



Conférence Internationale sur la Région des Grands Lacs

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

Projet No. 3.3.8

Etude de faisabilité sur le Projet d'oléoduc régional

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

Préambule

Dans leur Déclaration de Dar-es-Salaam sur la Région des Grands Lacs, adoptée en République de Tanzanie, le 20 novembre 2004, les chefs d'Etat et de gouvernement ont exprimé leur engagement à promouvoir la paix, la stabilité et l'unité dans la Région à travers la promotion de la croissance économique. Cette Déclaration encourage une coopération plus étroite entre les pays eux-mêmes et l'exploitation commune des ressources et structures disponibles. Par ailleurs, les Chefs d'Etat et de gouvernement se sont engagés à promouvoir l'intégration régionale en exhortant les pays de la Région à coopérer dans l'exploitation des infrastructures communes, y compris les oléoducs.

Le projet d'oléoduc régional est conçu pour répondre directement aux préoccupations susvisées et aux aspirations des Chefs d'Etat. Les pays suivants, le Burundi, l'Ouganda, la RD Congo et le Rwanda dépendent de l'oléoduc existant, actuellement limité aux frontières du Kenya, pour satisfaire leurs besoins en matière de produits pétroliers. Les pays ont manifesté leur ferme volonté d'étendre cet oléoduc pour ne plus dépendre du transport routier qui est plus onéreux et moins efficace. La construction de l'oléoduc impliquera un engagement politique pour la mobilisation des ressources requises et également pour solliciter la coopération auprès de toutes les parties concernées, afin d'assurer la réalisation du projet. De même, l'opérationnalisation de l'oléoduc nécessitera, en permanence, le dialogue et la coopération entre les pays.

L'expérience acquise dans le processus de mise en œuvre du présent projet et, subséquentement de sa gestion, permettra de consolider les relations entre les pays concernés et, partant, promouvoir l'intégration régionale, tout en contribuant à la réalisation de la vision commune définie pour la Région des Grands Lacs, tel qu'il ressort de la Déclaration de Dar-es-Salaam.

Résumé analytique

Le Kenya a quasiment achevé la substitution du transport routier de la plupart de ses besoins en produits pétroliers et des stocks en transit, par l'oléoduc. Actuellement, l'oléoduc va de Mombasa à Eldoret, avec une extension à Kisumu. Le transport par oléoduc est moins cher, moins risqué et plus convivial du point de vue environnemental. De Eldoret jusqu'à la République Démocratique du Congo (RDC), le transport de ces produits se fait toujours par camions citernes. Afin de mettre à profit les marchés croissants pour ces produits et également juguler les sérieux problèmes associés au transport des produits pétroliers par route, le Kenya et l'Ouganda ont convenu d'étendre l'oléoduc de Eldoret à Kampala, en Ouganda. Les discussions, à cet égard, sont déjà assez avancées et un accord sera conclu bientôt, pour que les travaux de construction du tronçon Eldoret – Kampala puissent commencer au début de 2006. L'exécution de ce projet durera environ trois ans.

Les autres pays de la région y compris le Rwanda, le Burundi et la RDC, qui s'approvisionnent aussi pour la plupart en produits pétroliers au port de Mombasa, envisagent sérieusement la prochaine phase d'extension de l'oléoduc pour que chacun d'eux, puisse bénéficier d'un moyen de transport moins onéreux. Des propositions ont été faites pour étendre l'oléoduc jusqu'à Kisangani, en RDC. Outre les épargnes qui pourraient être réalisées au niveau du coût de transport, la mise en œuvre d'un tel projet offrira une excellente opportunité de coopération et pour l'intégration régionale. Le projet permettra d'harmoniser la livraison et le contrôle de la distribution des produits pétroliers dans toute la Région. Ce qui se traduira par l'efficacité de livraison et la réduction des coûts. Une telle réduction des coûts de transport se traduira par la réduction des prix au consommateur final de ces

produits, ce qui aura un impact positif et contribuera directement à la réduction de la pauvreté dans la région.

Cependant, le projet requiert de la préparation avant d'être lancé. Une étude de faisabilité est nécessaire pour définir la solution optimale en termes d'oléoduc pour la livraison des produits pétroliers dans tous les coins les plus reculés de la Région. L'étude devra permettre d'explorer les meilleures dispositions de financement, et les dispositions institutionnelles les plus appropriées pour les activités et la gestion du projet. Celle-ci devra être réalisée dans un délai de sept mois environ et coûtera près de 1, 175,400.00 \$EU. Elle sera menée sous forme de consultance, tout en permettant le retour d'information de la part des parties prenantes.

