

# Burundi **Eco**

« Une voix pour le développement social et économique »

Dossier pédagogique n°4

Février 2020

## TRANSPORT DES MARCHANDISES : Défis et perspectives



Editions Burundi Eco  
Ne peut être vendu !

# Tout savoir, ou presque, à propos du Journal Burundi Eco.

Le journal *Burundi Eco* est un hebdomadaire socio-économique gratuit et apolitique. Les matières les plus traitées sont: économie, développement local et régional, intégration régionale, énergie, aménagement du territoire, environnement, fiscalité, mobilité, transports, sécurité routière, emploi, éducation, formation professionnelle, finances publiques, management, bonne gouvernance des entreprises, marketing, urbanisme et développement urbain, commerce, téléphonie et communications, agriculture et agro-alimentaire, TIC, logistique, pollutions, collecte et traitement des déchets, hygiène et santé publique, tourisme, etc.

Le journal paraît chaque vendredi. Il est imprimé à 3 000 exemplaires par semaine et distribué dans les ministères, les administrations publiques, les ambassades et consulats, les ONGs, les agences de voyages, les hôtels, restaurants et brasseries, les paroisses et plusieurs universités auprès des étudiants en Master. On peut également le trouver dans plusieurs magasins d'alimentation de Bujumbura.

Le journal est distribué à l'intérieur du pays via le Centre Burundais de Lecture et d'Animation Culturelle (CEBULAC)

Il est également accessible sur son site web [www.burundi-eco.com](http://www.burundi-eco.com), Facebook, Twitter.

Par ailleurs, il compte plus de 14 000 abonnés professionnels qui reçoivent chaque semaine la version numérique.

Si *Burundi Eco* a d'abord pour vocation l'information des citoyens, il a également une ambition : celle de contribuer activement au développement économique du pays en apportant son soutien aux étudiants des universités burundaises par la création et la production de supports pédagogiques et de revues documentaires.



# Une économie et son commerce plombés par l'enclavement

Le Burundi dépend de plus en plus de ses relations avec le reste du monde et principalement avec la CAE, ce qui se concrétise le plus au niveau des importations de marchandises. Les principales marchandises importées sont les produits manufacturés, le carburant, les médicaments, les matériaux de construction, les denrées alimentaires, les produits textiles, etc. Dans cette édition, Burundi Eco explore de manière détaillée les différentes voies et moyens de transport à même de permettre les échanges commerciaux entre le pays et le reste du monde. Le document livre de façon succincte une analyse comparative en termes de coût de transport, de durée de trajets et de contraintes inhérentes au transport des marchandises.

Le pays n'a pas d'accès à la mer ou à l'océan. Le gros des échanges commerciaux transite par le port de Dar-es-Salaam avant d'emprunter la voie routière. Les cargaisons entrent par le poste transfrontalier de Kobero (où passent près de 80% des marchandises). Des centaines de camions effectuent un long périple vers la capitale économique Bujumbura. Le trafic est très dense sur les grands axes qui relient les différents centres urbains au poste transfrontalier de Kobero. Ce qui est

sûr est que d'une manière ou d'une autre le coût de la logistique se répercute sur les prix des biens et des services. Pour preuve, une légère augmentation du prix du gasoil provoque une flambée des prix sur le marché local.

Cependant, l'intégration du Burundi dans les ensembles sous-régionaux a permis de réduire de manière significative la durée de transport, surtout avec l'opérationnalisation des postes frontaliers à arrêt unique.

Pourtant, les infrastructures de transport demeurent vétustes. Les autres pays de la sous-région disposent de lignes ferroviaires, d'aéroports et de ports plus ou moins développés. Pour le cas du Burundi, les voies aériennes et lacustres demeurent sous-exploitées alors qu'elles pourraient améliorer le transport.

Pour profiter pleinement de l'intégration régionale et de la Zone de Libre Echange Continentale Africaine (ZLECAf), le pays devra investir davantage dans les infrastructures de transport en même temps qu'il boostera la production industrielle afin d'équilibrer les échanges.

Bonne lecture.

Benjamin Kuriyo

*La rédaction remercie l'ensemble des partenaires, les experts et les spécialistes pour leur aide et leurs conseils dans ces matières techniques et souvent complexes.*

# SOMMAIRE

- 6 Vue panoramique du transport des marchandises
- 9 Une balance commerciale déficitaire
- 10 Le mode de conditionnement détermine le choix du mode de transport approprié
- 11 Deux grands défis : pays enclavé et très peu d'exportations
- 12 Trois ports maritimes et trois corridors pour approvisionner le pays
- 17 Qu'est-ce qu'un chemin de fer ?
- 20 Connexion au chemin de fer : objectif à moyen terme
- 22 La voie multimodale, moins chère mais moins utilisée
- 23 Le port de Bujumbura, un point d'entrée stratégique
- 24 Entrée de la RDC dans la CEA, qui gagnera ?
- 25 Les ports secs et les plateformes logistiques multimodales
- 27 Les barrières non tarifaires, une entrave pour le transport
- 28 L'urgence pour les déclarants
- 30 La majorité des camions opérant au Burundi sont tanzaniens
- 31 Le transport aérien

