

PREPARATION DU GROUPE CONSULTATIF

SECTEUR DES TRANSPORTS

I. INTRODUCTION

Pays enclavé, situé à 1100 km à vol d'oiseau de l'Océan Indien, le Burundi est fortement handicapé par le coût élevé de ses transports internationaux (au minimum \$2.800 pour un container de 20 pieds et 13 tonnes), qui augmente considérablement le coût de la plupart des produits importés et réduit les marges bénéficiaires des exportations burundaises. Il est donc de la plus grande importance pour le Burundi d'étudier et de réaliser, de concert avec les gouvernements des pays voisins, les réformes et les projets qui permettront de réduire ces coûts et faciliteront le transport et le transit des importations et des exportations burundaises sur le territoire d'autres pays. L'adhésion récente de Burundi à la Communauté d'Afrique de l'Est (CAE) est à cet égard un atout important pour le lancement et la finalisation de telles négociations.

Le Burundi est relié à la mer par trois corridors

Le plus économique est le corridor central via Dar es Salam. Ce corridor comprend trois variantes :

- Un trajet rail lac (1429 km) : (i) voie ferrée de Dar es Salam au port de Kigoma et (ii) transport lacustre de Kigoma à Bujumbura (au total \$2800 pour un container de 20 pieds/13 tonnes).
- Un trajet rail-route (1516 km) : (i) voie ferrée de Dar es Salam à Issaka ; et (ii) route Issaka-Bujumbura (\$3400 pour un container de 20 pieds/13 tonnes).
- Un trajet entièrement routier Dar es Salam-Bujumbura (également \$3400).

Vient ensuite le corridor nord, via Mombassa. Il comprend trois variantes :

- Un trajet routier Mombassa-Nairobi-Kampala-Kigali-Bujumbura (2070 km et \$5700 pour un container de 20 pieds/13 tonnes).
- Un trajet rail-route Mombassa-Nairobi-Kampala-Bujumbura.
- Un transport mixte pour les hydrocarbures : (i) pipeline Mombassa-Eldoret, puis (ii) la route sur Bujumbura via Kampala et Kigali.

Vient enfin le corridor sud : Durban (Afrique du Sud) : trajet mixte voie ferrée-route-lac sur-Bujumbura via le port de Mpulungu au sud du Lac Tanganyika. Il convient de noter qu'en raison de la vétusté de l'équipement, les transports empruntant la voie ferrée perdent du terrain par rapport à la route. Quel que soit l'itinéraire sélectionné, les coûts de transport pèsent lourdement sur les échanges extérieurs du Burundi. Selon un rapport des Nations Unies de 2001, les coûts de transport représentent 24% de la valeur des exportations du pays, alors que la moyenne est 17,2% pour les pays en développement et 8,6% pour les pays développés.

Le secteur des transports routiers, lacustres et aériens a été gravement affecté par la crise des années 1990, car trop peu d'investissements ont été réalisés.

Un espoir commun du Burundi, du Rwanda et de la Tanzanie est qu'un vaste projet de chemin de fer Isaka-Keza-Kigali et Keza-Gitega-Musongati, combiné avec la réhabilitation du chemin de fer existant (Dar-es-Salam-Isaka) et au développement du port maritime (Dar es Salam) permettrait d'augmenter considérablement le volume et de réduire le coût des transports en provenance et à destination du Burundi et du Rwanda et accélérerait l'intégration de ces pays enclavés dans l'économie régionale et mondiale. Le Burundi espère également que le développement des transports sur le lac Tanganyika, l'aménagement des ports de Bujumbura et Rumonge, et le développement de l'aéroport de Bujumbura contribueront à l'expansion de l'économie et du tourisme.

Après cette brève introduction du secteur, la présente note : (i) analyse l'impact de la crise sur le secteur, (ii) fait un bilan des efforts faits et des mesures prises pour redresser la situation, (iii) esquisse le programme à moyen terme du secteur ; et (iv) présente une matrice des actions jugées prioritaires par le gouvernement dans le cadre de cette vision.

II. IMPACT DE LA CRISE DE 1993 SUR LE SECTEUR DES TRANSPORTS

La crise de 1993 a eu des effets désastreux sur les infrastructures et le système de transports du Burundi.