Un défi majeur, posé à l'étude de faisabilité proposée, se situe au niveau de la mobilisation des ressources substantielles pour sa mise en œuvre. En conséquence, il importe que cette question de financement soit abordée au plus tôt, pour éviter de retarder indûment le projet. Chacun devrait avoir à l'esprit que certains de ces pays pourraient commencer à exploiter leurs gisements de pétrole récemment découverts, dans un avenir assez proche. Pour autant que la paix règne dans la Région, des produits pétroliers pourraient, également, commencer à venir du sud du Soudan et à approvisionner la Région des Grands Lacs (RGL). On peut aussi imaginer que certains de ces pays producteurs de pétrole pourraient construire des raffineries pour leur pétrole brut. Cela signifie que la Région a la possibilité de devenir également une exportatrice nette de produits pétroliers et pas seulement une importatrice. L'étude de faisabilité proposée devra tenir compte de tous ces facteurs dans la formulation de ses recommandations.

ETUDE DE FAISABILITE - TERMES DE REFERENCE

1. Introduction et contexte

Les pays des Grands Lacs, à savoir l'Ouganda, le Rwanda, le Burundi et les régions orientales République Démocratique du Congo (RDC)), ont toujours utilisé le Port de Mombasa pour l'approvisionnement en produits pétroliers nécessaires à leurs besoins. Dans une moindre mesure, ces pays importent également de petites quantités par le Corridor central (voie ferrée Dar-es-Salaam-Mwanza). Initialement, le gros des produits pétroliers pour satisfaire à la demande de ces pays, y compris le Kenya, était transporté par route, par camion citernes. Ce mode de transport routier est cher, risqué et n'est pas convivial du point de vue environnemental. Pour surmonter et éliminer tous ces risques associés au transport routier, le Kenya a dû recourir à l'acheminement par oléoduc de ces produits. Le premier tronçon de l'oléoduc du Kenya, inauguré en 1978, relie Mombasa à Nairobi. Il a été subséquemment étendu, en 1994, à Eldoret, avec une branche à Kisumu. En vue de l'étape suivante de ce projet, l'Ouganda et le Kenya ont convenus d'étendre l'oléoduc de Eldoret à Kampala. Les discussions sur cette extension sont presque terminées et il est prévu de lancer la construction de l'oléoduc au début de 2006. Il est estimé que ces travaux dureront 36 mois en tout. Les autres pays des Grands Lacs ont également manifesté l'intérêt et désirent vivement que l'oléoduc s'étende éventuellement vers l'Ouest, à partir de Kampala, de sorte à les desservir aussi.

L'extension de l'oléoduc, en Ouganda d'abord, est l'un des projets prévus dans le Plan d'action à court terme du NEPAD. De nombreuses institutions financières, y compris la Banque africaine de développement (BAD) ont été déjà sollicitées pour financer ce volet de l'extension. C'est l'extension subséquente de l'oléoduc aux pays des Grands Lacs qui fait l'objet du présent document. Les informations ayant inspiré son élaboration sont issues des entretiens avec les responsables de la *Kenya Pipeline Company Limited* (KPC) et des documents de celle-ci.

2. Analyse situationnelle

Il ressort clairement de l'introduction sus visée, sur la genèse du transport des produits pétroliers dans la Région, que ces pays, y compris le Kenya, sont liés et continueront de partager le même destin en ce qui concerne l'approvisionnement de ces produits. Avant la construction de l'oléoduc, le transport des produits pétroliers depuis Mombasa jusqu'aux coins les plus reculés de la Région, se faisait par route. En conséquence, toutes les routes du couloir de transport ont subi le même sort. La réalisation de l'oléoduc a permis de réduire en permanence les dégâts et le carnage sur les routes kenyanes. Dans l'intervalle, les dégâts n'ont pas cessé sur les routes au-delà des points de distribution du présent oléoduc. L'extension proposée de l'oléoduc en Ouganda est motivée par les marchés croissants de ces produits dans la région et par l'urgente nécessité de réduire le coût actuellement élevé de ce mode de transport et de livraison des produits pétroliers. Il est prévu que, avec le temps, la pression se poursuivra en vue de l'extension de l'oléoduc, de manière à desservir directement les autres pays de la Région.

La capacité de l'oléoduc allant de Mombasa à Nairobi, puis de Nairobi à Eldoret, a été conçue pour répondre aux besoins locaux et sur la base de la demande de chaque point de distribution. Par exemple, l'oléoduc allant à Kampala a été conçu pour une capacité maximale de 965.000 m³ par an. Ce volume comprend la demande estimative des pays au-delà de l'Ouganda, lesquels dépendent de la même source pour l'approvisionnement de ces produits. Un tuyau de 8 cm de diamètre a été proposé pour le tronçon Eldoret-Kampala, soit la même taille adoptée pour le tronçon Nairobi-Eldoret.