# Pourquoi un Dossier Pédagogique sur le transport des marchandises ?

La 4<sup>ème</sup> édition du Dossier Pédagogique (DP) porte exclusivement sur le transport des marchandises. Les échanges commerciaux sont au centre du commerce international. Le Burundi comme les autres pays d'Afrique commerce avec le reste du monde. Il s'agit dans une certaine mesure de jeter un regard rétrospectif sur le transport des marchandises. Dans cette édition, nous présentons tour à tour les différents modes de transport avec un focus sur les contraintes liées au transport des marchandises. Corrélativement, vous découvrirez à travers ce document les quatre moyens de transport les plus usités, à savoir : la voie routière, la voie lacustre, la voie ferroviaire et la voie aérienne.

Dans la section dédiée au transport des marchandises par voie routière, nous focalisons notre attention sur les trois corridors par lesquels transitent les marchandises (le corridor central, le corridor nord et le corridor sud). Chaque corridor a pour point de départ un port maritime sur l'océan Indien et desservant les pays enclavés. Il s'agit du port de Dar-es-Salam (Tanzanie), du port de Mombasa (Kenya) et du port de Durban (Afrique du Sud). Ce dossier pédagogique vous amène à la découverte des trois corridors avec des chiffres et des cartes à l'appui.

Dans l'analyse de cette problématique, on ne peut pas passer sous silence les barrières non tarifaires (BNTs). Celles-ci constituent un grand obstacle au transport des marchandises. Ainsi des comités tant au niveau régional que national ont été mis en place pour réduire ces barrières, véritables entraves à l'essor des échanges. Vous y découvrirez surtout les progrès déjà enregistrés au niveau local.

La dernière section a été consacrée au transport aérien. Le Burundi ne dispose que d'un seul aéroport, en l'occurrence l'aéroport international Melchior Ndadaye. Celui-ci est desservi par six compagnies aériennes, à savoir : Kenya Airways, Ethiopian Airlines, RwandAir, SN Brussels Airlines, Air Tanzania et Uganda Airlines. La compagnie nationale (Air Burundi) est en veille depuis une décennie. D'ores et déjà, nous constatons que le transport aérien est moins développé et exige d'être redynamisé.

Dossier pédagogique réalisé par Mélance Maniragaba.

Mise en page par Jean de Dieu Mugisha.

# Vue panoramique du transport des marchandises selon le ministère : 4 modes de transport : route, eau, fer, air

Le Burundi n'a pas accès à la mer. Il est désenclavé à partir de trois corridors, à savoir : le corridor central, le corridor nord et le corridor sud. Le transport aérien des marchandises est peu développé. Actuellement, 6 compagnies desservent le pays. Celles-ci sont, Kenya Airways, Ethiopian Airlines, RwandAir, SN Brussels Airlines, Air Tanzania et Uganda Airlines. Le pays ne dispose pas d'un réseau de chemin de fer. Cependant, des projets sont en cours pour développer ce moyen de transport, par ailleurs, il existe des projets d'aménagement d'espaces équipés pour les arrêts et l'entretien des camions

**S**elon Consolateur Nitunga, directeur général du ministère des Transports, le Burundi est desservi par la voie routière, la voie lacustre et la voie aérienne.

« Trois corridors principaux connectent le pays à l'océan ». Il s'agit du corridor central qui part du port de Dar-es-Salam, du corridor nord partant du port de Mombassa et du corridor sud partant du port de Durban.

Le directeur général des Transports rappelle qu'en termes de temps, le corridor central est le plus court comparativement au corridor nord.

Il indique que pour un véhicule roulant à une même vitesse, la durée du trajet est de trois jours au niveau du corridor central tandis qu'il est de cinq jours pour le corridor nord. Ce qui fait que le corridor central devient moins cher.

Malgré sa longueur, M. Nitunga ex-

plique que le corridor sud est plus compétitif. Cela parce qu'il est connecté à la voie lacustre.

**La construction d'un chemin de fer et d'un espace pour les arrêts et repos des camions, deux priorités du gouvernement**

Un des grands projets prioritaires du gouvernement est la construction du chemin de fer Uvinza-Musongati-Gitega.

Le cadre du ministère des Transports fait savoir que celui-ci arrive à l'étape des études de faisabilité pour sa construction.

« En plus, on est en train de finaliser les négociations avec la Tanzanie pour que le projet se clôture », signale M.Nitunga.

Il informe que c'est pour prévenir beaucoup d'accidents constatés au niveau de la descente de Bugarama vers Bujumbura que le gouvernement a jugé bon de construire cet espace. Cela pour contrôler les camions afin de les préparer à la descente de Bugarama vers Bujumbura. Et d'ajouter : « On est en train de mener des études de faisabilité pour sa construction et cela entre dans les prérogatives de la Communauté Est Africaine (CEA).

Pour ce qui est du transport des marchandises par avion, le directeur général des Transports confirme qu'il est moins cher et rapide. Seulement, il signale que la quantité à transporter est limitée.

