier de ces initiatives sont surtout les pauvres vivant autour des zones lacustres qui, habituellement, sont condamnées à utiliser des moyens de transport de fortune et donc parfois à haut risque. L'étude permettra de démontrer la faisabilité du projet.

Dans un contexte plus large, le projet de construction du Corridor sud permettra de consolider les efforts en cours, visant à promouvoir une plus grande intégration régionale. La possibilité d'intégrer les systèmes ferroviaires de l'Afrique australe et orientale, et finalement ceux du Corridor de Lobito, créant ainsi une voie vers l'Atlantique et, une voie vers la Mer Rouge via le Soudan, avec le réseau ferroviaire du nord, constitue également une proposition attrayante en soi qui mérite d'être étudiée plus en profondeur. Le projet envisagé permettra par ailleurs de rallier ou de s'intégrer au projet envisagé du Corridor Nord (la voie ferrée Mombasa-Kisangani), selon le projet qui démarrera effectivement le premier. Les interconnexions ainsi proposées constitueront un facteur de promotion des échanges commerciaux et de la coopération au plan régional. En résumé, les atouts du projet comportent ce qui suit:

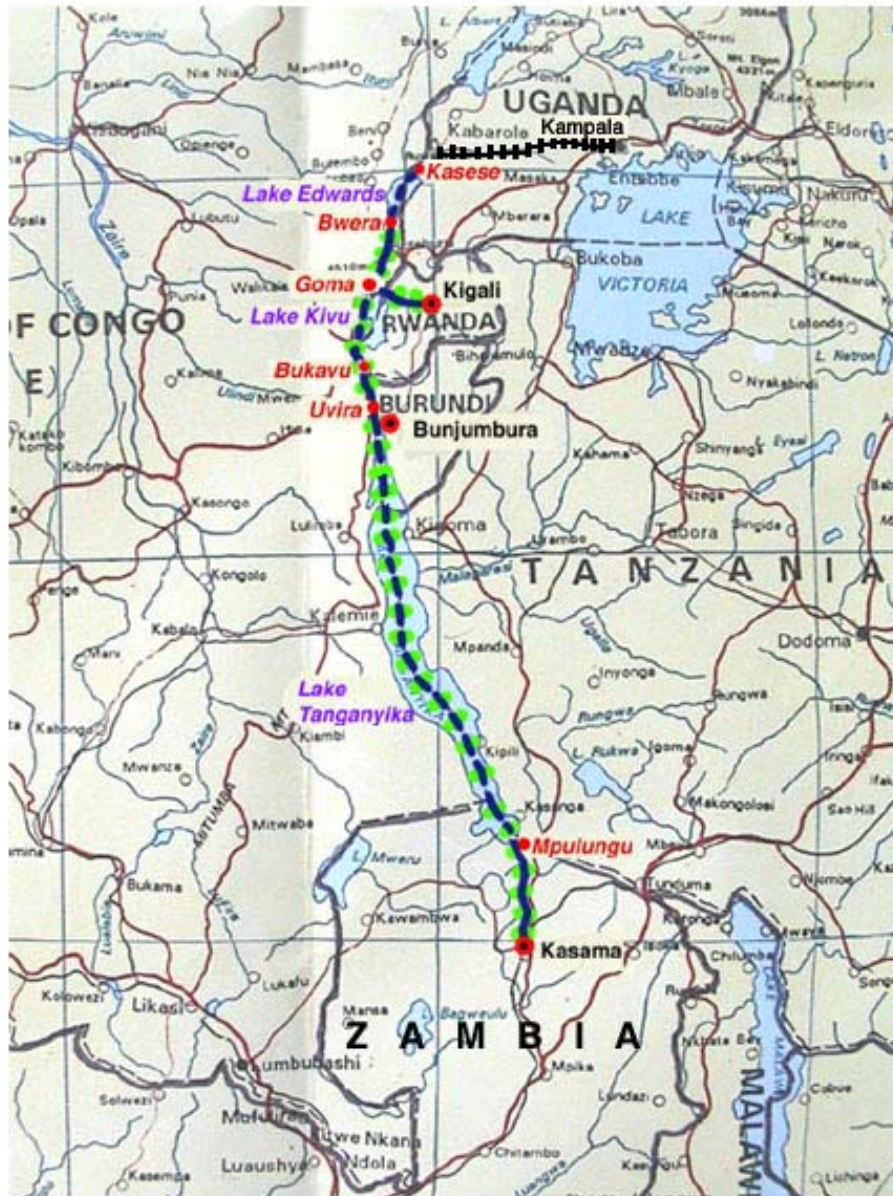
- (i) Création d'un Corridor Nord/Sud pour les pays de la Région des Grands lacs en vue de faciliter les échanges et le transport;
- (ii) Etablissement d'un système de transport intégré pour la Région, d'où la possibilité de promouvoir l'intégration régionale;
- (iii) Intégration avec les réseaux de chemin de fer existants de l'Afrique de l'Est, via la ligne de Kasese, le Port de Kigoma et vers la voie de chemin de fer Le Cap-Soudan proposée;
- (iv) Promotion des échanges commerciaux entre la Région des Grands Lacs et les régions du sud et du nord de l'Afrique;
- (v) Ouverture d'autres débouchés pour les pays membres enclavés; et
- (vi) Promotion et développement des secteurs de l'agriculture, du tourisme, de l'industrie, des mines et des services sociaux.

#### 4.10 Gestion et réduction des risques




A l'instar de tous les projets de cette envergure, le projet du Corridor sud court le risque d'être confronté à la concurrence d'initiatives présentes ou futures du même genre dans des ensembles régionaux plus élargis, tels que les Corridor nord et central, ainsi que du Corridor de Lobito. Il s'agit toutefois, d'un projet qui affecte pareillement la plupart des pays de la Région des Grands lacs et dont la mise en œuvre constitue un facteur clé d'intégration de la Région. L'autre facteur à prendre en considération est celui du coût. Si l'on se base sur les expériences de projets similaires, notamment des travaux de réhabilitation en cours des voies ferrées en Afrique de l'est, les investissements requis pour le projet seront considérables. Il se pose donc le problème mobilisation et de mise en place de financements appropriés. Toutefois, le projet pourrait être réalisé en plusieurs phases, conformément à l'ordre des priorités convenu au cours de l'étude.

S'ajoute le risque d'insécurité omniprésent dans la zone de réalisation du projet. C'est pourquoi il faut absolument maintenir la paix dans la région afin de permettre la réalisation de tels projets. De même, sans la pleine coopération de tous les pays concernés, il s'avèrerait difficile de mettre en œuvre l'étude ou le projet. Tous ces pays doivent donc prouver leur engagement et coopérer afin que puisse se réaliser ce projet commun. En particulier, chaque pays participant aura à s'impliquer individuellement pour fournir un système secondaire de transport routier qui constituerait un volet du projet envisagé, de sorte que les populations locales tirent également profit au maximum. Dans ce contexte, la Tanzanie est le principal bénéficiaire et sa coopération et sa participation sans condition, sont nécessaires pour le succès du projet. Cependant, en dépit de toutes ces incertitudes, les nombreux avantages qui pourraient découler du projet devraient permettre d'occulter tous les risques potentiels dont il est fait référence dans le présent document.

## CARTE DE LOCALISATION DU PROJET DU COULOIR SUD



### KEY

-  Proposed Railway Inter Connection
-  Inland Waterways
-  Proposed Rehabilitation