Alors que c'est sur l'axe du Corridor Nord que s'est surtout développé le transport des produits pétroliers finis, il pourrait bientôt y avoir des sources alternatives de ces produits en direction ou en provenance de la Région des Grands Lacs. En effet, l'Ouganda et la RDC ont découvert des gisements pétroliers que l'on pourrait finalement exploiter pour approvisionner la Région et au-delà. Parallèlement, avec les perspectives de paix au sud du Soudan, les ressources pétrolières exploitées dans cette zone pourraient rapidement prendre la route du sud et être commercialisées dans la Région des Grands Lacs. D'ailleurs, on a déjà envisagé la possibilité d'approvisionner la RGL en construisant un oléoduc qui passeraient par le Corridor Central. Toutes ces alternatives doivent faire l'objet d'une analyse dans le cadre de l'étude de faisabilité d'extension de l'oléoduc existant vers la Région des Grands Lacs.

2.1 Zone du projet et bénéficiaires

La zone du projet proposé couvre le principal corridor de transport entre Kampala et la RDC, en passant par le Rwanda et le Burundi. Etant donné la proximité et la convenance de bons services de transport, les couloirs de transport ont, par nature, attiré de fortes densités démographiques par rapport aux zones plus éloignées de ces infrastructures routières. Le tracé de l'oléoduc suit d'habitude le principal corridor de transport, et partant, le même phénomène d'établissement s'applique à la zone du projet. La majorité des villes dans ces régions se trouvent le long des principales voies de transport. Ce qui contribue davantage à une circulation plus dense, nécessaire pour assurer le transport d'autres produits et des personnes, afin de répondre aux besoins des zones urbaines. Ce scénario de haute densité démographique, le long des principales voies de transport, est typique dans tous les pays couverts. Ce qui met un peu plus en danger les personnes, chaque fois qu'il y a des accidents, ou les expose aux risques environnementaux associés au transport par route des produits pétroliers.

2.3 Problèmes majeurs à résoudre

Les principaux problèmes à résoudre dans le cadre du projet d'oléoduc régional sont, entre autres:

- i) Les coûts élevés, l'incertitude et les autres risques associés au transport par route des produits pétroliers;
- ii) Les accidents de la circulation, y compris le carnage routier, et les dégâts causés à la chaussée;
- iii) Les impacts négatifs sur l'environnement associés au transport des produits pétroliers par route, y compris le déversement accidentel et les incendies;

2.4 Contraintes majeures à surmonter

Les principales contraintes à surmonter en vue de la mise en oeuvre du projet sont:

- i) La pleine collaboration de tous les pays, notamment ceux qui sont déjà desservis par l'oléoduc et ceux qui ont besoin de l'extension de celui-ci;
- ii) La résistance de la part d'intérêts particuliers qui pourraient préférer le maintien du statut quo.

3. **Le projet d'oléoduc régional**

3.1 Objectifs du projet

L'objectif général de l'oléoduc proposé est de favoriser l'intégration régionale et promouvoir la coopération, à travers le développement et l'exploitation commune d'une infrastructure. Il vise également à assurer des moyens rentables et conviviaux du point de vue environnemental, pour le transport des produits pétroliers vers les pays des Grands Lacs.

3.2 Description du projet

Il est prévu, dans le cadre du projet, la construction d'un oléoduc pour le transport du pétrole de Kampala au Rwanda, au Burundi et en RDC. Ci-après, les composantes du projet:

- i) Construction d'un oléoduc dont la longueur et le diamètre seront déterminés durant l'étude;
- ii) Construction des stations de pompage, d'entrepôts et de matériel de chargement;
- iii) Construction d'ateliers, de magasins et fourniture d'équipements et de matériel;
- iv) Réalisation d'équipements utilitaires, y compris des routes de desserte et d'entretien, l'alimentation en électricité, en eau et l'assainissement;
- v) Création d'une institution ou d'institutions appropriées pour assurer la gestion et l'harmonieuse opération de l'extension de l'oléoduc.

Il faut réaliser une étude de faisabilité afin de définir le projet, sa portée et son coût. La section suivante donne tous les détails concernant cette étude.

4. **L'étude de faisabilité proposée**

4.1 Contexte

Le mode de transport des produits pétroliers vers les pays d'Afrique orientale et de la Région des Grands Lacs continue à changer, en évoluant des camions citernes à l'oléoduc. Si tout se passe comme prévu, l'oléoduc partant de Mombasa pourrait atteindre Kampala durant les trois années à venir. Par conséquent, il est tout à fait logique que la construction de l'oléoduc continue au-delà de Kampala pour desservir tous les pays de la Région. Etant donné que les pays au-delà de l'Ouganda ont vivement manifesté l'intérêt pour l'extension de l'oléoduc, ce n'est qu'une question de temps pour que tous les pays bénéficient de la même infrastructure. Une étude de faisabilité s'inspirant de l'expérience acquise lors de la construction du tronçon existant de l'oléoduc est nécessaire, pour déterminer la faisabilité ce dernier tronçon.