Il estime enfin que la voie la plus sûre est la voie aérienne, ensuite la voie lacustre et enfin la voie routière. Cela

avant de reconnaître que la destination finale pour les différents corridors est le port de Bujumbura. Ce qui fera de celui-ci une plaque tournante, surtout quand la République Démocratique du Congo intégrera la CEA. Félix Tshisekedi, président de la RDC a exprimé le souhait d'adhésion de son pays à la CEA dans une lettre adressée au président de la communauté. C'était le 8 juin 2019.

Le directeur général des Transports affirme un grand intérêt pour le développement du port de Bujumbura, car beaucoup de projets visent ce pays (RDC) riche en ressources minières. Ce port joue le rôle de point de transit. Ce qui occasionnera la création et l'augmentation

beaucoup d'emplois et l'augmentation des recettes fiscales.



*Consolateur Nitunga, directeur général des Transports : «Trois corridors principaux connectent le pays sur l'océan. Il s'agit du corridor central qui part du port de Dar-es-salam, du corridor nord partant du port de Mombassa et du corridor sud partant du port de Durban»*

Le deuxième projet consiste en la construction d'un espace pour les arrêts et repos des camions à Bugarama, endroit où se rencontrent le corridor central et le corridor nord.



Carte du réseau routier du Burundi (Source : Office Burundais des Routes, 2019)

# Le transport de fret dans le monde

## Quatre modes de transport : route, eau, fer, air

Le Burundi se rabat sur le transport multimodal (routier, ferroviaire, lacustre) pour être approvisionné en marchandises. Cela à partir des ports d'entrée (Dar-es-Salam, Mombassa et Durban) jusqu'au port d'arrivée (Bujumbura). Il utilise également le transport aérien qui reste sous-développé.

D'une façon générale, le transport des marchandises s'effectue à travers quatre modes selon le site d'informations institut numérique.org. Ceux-ci sont le transport terrestre (route et chemin de fer), le transport maritime, transport par voie d'eau intérieure (lacustre et transport fluvial ou par canaux), le transport aérien et le transport combiné (transport multimodal ou transport plurimodal).

### a) Le transport maritime :

C'est un moyen de transport adapté aux produits volumineux transportés par de gros navires, sur de longues distances.

Le transport maritime offre des avantages de sécurité, de moindre pollution et de fiabilité. En fait, il a le niveau d'insécurité le plus faible par rapport aux autres modes de transport au regard des accidents documentés. Il offre également des garanties de sûreté maximale pour les chargements et déchargements des marchandises. Ce mode de transport des marchandises a aussi une faible consommation d'énergie à la tonne-kilomètre.

Le transport maritime est le mode de transport commercial le plus efficace en consommation de carburant et émettant le moins de CO<sub>2</sub> par tonne-kilomètre.

La composition de la flotte maritime mondiale reflète les exigences des échanges maritimes de divers produits de base, notamment des vrac secs et liquides et des produits manufacturés.

A cela, le Burundi reste dynamique sur la voie lacustre (lac Tanganyika).

### b) Le transport routier :

L'émergence des blocs commerciaux régionaux, suivie de leur expansion géographique et de l'élargissement de leurs champs d'action, a eu une incidence importante sur le transport international terrestre des marchandises par route et par rail.

La route et le rail assurent une grande part des transports terminaux de ces services maritimes interrégionaux en assurant les liaisons vers les points d'origine et de destination à l'intérieur des continents.

A l'intérieur des régions, la route et le rail sont plus souvent les modes de transport principaux. Cependant, les capacités insuffisantes de certains corridors internationaux et la mauvaise qualité des infrastructures augmentent le coût et la durée du transport routier international.

Si la construction et la modernisation des infrastructures routières jouent un rôle important dans le développement du transport international des marchandises par route, d'autres facteurs sont également essentiels à l'établissement d'un réseau routier efficient et prospère. Il convient en fait de normaliser et d'harmoniser, outre la qualité de construction des routes, de nombreux éléments tels que le code de la route, la réglementation des véhicules, les technologies de gestion du trafic et les accords sur le passage des frontières etc...

Le transport international des marchandises par route suppose le déplacement des véhicules de transport de marchandises entre deux ou plusieurs pays et les marchandises peuvent être amenées à traverser plusieurs pays intermédiaires (on parle alors de transit). Les réglementations nationales applicables aux véhicules de transport des marchandises et aux mouvements des marchandises diffèrent selon les Etats. Des conventions ont ainsi été mises en place progressivement pour régler le transport international des marchandises et autoriser les transporteurs à traverser des pays et franchir des frontières pour effectuer leur travail.

Le transport des marchandises par route est le plus utilisé au Burundi. 95 % des marchandises passent par ce mode de transport.

### c) Le transport ferroviaire :

Le transport ferroviaire est généralement plus réglementé que le transport routier et très souvent les pouvoirs publics participent directement à la fourniture des services, en sus de leurs responsabilités en matière de gestion des infrastructures.

Pour que les trains de marchandises

puissent traverser librement au niveau des frontières, il est indispensable d'avoir en place une interconnexion active des réseaux.