- Tout d'abord, tous les modes de transport internationaux (routier, lacustre et aérien) ont beaucoup souffert de l'insécurité créée par la crise : (i) les véhicules de transport routier ne pouvaient circuler que la journée, ce qui augmentait automatiquement la durée et le coût des transports ; en outre les véhicules traversaient des zones dangereuses et étaient parfois attaqués ; (ii) le lac Tanganyika était aussi dangereux pour la navigation car les bateaux burundais ont parfois été victimes d'attaques armées et d'opérations de piraterie ; pour se protéger, les bateaux naviguaient sous escorte militaire, dont la prise en charge constituait un coût de transport additionnel.
- La crise s'est aussi traduite par une absence d'investissement et par un entretien insuffisant, avec pour conséquence la dégradation des infrastructures et des équipements : (i) plusieurs facteurs ont affecté les transports sur le lac Tanganyika, par où passait autrefois la plus grande partie des échanges internationaux du pays : c'est notamment la vétusté de la flotte nationale, l'ensablement du bassin portuaire de Bujumbura et d'autres ports du lac, une diminution inquiétante du niveau d'eau et l'obsolescence des infrastructures et équipements du port de Bujumbura ; (ii) dans le secteur des transports aériens, l'infrastructure et les équipements de l'aéroport de Bujumbura sont vétustes et ne répondent plus aux normes de sécurité de l'OACI.
- Enfin, l'embargo des années 1996 a pesé lourdement sur tous les systèmes de transport : arrêt quasi-total des transports internationaux routiers et aériens et déclin brutal des transports lacustres. Le trafic annuel du port de Bujumbura a chuté de 212.000 tonnes en 1995 à 101.000 tonnes en 1996 et à 99.000 tonnes en 1997. A la fin de l'embargo, il a repris, atteignant 150.000 tonnes en 1998.

L'absence d'investissements et le mauvais entretien des infrastructures a affecté aussi les infrastructures des pays de transit plus particulièrement les voies ferrées ; réduisant ainsi la compétitivité du chemin de fer au profit des transports routiers très onéreux.

III. EFFORTS FAITS ET MESURES PRISES POUR REDRESSER LA SITUATION DU SECTEUR DES TRANSPORTS

Au cours des dernières années, tous les modes de transport international ont fait l'objet d'études et de projets d'une ampleur diverse :

- En ce qui concerne les transports routiers, la route Kirundo-Gasenya vers le Rwanda a été construite et un poste frontière commun a été introduit pour réduire les temps de transit. La route Bujumbura-Ruhwa sera réhabilitée dès l'année 2010 ; tandis qu'à la frontière sera construit un seul poste frontière.

De même, certaines études comme : l'étude sur le transport urbain à Bujumbura, l'étude de faisabilité de gares routières en mairie de Bujumbura et l'étude sur la sécurité et la prévention routière ont été réalisées.

Au niveau institutionnel, il y a eu promulgation de la loi cadre sur le transport routier.

- Des mesures de facilitation du transit et de normalisation ont été prises au sein de la Communauté Est Africaine, et sont déjà effectives le long du corridor nord vers Mombassa. En effet, les barrières non tarifaires, les escortes policières, les ponts bascules, les arrêts aux postes frontaliers et le nombre de guichets douaniers ont été réduits. Aussi, le port de Mombassa vient d'adopter le système de travail de 24 heures sur 24.

- En ce qui concerne la voie ferrée, l'étude de faisabilité du projet de chemin de fer Isaka-Keza-Kigali et Keza-Gitega-Musongati a été réalisée en 2008 sur financement de la Banque Africaine de Développement. L'étude recommande que le projet comprenne aussi le développement du réseau ferroviaire existant (Dar es Salam-Isaka). Les conclusions de l'étude ont prouvé que le projet est techniquement, économiquement, financièrement et viable du point de vue l'environnement ; et ont incité les trois pays concernés (Tanzanie, Rwanda et Burundi) à présenter une requête conjointe pour les études techniques détaillées et la préparation du dossier d'appel d'offres ; le DAO pour l'exécution des études techniques a été lancé.

Vu l'importance des investissements et la complexité du projet, le modèle de Partenariat Public Privé (PPP), avec une structure de financement intégrée ainsi qu'un cadre légal, sont recommandés pour la mise en œuvre du projet.

- Un autre projet ferroviaire sous-régional est le chemin de fer des Grands Lacs qui connecterait au réseau sud-africain Mpulungu, Bujumbura, Bukavu, Goma, Gisenyi, Kigali/Goma, Kasese en Ouganda. Appuyé par le COMESA, ce projet est au stade de la préfaisabilité.

- Le lac Tanganyika a d'énormes possibilités dans les domaines du tourisme, de la pêche et des transports. Des projets sont en cours, qui comprennent : (i) la protection du port de Bujumbura par le dragage du bassin principal et le curage de la rivière Ntakangwa ; (ii) la stabilisation du niveau d'eau par la reconstruction de la digue de la Lukuga dans le cadre du programme d'infrastructures du COMESA ; (iii) la construction d'une clôture du port secondaire de Rumonge. Aussi, certaines lois comme la loi portant code de la navigation et du transport lacustres et le décret portant création, missions et fonctionnement de l'autorité maritime et portuaire sont en voie d'adoption.

- En ce qui concerne le transport aérien, il convient de faire en sorte que l'aéroport de Bujumbura soit sécurisé et réponde aux normes de l'OACI. Dans ce contexte, les projets suivants ont été réalisés ou sont en cours : (i) l'équipement en moyens de contrôle des bagages et des passagers ; (ii) des engins anti-incendie ; (iii) des ambulances ; (iv) l'éclairage de l'aéroport ; et (v) la construction d'une clôture sécurisée.