4.2 Objectifs du projet

L'objectif de l'étude est de déterminer la solution la plus économique pour le transport des produits pétroliers par oléoduc, depuis Kampala principalement, vers les pays enclavés : le Rwanda, le Burundi et les régions orientales de la RDC.

4.3 Description des services (Termes de référence)

L'étude sera menée par une firme de consultants. Le consultant travaillera en étroite collaboration avec les parties concernées, tout en mettant à contribution l'expérience cumulée lors de la construction et de l'opérationnalisation des systèmes d'oléoduc existant dans la Région. Par ailleurs, le consultant impliquera étroitement les pays parties au projet, de façon constructive, afin d'assurer leur coopération et leur appropriation de l'opération. Le consultant accomplira les tâches brièvement décrites ci-après:

- i) Entreprendre une évaluation du marché et établir des prévisions relatives à la demande à travers une enquête sur les tendances de consommation actuelles, ainsi que la collecte de données sur les marchés de produits pétroliers existants dans les pays de la Région des Grands Lacs, y compris l'Ouest de l'Ouganda, le Nord-Ouest de la Tanzanie, le Burundi et la RDC jusqu'à Kisangani. Sur les bases de données historiques, on effectuera des projections sur la demande future des produits dans la région, projections liées à des scénarios alternatifs de croissance des économies de ces pays.
- ii) Procéder à une analyse d'autres sources et voies de transport alternatives, actuelles et futures, des produits pétroliers, vers la Région ou à partir de celle-ci, en tenant compte notamment des découvertes en ressources pétrolières tant en Ouganda qu'en RDC, ainsi que de l'arrivée des produits pétroliers du sud du Soudan. On envisagera également le Corridor Central en tant que route alternative pour l'oléoduc à destination de la RGL;
- iii) Conduire des études techniques en vue de déterminer le tracé le plus économique de l'oléoduc, en tenant compte de la topographie et des conditions géologiques et climatiques. Il faudrait également prendre en compte les facteurs tels que la disponibilité, l'accès et la proximité des terres aux zones de livraison, la présence d'autres infrastructures, y compris les routes et les voies ferrées. Le consultant réalisera l'étude d'optimisation de l'oléoduc, déterminera le nombre et l'emplacement des stations de pompage, des entrepôts et des points de chargement. Les tracés et destinations alternatives de l'oléoduc seront explorés et comparés. Le fait que la région est vulnérable aux activités sismiques, sera un facteur déterminant lorsqu'il faudra déterminer le parcours de l'oléoduc. Les détails préliminaires des infrastructures proposées seront élaborés, y compris les travaux connexes (équipements utilitaires, matériel et équipements d'entretien et de maintenance). La séquence nécessaire de ces travaux sera indiquée;
- iv) Evaluer dans quelle mesure l'oléoduc proposé sera affecté par l'exploitation éventuelle des ressources pétrolières potentielles dans la Région (notamment en RDC, en Ouganda et au sud du Soudan). Le consultant émettra des recommandations sur la possibilité technique d'apporter des changements à l'oléoduc proposé en vue des flux de produits qui proviendraient de ces exploitations. Il faudra explorer d'une part la possibilité de devoir pomper du pétrole brut dans le sens inverse au lieu des produits finis, et d'autre part que l'on établisse des raffineries dans la Région afin que celle-ci devienne exportatrice nette plutôt qu'une importatrice de produits finis.
- v) Mener des études socio environnementales en vue d'identifier les principaux impacts positifs et négatifs du projet proposé sur l'environnement. Ceci inclura sans se limiter aux impacts d'éventuels déversements accidentels sur l'agriculture et d'autres usages des terres, les bassins et d'autres zones de biodiversité, les sites historiques, ainsi que la disponibilité des terres pour les sites du projet, l'érosion du sol, la création de l'emploi, tout comme l'impact sur d'autres méthodes alternatives de transport des produits. Le

consultant élaborera en détail, les impacts du projet sur les membres les plus vulnérables de la société, y compris les populations pauvres, les femmes et les jeunes. Des recommandations seront formulées sur les moyens et le coût d'atténuation des plus importants impacts négatifs identifiés. Plus précisément, le consultant accordera une attention particulière à l'identification et à l'analyse des impacts du projet et des risques qu'il posera en termes d'aggravation de l'incidence du VIH/SIDA dans la zone de parcours. Des recommandations détaillées seront formulées sur les mesures d'atténuation, tout en définissant clairement les composantes du projet.