La forte croissance du transport de marchandises par chemin de fer est en grande partie due à l'augmentation des transports de marchandises groupées, des produits de l'agriculture, de la chasse, de la forêt, de la pêche, des produits alimentaires, des boissons et du tabac.

### d) Le transport aérien :

Le transport aérien est toujours considéré comme revêtant un rôle intrinsèquement stratégique. Il a été considéré pendant longtemps comme un symbole de présence commerciale internationale.

Le secteur du transport aérien est maintenant important et essentiel pour de nombreuses activités, du tourisme jusqu'aux hautes technologies en passant par les plantes et les fruits exotiques. Il joue un rôle capital dans le transport des chargements peu volumineux à forte valeur ajoutée.

Bien que le transport aérien couvre généralement des distances plus longues que le transport routier, le transport routier reste responsable, selon l'IATA, de la grande majorité des émissions de CO<sub>2</sub> (74 %) du secteur des transports du fait de l'ampleur de l'utilisation de ce mode à l'échelle de la planète. Le transport aérien représente quant à lui, 12 % des émissions du CO<sub>2</sub> du secteur des transports.

La demande de transport aérien des marchandises est toujours corrélée à la croissance économique, mais elle est aussi liée aux caractéristiques des marchandises transportées et aux besoins logistiques de la chaîne d'approvisionnement en cause.

Le transport aérien des marchandises présente aussi l'avantage de nécessiter moins d'infrastructures fixes que les transports maritimes et terrestres.

### e) Le transport lacustre et fluvial :

Les transports sur les voies navigables intérieures, y compris les fleuves et les canaux (et lac), offrent un moyen écologique de transporter des marchandises en termes de consommation d'énergie et d'émission des gaz à effet de serre. Le transport par voies navigables et lacustres joue un rôle important dans le transport du fret. Ce transport est très peu développé au Burundi.



## Principales marchandises commerciales importées et exportées

**Une balance commerciale déficitaire**

La quantité des marchandises importées est toujours plus élevée comparativement à la quantité des marchandises exportées (balance commerciale). Les camions les transportant viennent pleins et retournent le plus souvent vides. Ce qui a des répercussions négatives sur les prix de revient de ces marchandises.

**S**elon le bulletin de l'Office Burundais des Recettes (OBR) du deuxième trimestre 2019, les exportations ont augmenté de 65,3% par rapport à la même période de 2018, passant de 59 946,7 millions de FBu à 99 114,2 millions de FBu. Les importations du pays ont augmenté de 15,0% au cours de la période sous analyse passant de 320 499,4 millions de FBu en 2018 à 368 495,4 millions de FBu en 2019.

**Plus de 50 % de la valeur des exportations sont constitués par l'or non monétaire**

Les exportations du Burundi au second trimestre 2019 sont principalement dominées par l'or non monétaire. L'exportation de l'or non monétaire est estimée à 51,9%, le café à 16,0% et le thé à 12,1%. Les autres produits exportés sont la farine de blé, les minerais dits



*Thé, un des principaux produits agricoles d'exportation*

ou en acier, les bières et les minerais de tungstène.

**Les produits pétroliers à la tête des importations**

Les produits pétroliers se taillent la part du lion à raison de 19,7% au niveau des importations. Viennent ensuite les médicaments à raison de 4,5%, les voitures de tourisme à raison de 4,3%, le froment et le méteil (mélange de céréales). Pour l'alimentation humaine, il s'agit traditionnellement d'un mélange de blé et seigle à raison de 4,1% de la valeur globale des importations du Burundi au cours de la période concernée.

Les timbres-poste, les timbres fiscaux et analogues, les papiers timbrés, les billets de banques et les chèques, les engrais minéraux, les ouvrages en fer ou en acier constituent eux aussi l'objet d'importations.

Egalement, parmi les produits importés figurent les produits sensibles. Au deuxième trimestre 2019, ces produits ont été dominés par les cigares (y compris ceux à bouts coupés), les cigarillos et

les cigarettes, en tabac ou en succédanés de tabac, le lait et la crème de lait, les concentrés ou les additionnés de sucre

ou d'autres édulcorants, les tissus de coton et la farine de froment (blé) ou de méteil.

Les produits du pays sont principalement écoulés sur les marchés asiatique, africain et européen qui, à eux seuls, consomment respectivement 66,7%, 20,6% et 11,7%. Le continent américain vient en dernière position avec 0,9%.

Le marché d'écoulement des produits burundais est à 52,2% constitué des ventes aux Emirats Arabes Unis, suivi de la République Démocratique du Congo avec 9,1%, du Pakistan, de la Suisse et de Singapour avec respectivement 6,2%, 5,7% et 3,9%.