IV. PROGRAMME A MOYEN TERME DU SECTEUR

La modernisation des infrastructures régionales de transport et la suppression des obstacles non tarifaires au commerce international sont probablement le plus grand défi pour l'expansion du commerce régional et international et pour l'intégration des pays de la sous-région. Une infrastructure de transport solide, bien outillée et bien gérée est essentielle pour libérer des économies d'échelle et promouvoir la compétitivité, notamment pour les pays sans littoral comme le Burundi.

Le désenclavement effectif du Burundi dépendra donc de la fiabilité des infrastructures de transport et de l'élimination des barrières tarifaires et non tarifaires. La réhabilitation des infrastructures existantes, la construction de nouvelles infrastructures et le développement des corridors sont essentiels pour le développement de l'économie burundaise.

Le Rwanda, le Burundi et la Tanzanie attendent beaucoup la réalisation du projet de chemin de fer Isaka-Keza-Kigali et Keza-Gitega-Musongati et de la réhabilitation du chemin de fer existant (Dar-es-Salam-Isaka). Ce projet dont la rentabilité est justifiée par les besoins en transport évalués à 10,98 millions de tonnes à l'horizon 2044 ; auxquels s'ajouterait l'apport en transport des minerais de Nickel de Kabanga en Tanzanie, de Nyabikere, Waga et Musongati au Burundi évalués à 4,6 millions de tonnes, est de loin le plus important des projets figurant dans la matrice ci-jointe : 5 millions de dollars pour l'étude de faisabilité et l'étude technique détaillée ; et 1,7 milliards pour la construction, soit 95% du montant total des projets envisagés pour le secteur des transports.¹

Les trois pays se sont convenus de conjuguer les efforts pour la réalisation de cet important projet de désenclavement de nos pays ; et comptent sur l'appui de la Communauté Internationale qui, à juste titre, a réalisé que le développement des pays sans littoral passera par la maîtrise des coûts de transport à travers : les solutions aux questions fondamentales de politique de transit et le développement des infrastructures et la maintenance en vue de la facilitation du commerce international ; et qui a adopté le programme qui consiste à répondre aux besoins spécifiques des pays enclavés en voie de développement à travers la déclaration d'Almaty et le programme d'action d'Almaty adoptés le 29 Août 2003 par la conférence ministérielle internationale des pays sans littoral et les pays donateurs ainsi que les institutions financières et de développement internationales ; et approuvés par la cinquante huitième session de l'Assemblée Générale des Nations Unies.

¹ Ce montant ne comprend pas les investissements à réaliser au Rwanda pour la bretelle Keza-Kigali et la réhabilitation/reconstruction du chemin de fer Isaka-Dar es Salam.

MATRICE D' ACTIONS PRIORITAIRES DU SECTEUR DES TRANSPORTS

Objectifs globaux	Objectifs spécifiques	Actions prioritaires	Ressources indicatives (Millions de Dollars)		
			Nécessaires	Engagées	Recherchées
Assurer le désenclavement du pays	Construction des chemins de fer	Construction du chemin de fer Isaka-Keza-Gitega-Musongati - Etudes - Travaux	1.705	5,0	1.700
	Réhabilitation des infrastructures portuaires	Réhabilitation du port de Bujumbura - Etudes - Travaux - Equipements	20,2	0,2 2,0	3,0 15,0
	Construction des infrastructures portuaires	Extension du port de Bujumbura - Etudes - Travaux - Equipements	15,5	0,5	10,0 5,0
		Construction du port secondaire à Rumonge - Etudes - Travaux - Equipements	8,0	0,3 0,7	5,0 2,0
Assurer la sécurité de la navigation	Prévention des accidents de la navigation, recherche et sauvetage maritime	Construction d'un chantier naval à Bujumbura - Etudes - Travaux - Equipements	9,0		0,5 5,0 2,0
		Acquisition d'un bateau de recherche et sauvetage			1,5
Assurer le transport de passagers sur le lac Tanganyika	Acquisition de bateaux de transport de passagers	Acquisition d'un speed boat	2,0		2,0
		Acquisition d'un ferry boat	3,0		3,0
Assurer la sécurité de la	Réhabilitation des	Réhabilitation de l'aéroport international de	17,2		

navigation aérienne	infrastructures aéroportuaires	Bujumbura - Etudes - Travaux - Equipements		0,2	12,0 5,0
		Réhabilitation des aéroports intérieurs - Etudes - Travaux	1,1		0,1 1,0
	Construction des infrastructures aéroportuaires	Construction d'une nouvelle tour de contrôle à l'aéroport de Bujumbura - Etudes - Construction	3,25	0,25	3,0
		Etudes de Construction d'un aéroport à Bugendana - Etudes	5,0		5,0
	TOTAL			1789,25	9,15