- vi) L'établissement des coûts estimatifs de l'investissement, de l'opérationnalisation et de la maintenance du projet proposé, bien ventilés en diverses composantes – oléoduc, stations de pompage et de stockage, entrepôts, travaux et structures auxiliaires, points de distribution, acquisition du foncier et équipements. Les coûts opérationnels et de maintenance seront également estimés.
- vii) En prenant en considération l'investissement requis pour le projet et les risques afférents, faire une évaluation des modalités alternatives de financement du projet, y compris le financement du secteur privé, les prêts concessionnels et le financement sur fonds publics. Le consultant évaluera les impacts des sources de financement du projet sur les dispositions institutionnelles recommandées pour la mise en œuvre, et subséquemment sur la gestion des structures.
- viii) Mis à part d'autres facteurs, les économies du projet détermineront éventuellement la portée de l'extension de l'oléoduc ; le consultant fera une analyse coût-bénéfice économique du projet en tenant compte d'autres modes alternatifs de transport (routes et voies ferrées) des produits pétroliers. Une étude de sensibilité sera menée sur la base de scénarios de variation de la demande. De même, on procédera à une analyse coûts-bénéfices en comparant les tracés alternatifs de l'oléoduc, à savoir l'extension proposée à partir de Kampala, ou un nouvel oléoduc partant de Dar-es-Salam, passant le long du Corridor Central jusqu'aux lacs Victoria et Tanganyika, ou dans le cas où les produits viendraient plutôt du sud du Soudan. Le consultant recommandera la solution la moins coûteuse. On effectuera alors des analyses financières et de sensibilité de la solution la moins onéreuse sélectionnée, avec différentes conditions de marché (tarifs).
- ix) Préparer un calendrier d'exécution qui respecte la stratégie de mise en œuvre recommandée, en présentant clairement la durée des différentes activités, des principaux repères et des dispositions institutionnelles devant superviser l'exécution des travaux. Les critères relatifs au suivi et à l'évaluation du processus de mise en œuvre seront définis.
- x) Analyser les risques du projet et les questions majeures à aborder pour faciliter la mise en œuvre, et présenter les perspectives d'avenir, de sorte à assurer la réalisation rapide des résultats du projet. Comme l'indique le point (ii) ci-dessus, le risque de catastrophes naturelles dans les régions volcaniques de l'est de la RDC fera l'objet d'une analyse minutieuse et il conviendra d'identifier clairement leurs conséquences potentielles sur l'étendue et les coûts d'un projet de construction d'un oléoduc. De plus, on accordera une attention particulière aux risques significatifs que pose l'exploitation des ressources pétrolières de la Région.

4.4 Résultats de l'étude

Ci-après, les principaux résultats attendus de l'étude:

- i) Mode optimal de livraison des produits pétroliers dans la Région des Grands Lacs par oléoduc;
- ii) Impacts importants du projet sur l'environnement et mesures correspondantes d'atténuation, y compris les coûts afférents;
- iii) Modalités les plus appropriées de financement et de mise en œuvre recommandées pour le projet;
- iv) Dispositions institutionnelles recommandées pour la mise en œuvre du projet et la gestion des structures.

4.5 Coûts estimatifs de l'étude

Le coût de l'étude est estimé à 1.175.400 \$EU. Le tableau ci-après présente un récapitulatif des coûts ventilés.

Tableau 4.1 Etude de faisabilité du projet d'oléoduc régional – Etat récapitulatif de la ventilation des coûts (en \$EU)

No	Composante	EFFECTIFS		Coût unitaire \$EU	Montant total \$EU
		Sur le terrain	Bureau National		
1	HONORAIRE				
1.1	Personnel permanent du cabinet de consultance				
	Directeur de projet (au siège du cabinet de consultance)	0.5hm	1 hm	10.500	15.750
	Directeur d'Etude (Ingénieur chimique)	5	2	10.500	73.500
	Ingénieur mécanique/électrique	4	2	10.500	63.000
	Ingénieur d'instrumentation	2	1	10.500	31.500
	Ingenieur civil	4	1	10.500	52.500
	Ingénieur en génie civil	4	1	10.500	52.500
	Ingénieur géo-technique /géologue	4	1	10.500	52.500
	Hydrologue	1	0.5	10.500	15.750
	Expert financier	1	1	10.500	21,000
	Expert socio-économiste	3	1	10.500	42.000
	Environmentaliste	3	1	10.500	42.000
	Expert juridique et institutionnel	1	1	10.500	21.000
1.2	Personnel d'appui				
	Secrétaire	14	-	1,500	18.000
	Chauffeur	14	-	1,200	14.400
	Planton	7	-	1,000	6.000