- Le solde de la balance commerciale est la différence entre la valeur des exportations et la valeur des importations des marchandises. Une balance commerciale positive signifie que le pays exporte plus de biens (en termes de valeur) qu'il n'en importe. On parle alors d'excédent commercial ou de balance excédentaire. Dans le cas contraire, on parle de déficit commercial ou de balance commerciale déficitaire (source OBR)

- Or non monétaire : recouvre les exportations et importations de tout or non détenu sous la forme d'avoir de réserve (or monétaire) par les autorités. L'or non monétaire est traité comme n'importe quel autre produit et se décompose, lorsque cela est possible, en or détenu à titre de réserve de valeur et en or détenu à d'autres fins (bijouterie, artisanat, industries).



*Café : Le produit d'exportation par excellence qui rapporte le plus de devises fortes (Dollar US)*

3Ts (Cassitérite, Wolframite, Coltan), les cigares et les cigarettes, les barres en fer

# Le mode de conditionnement détermine le choix du mode de transport approprié (les containers, les matières dangereuses, le carburant, les produits chimiques, le vrac...)

Le conditionnement est un emballage primaire (premier contenant) du produit. Il est en contact direct avec le produit. Il joue le rôle de protéger le contenu afin qu'il conserve toute sa qualité, de faciliter l'étalage et la reconnaissance du produit dans les points de vente, de captiver le choix du client parmi plusieurs produits concurrentiels, de faciliter l'utilisation du produit après l'achat (grâce à sa forme, ses options, son marquage...), de protéger le consommateur contre d'éventuels risques chimiques

Actuellement, le mode de conditionnement plus répandu est le transport par containers. Ceux-ci diffèrent selon les sortes et les volumes de marchandises à contenir.

les côtés), le container reefer (container équipé d'un système de régulation de la température. Il est utilisé pour le transport des marchandises périssables), container platform (conteneur sans cloisons)...

## Avantages du container

Le temps de déchargement d'une cargaison est court avec moins de main d'œuvre. Cela contrairement si la marchandise n'est pas emballée ou arrimée, c'est-à-dire mise en vrac. Par ailleurs, plus le bateau est vite déchargé, plus il passe peu de temps au port.

Egalement, le container frigorifique permet une bonne conservation de la marchandise périssable. Le container a aussi permis de renforcer la sécurité des marchandises. Celles-ci n'étant pas

s'effectue par la voie routière, la voie ferrée, la voie maritime ou la voie aérienne. Cela peut s'effectuer par des convois exceptionnels.

Les véhicules transportant les matières dangereuses doivent être adaptés. Ils doivent comporter plusieurs signalétiques, notamment une plaque orange réfléchissante à l'avant et à l'arrière. Celle-ci indique le code danger et la matière transportée. Le véhicule doit être muni d'un système anti reversement, d'un réservoir collecteur en plastique ou encore d'une protection de plaque d'égout.

## Transport des produits dangereux : Les vies humaines et l'environnement en danger en cas d'accidents

« L'ATIB est préoccupée par le transport des produits dangereux au niveau du corridor central. Etant capables de provoquer une explosion, une intoxication, un incendie, une lésion, une irritation ...ces produits constituent une menace pour les vies humaines et l'environnement. C'est dans le cas où les remorques transportant ces produits font des accidents », indique Eric Ntangaro, secrétaire exécutif de l'ATIB.

Par ailleurs, fait-il remarquer, lorsque les transporteurs des produits dangereux font des accidents, la population accourt pour piller les cargaisons.

« Pourtant, pas mal de vies humaines ont été perdues dans de telles situations », déplore-t-il. Et de continuer : « Ce sont les actifs qui subissent les conséquences de ces accidents. Cela occasionne une diminution de la production et, partant, une réduction du PIB. En cas d'explosions, la faune et la flore en paient un lourd tribut ».

M.Ntangaro reconnaît que la majorité des produits dangereux transitent par la voie routière. « Imaginez si un bateau transportant le carburant explose ou se renverse dans le lac ! C'est tout l'écosystème aquatique qui en pâtit », s'inquiète-t-il.

M. Ntangaro demande que des sensibilisations soient faites à l'endroit de la population sur le danger que présente la vandalisation des remorques transportant les produits toxiques. Il revient également sur la signalisation des routes et le repos des conducteurs. A cela, il recommande l'aménagement des espaces de repos où on trouve des hôtels, des restaurants, des magasins, des garages...



Le mode de conditionnement le plus répandu est le transport par container. Un des avantages est que le temps de déchargement d'une cargaison est court avec moins de main d'œuvre

Il existe un container de 10 pieds, un container de 20 pieds, un container de 20 pieds High Cube (HC). En plus de ces containers, il y a également le container de 40 pieds, un container de 40 pieds (HC).

D'autres sortes de containers sont par exemple le container open top (container sans toit), le container flat Rack (Container sans toit ni cloisons sur

visibles, il y a moins de tentations pour les voler.

## Transport des produits dangereux mérite une attention particulière

Il peut s'agir des objets explosifs, des matières toxiques, des gaz, des matières inflammables, des matières radioactives...