	SOUS-TOTAL - HONORAIRES				511.400
2	ACTIVITES ET TRAVAUX DE TERRAIN				
	Topographie				80,000
	Cartographie				30,000
	Géo-technologie				50,000
	Divers				10,000
	SOUS-TOTAL TRAVAUX DE TERRAIN				170.000
3	PER DIEM, LOGISTIQUES ET MISSIONS				
	Per Diem	960 jours	250		240.000
	Transport aérien	22 missions	2000		44.000
	Transport routier				50.000
	Outils informatiques et bureautique connexe	10 units	1500		15.000
	Reproduction et documentation				25.000
	Loyer - bureaux	7	2500		17.000
	Communications				40.000
	SOUS-TOTAL COMPOSANTE 3				431.000
4	SEMINAIRES & ATELIERS DES PARTIES PRENANTES				30,000
5	COORDINATION ET GESTION				25,000
	Divers				8,000
6	COUT TOTAL (1+2+3+4+5)				1.175.400

4.6 Financement de l'étude et du projet

Pour l'extension proposée vers Kampala, le plan de financement sera une combinaison de ressources provenant des deux gouvernements de l'Ouganda et du Kenya ainsi que du secteur privé. Il est fort probable que l'extension proposée attire le même type de financement. Cependant, il est possible que la perception du secteur privé des risques associés à la mise en œuvre du projet, influence le coût global du projet et les ratios de financement de ces deux sources. En ce qui concerne le financement de l'étude, ceci ne proviendra probablement que bailleurs de fond et des fonds publics. Les sponsors du projet devraient envisager de soumettre une requête au NEPAD pour le financement de l'étude dans le cadre du Fonds du NEPAD pour la préparation des projets d'infrastructures.

4.7 Calendrier de mise en oeuvre de l'étude

Il est prévu que l'étude sera réalisée dans un délai de sept mois, après la désignation d'un cabinet de consultants. Cependant, le lancement de l'étude dépendra de la rapidité avec laquelle le financement afférent sera mobilisé. Ci-après, le calendrier d'exécution indicatif:

Tableau 4.2 – Calendrier d'exécution indicatif

	Activités ou événements	Partie(s) responsable(s)	Date butoire
	Pays/bailleurs sponsorisant le projet	Burundi, RDC et Rwanda/Bailleurs de fonds	Mai 2007
1.	Mobilisation du financement	Pays concernés	Août 2007
2.	Recrutement du Consultant	Pays concernés	Novembre 2007
3.	Lancement de l'étude	Consultant	Décembre 2007
4.	1 ^{er} atelier des parties prenantes	Consultant & parties prenantes	Mars 2008 2007
5.	Réunion des bailleurs/institutions financières	Consultant	Avril 2008
6.	2 ^{ème} réunion des parties prenantes	Consultant & parties prenantes	Mai 2008
7.	Fin de l'étude	Consultant	Juillet 2008

4.8 Dispositions institutionnelles

Etant donné que le projet proposé figure déjà sur la liste des projets inscrits dans le Plan d'action à court terme (PACT) du NEPAD pour la région, il est proposé, sous réserve de l'accord des pays bénéficiaires, que la coordination de la mise en œuvre de l'étude soit confiée à une des Communauté Economique Régionale (CER) de la région. La CER retenue recrutera les ressources humaines pour la mise en œuvre de l'étude, et subséquemment celle du projet. Toutes les décisions importantes seront référées à un Comité de pilotage de l'étude, composé de représentants des pays. Ce comité fournira la rétro-information sur le travail du consultant et prendra des décisions importantes, à point nommé, pour permettre que l'étude se poursuive.

4.9 Justification de l'étude

L'étude proposée abordera les questions importantes relatives à l'extension de l'oléoduc de l'Afrique de l'Est, de façon rentable et économique. Elle fournira des détails sur le moyen le plus rentable d'étendre l'oléoduc vers l'ouest à partir de Kampala. L'étude se propose d'explorer et de recommander le financement le plus approprié pour le projet, y compris le financement du secteur public, du secteur privé, etc., de ce qui pourrait être la dernière extension de l'oléoduc, et des dispositions institutionnelles appropriées pour assurer la gestion des opérations de l'oléoduc après sa construction.

5. **Evaluation des risques et de leur atténuation**

Il n'existe pas de risques techniques graves associés à l'extension proposée de l'oléoduc existant vers la Région des Grands Lacs. L'extension proposée sera réalisée en s'inspirant de l'expérience acquise lors de la construction de l'oléoduc allant de Mombasa à Nairobi, et subséquemment à Eldoret. De même, l'opérationnalisation de cette nouvelle infrastructure ne devrait pas être foncièrement différente de celle de l'oléoduc existant. Néanmoins, en fonction de l'allure d'exécution du projet, il est confronté au risque de changements potentiels au niveau des sources et des marchés de produits pétroliers. Le développement et la production futurs de ressources pétrolières potentielles au sein ou aux environs de la Région des Grands Lacs, pourraient avoir un impact sur les futurs flux des produits finis. L'étude proposée devra tenir compte de telles évolutions dans ses recommandations. D'autre part, certaines des zones du projet sont vulnérables aux activités sismiques. Dans de tels cas,

les zones demande des produits et les économies ne devraient pas être les seuls facteurs majeurs qui influenceront les destinations de l'oléoduc.

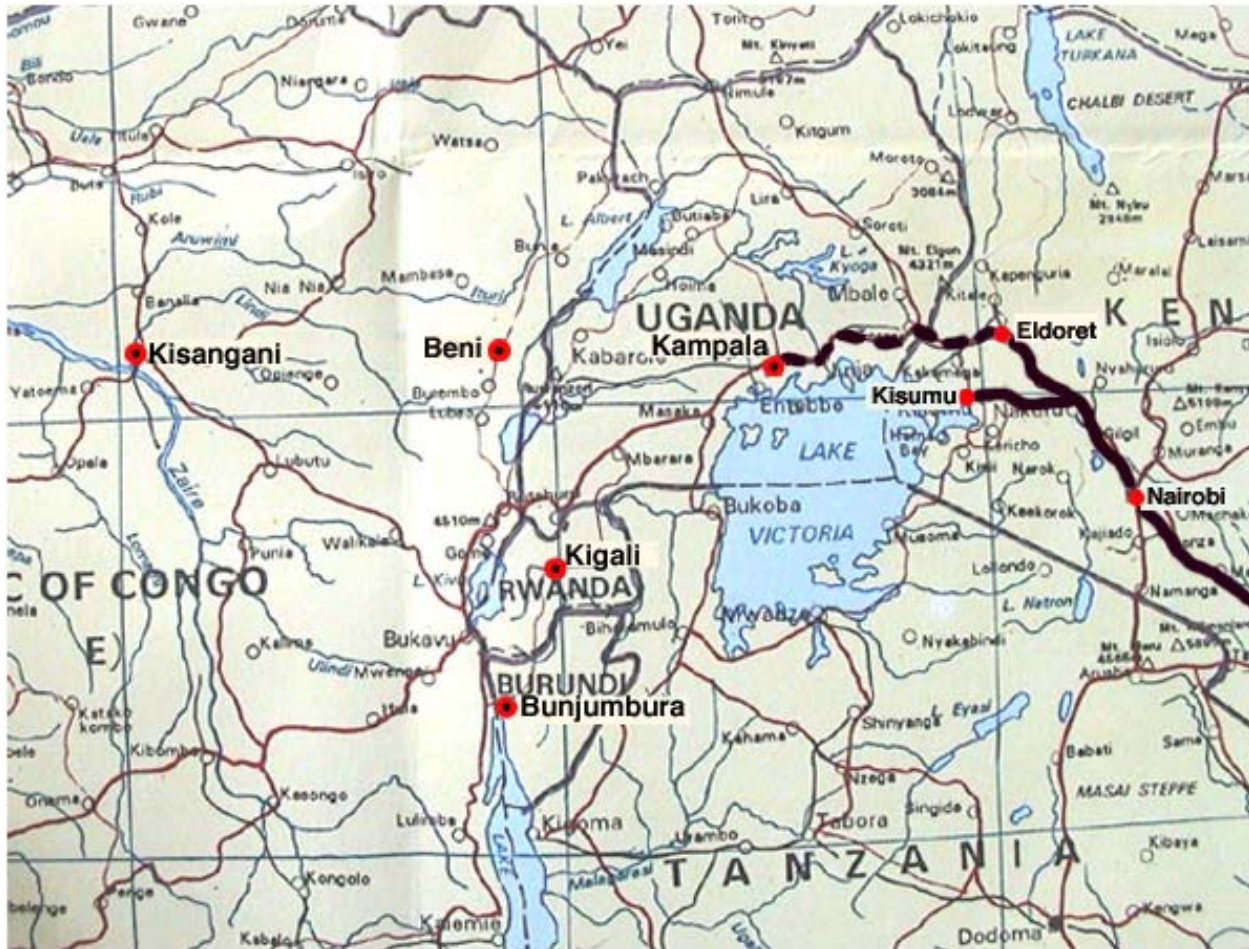
La Région des Grands Lacs a un passé marqué par des conflits. Il est peu probable que l'oléoduc puisse être opérationnelle dans une situation volatile s'il n'est pas mis fin aux conflits. L'étude, ensemble avec le projet, exigera un investissement substantiel pour la mise en œuvre. Si la mise en œuvre du projet et subséquemment la gestion de l'oléoduc peut attirer des financements privés, il est fort probable que le financement de l'étude proposée ne vienne que du secteur public et des bailleurs de fonds.