Le transport des matières dangereuses

## Deux grands défis : pays enclavé et très peu d'exportations

Le Burundi est un pays d'Afrique Centrale. Il est situé dans la région des Grands Lacs et n'a pas d'accès à la mer (enclavé). Sa population est majoritairement rurale et l'agriculture, essentiellement vivrière, y occupe environ 80 %. Les rares productions agricoles exportables concernent principalement le café et le thé

**P**ays enclavé, le Burundi est situé à plus de 2 000 km de l'océan indien, la mer la plus proche. Il est frontalier à l'Est et au Sud de la République Démocratique du Congo (RDC) et au Nord de la République du Rwanda. Il a une superficie de 27 834 km<sup>2</sup>.

Le Burundi est desservi vers l'Est et le Sud par trois principaux corridors (Nord, Central et Sud) avec une logistique utilisant divers modes de transport (route, voie ferrée, transport lacustre).

Il n'est pas desservi vers l'Ouest (Océan Atlantique), une voie pouvant faciliter les échanges avec les Etats-Unis d'Amérique via le fleuve Congo et Matadi en

République Démocratique du Congo (RDC).

### Une économie peu diversifiée

Selon le site de l'Agence de Promotion des Investissements (API), l'économie burundaise est en grande partie dominée par le secteur primaire, en particulier l'agriculture. Celle-ci représente à elle seule plus de 40 % du PIB, contribue à près de 90 % des recettes d'exportations et emploie plus de 90 % de la main d'œuvre. Les exportations sont alors constituées par les produits traditionnels tels que le café et le thé.

A côté de ces produits agricoles traditionnels, il y a le secteur minier. Il représente un autre secteur potentiel d'exportation, mais nettement sous-exploité suite au manque d'infrastructures et d'équipements (énergie, transport, logistique).

A ce jour, des recherches sur les ressources minières ont montré que le pays disposait outre le nickel, de cobalt, d'or, de cassitérite, de wolfram, d'étain. Certains considèrent que le Burundi dispose de ressources minières considérables,

notamment trois gisements de nickel dont les réserves sont estimées à environ 260 millions de tonnes. Cependant, le nickel est aujourd'hui inexploitable, faute d'énergie et de moyens de transports tel que le chemin de fer.

Les produits « non traditionnels » sont constitués des légumes, de fruits tropicaux et de fleurs hors saison. Le gouvernement a par ailleurs reconnu que la promotion des exportations de ces filières pouvait contribuer à la diversification de la structure des exportations.

« Ainsi, l'exportation des produits non traditionnels a connu une poussée entre 1992 et 1993, mais qui n'a pas pu être exploitée au maximum suite à l'éclatement de la crise de 2015. Aujourd'hui, on explique toujours que les secteurs agricoles non traditionnels constituent un fort potentiel de croissance d'exportations et d'emplois », indique ce site.

Actuellement, des exportateurs de ces produits sont alors en train d'emboîter le pas en exploitant les autres opportunités offertes par les marchés que ce soit dans la sous-région ou sur les marchés internationaux.



Localisation géographique du Burundi

# Trois ports maritimes et trois corridors pour approvisionner le pays : distance, durée, coûts, obstacles

Le mode d'acheminement des marchandises au Burundi se fait à travers trois corridors, à savoir : le corridor Central, le corridor Nord et le corridor Sud. A la sortie ou à l'entrée de chaque corridor est installé un port maritime relié directement à l'océan Indien et desservant les pays enclavés. Ces ports sont successivement, le port de Dar-es-salam (Tanzanie), le port de Mombasa (Kenya) et le port de Durban (Afrique du Sud)

Le corridor Central relie le port de Dar-es-Salaam au port de Bujumbura suivant trois différents trajets.

Il comprend : un trajet rail-lac (1 429 km). Celui-ci comprend deux tronçons dont le premier est le rail (côté Tanzanie). Ce trajet part du port de Dar-es-Salaam jusqu'au port de Kigoma (situé sur le lac Tanganyika) sur une distance de 1 253 Km.

Le deuxième tronçon est lacustre. Il relie le port de Kigoma au port de Bujumbura sur une distance de 176 km.

Vient ensuite un trajet rail-route (1516 km). Il part de Dar-es-Salaam à Isaka sur une distance de 982 Km (rail) et puis par route d'Isaka à Bujumbura sur 534 Km.