Enfin, en tant que projet régional, plusieurs pays seront impliqués dans sa mise en œuvre, y compris la conduite de l'étude proposée. En conséquence, le projet requiert une collaboration étroite et un engagement ferme des pays bénéficiaires, et entre ceux-ci et les pays qui bénéficient déjà de l'approvisionnement en produits pétroliers à travers l'oléoduc. L'engagement et la bonne volonté politique, ainsi que la disposition à contribuer aux coûts du projet, sont essentiels pour le faire avancer le projet d'extension de l'oléoduc qui fonctionnera comme un système intégré aux fins d'efficacité et d'efficience.

CADRE LOGIQUE DE L'ETUDE SUR L'OLEODUC REGIONAL

Résumé narratif	Indicateurs vérifiables	Moyens de vérification	Hypothèses importantes
<p>Objectif sectoriel du projet:</p> <p>1. Contribuer au développement économique et à l'intégration régionale en assurant l'accès facile aux produits pétroliers par les pays de la Région des Grands Lacs.</p>	<p>1. Tous les produits pétroliers sont transportés par oléoduc vers les Grands Lacs;</p> <p>2. Réduction du coût de transport de ces produits, ainsi que celle du carnage sur les routes et de la dégradation environnementale découlant du transport routier de ces produits.</p>	<p>1. Statistiques des gouvernements de la Région des Grands Lacs</p>	<p>(But et objectifs spécifiques)</p>
<p>Objectifs de l'étude:</p> <p>1. Définir le moyen le moins coûteux de transport des produits pétroliers vers les pays de la Région des Grands Lacs par oléoduc, et préparer le projet.</p>	<p>1.1 Recommandations de l'étude adoptées et les plans de conception préliminaires élaborés pour l'oléoduc;</p>	<p>1. Rapport d'avancement de l'étude</p> <p>2. Rapports de supervision et d'audit</p>	<p>(Objectifs au but du projet)</p> <p>1. Engagement adéquat des gouvernements concernés et démonstration d'une ferme volonté politique;</p> <p>2. Engagement ferme au financement du projet par les secteurs public et privé.</p>
<p>Résultats:</p> <p>1. Mode optimum de livraison des produits pétroliers à la Région des Grands Lacs</p> <p>2. Evaluation socio environnementale et identification de toutes les questions et des impacts significatifs, des mesures d'atténuation et des coûts connexes;</p> <p>3. Recommandation des stratégies les plus appropriées pour le financement et la mise en œuvre du projet;</p> <p>4. Recommandation relative aux dispositions institutionnelles les plus appropriées pour la mise en œuvre du projet et pour la gestion de l'oléoduc.</p>	<p>1.1 Rapport sur l'étude de faisabilité accepté et recommandations adoptées.</p> <p>1.2 Rapport de l'analyse socio-environnementale acceptée après consultation avec les parties prenantes;</p> <p>2.1 Recommandations acceptées et adoptées, et le financement du projet est mobilisé;</p> <p>2.2 Les recommandations acceptées et adoptées;</p>	<p>3. Rapport d'avancement de l'étude</p> <p>1. Rapports statistiques des pays</p> <p>2. Rapport d'audit.</p>	<p>(Résultats aux objectifs du projet)</p> <p>1. Adoption ponctuelle des recommandations de l'étude;</p> <p>2. Participation active aux séminaires des parties prenantes et consultations adéquates durant la période de l'étude.</p>
<p>Activités:</p> <p>1. Mobilisation des fonds pour le financement de l'étude.</p> <p>2. Recrutement du cabinet de consultants.</p> <p>3. Conduite de l'étude;</p> <p>4. Atelier des parties prenantes;</p> <p>5. Conférence des bailleurs/financiers.</p>	<p>Entrées:</p> <p>Coût total de l'étude: 1.175.400 million de \$EU</p> <p>Ressources: à déterminer</p> <p>Plan de financement: à déterminer</p>		<p>(Activités aux résultats):</p> <p>1. Mobilisation sans tarder des fonds et lancement de l'étude.</p>

CARTE DE LA TRACE DE L'OLEODUC REGIONAL



KEY



Areas of Consumption/ Off-loading



Existing Oil Pipelines



Proposed Eldoret /Kampala Oil Pipeline