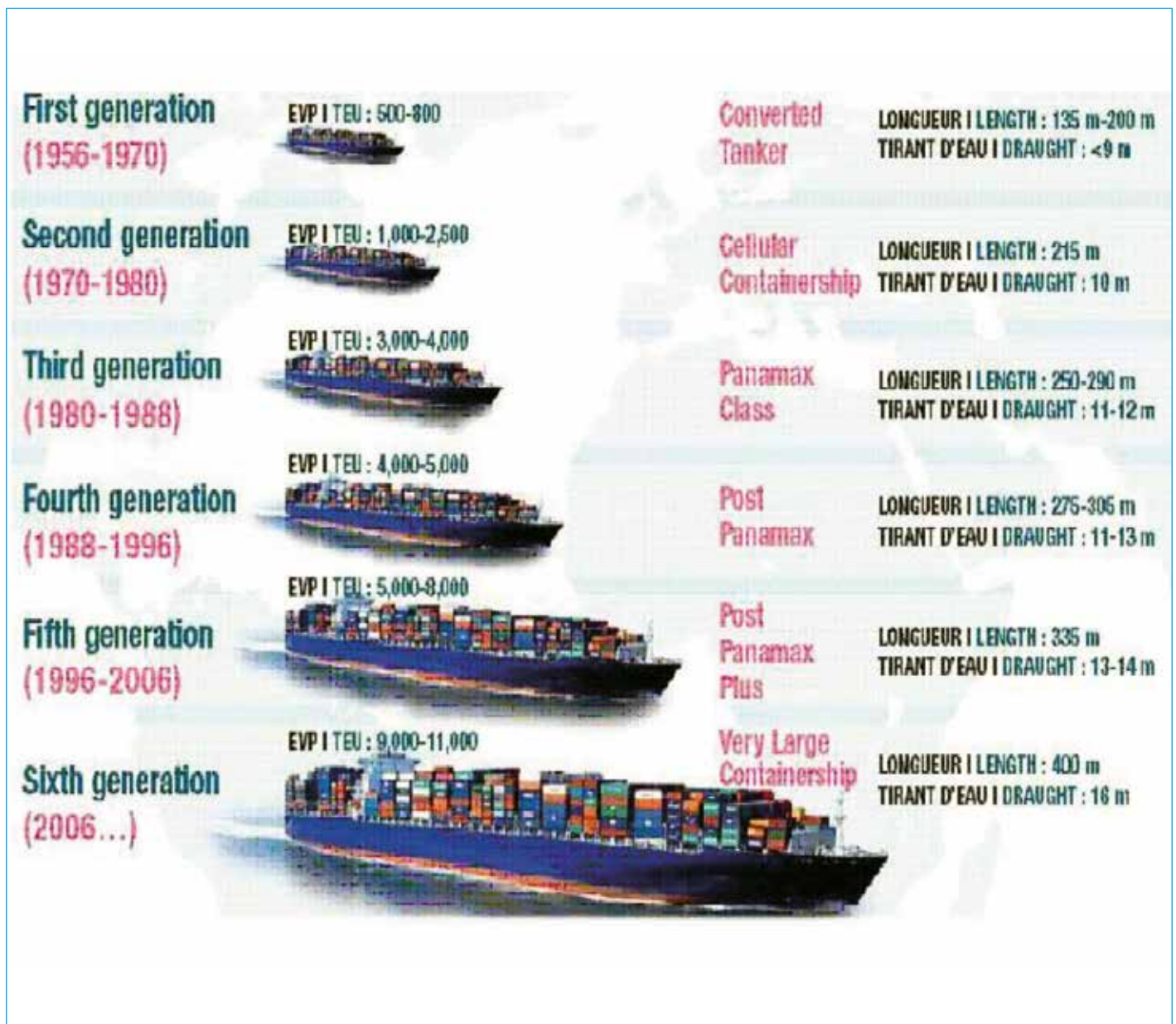
Un troisième trajet concerne la route avec une longueur voisine de la précédente.

Il relie Dar-es-Salaam à Bujumbura en passant par Dodoma, Nzega et Muyinga (Kobero).

Le corridor Nord lui, va du port de Mombasa jusqu'à Bujumbura en traversant trois pays : le Kenya, l'Ouganda et le Rwanda.

Il est caractérisé par le transport multimodal (recours à différents modes: rail, route, eau).

Il comprend donc le transport par route allant de Mombasa (Kenya) en passant par Nairobi (Kenya), Kampala (Ouganda), et Kigali (Rwanda) jusqu'à Bujumbura (Burundi) sur une distance de 2 073 Km.



Différents sortes de bateaux et leur capacité de transport

Ensuite il comprend un transport mixte rail-route (1 338 km) reliant Mombasa, Nairobi et Kampala et la route reliant Kampala à Bujumbura sur une longueur totale de 2 212 Km.

Enfin le transport mixte pour les hydrocarbures. Il est composé par un pipeline Mombasa-Eldoret et la route passant par Kampala et Kigali jusqu'à Bujumbura.

Le troisième corridor est le corridor Sud. Il relie Durban (Afrique du Sud) à Bujumbura via le Nord de la Zambie, plus précisément par le biais du port de Mpulungu (installé au Sud du lac Tanganyika).

### Le coût du transport varie selon les circonstances, les types de marchandises, la distance...

Philippe Ndikumana, président de l'Association Burundaise des Agences en Douane et Transitaires (ABADT) explique que le coût du transport des marchandises varie avec le cours mondial des produits pétroliers, le volume, le poids de la marchandise, les charges à l'essieu...

« Le prix du transport de la marchandise est estimé à 150 USD par tonne et par kilomètre. Il est estimé à 3 500 à 4 000 USD par container de 40 pieds et à 3 000 USD par container de 20 pieds à partir de Dar-es-Salaam jusqu'à Bujumbura avec une probabilité de diminution suite à l'exploitation du trajet rail-lac. Celui-ci est moins cher », indique-t-il.

Au total, le coût du transport des marchandises est d'environ 2 800 USD pour un container de 20 pieds et 13 tonnes sur le trajet rail-lac de Dar-es-Salaam à Bujumbura. Il est d'environ 3 400 USD pour un container de 20 pieds et 13 tonnes sur le trajet rail-route et le trajet entièrement routier Dar-es-Salaam-Bujumbura et d'environ 5 700 USD pour un container de 20 pieds et 13 tonnes sur le trajet Mombasa-Bujumbura.

Le coût du transport des marchandises au niveau du corridor Sud est difficilement estimable, surtout qu'il a été usité au temps où le pays était en embargo vers les années 1996.

### Un port à chaque sortie et entrée du corridor

#### Le port de Dar-es-Salaam

Il a une capacité annuelle de 13,5 millions de tonnes. De janvier à décembre 2018, le volume des cargaisons a augmenté de 12 %, selon le rapport annuel des performances (janvier-décembre 2018) établi par l'observatoire du corridor Central.

Il devrait atteindre 28 millions de tonnes d'ici 2025, en raison d'un programme d'amélioration portuaire en cours. Le temps de séjour des containers a

diminué. La rotation des camions au terminal de Tanzania International Container Terminal Services (TICTS) a diminué de 3 %, passant de 2,3 heures en 2017 à 2,2 heures en 2018.

Les marchandises en transit vers les pays enclavés (Ouganda, Rwanda, Burundi, RDC) représentent ensemble 32 % des importations et 50 % des exportations du port, alors que le fret tanzanien représente environ 60 % du trafic au port.

#### Port de Mombasa

Il a une capacité annuelle de 22,7 millions de tonnes. Les marchandises en transit pour les pays enclavés (Ouganda, Rwanda, Burundi, RDC, Ethiopie, Sud Soudan, Tanzanie du Nord-Est et Somalie) représentent ensemble 28 % du trafic annuel du port.

Selon le rapport annuel de l'observatoire du corridor Nord de 2018, le débit total au port de Mombasa augmente régulièrement chaque année. Il est passé de 22,3 millions de tonnes en 2013 à 30,8 millions de tonnes en 2018. Cette croissance est attribuable à une augmentation des vracs secs et des marchandises conteneurisées, qui ont enregistré une augmentation respectivement de 3,5 millions de tonnes

et de 3,8 millions de tonnes. De plus, les analyses révèlent que les pays utilisant le port de Mombasa sont des importateurs nets. Les importations représentent 83 % du débit total des cargaisons contre 13 % pour les exportations en 2018.

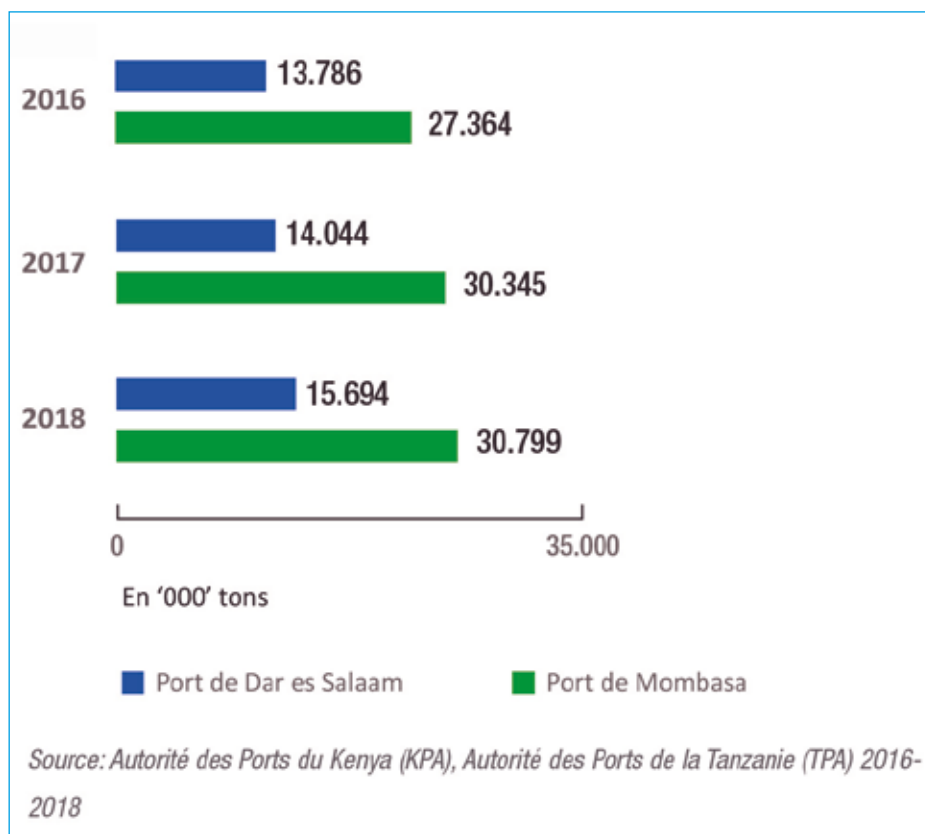
Le port de Mombasa a enregistré un temps moyen de rotation des navires de 3,4 jours en 2018. Il s'agit d'une amélioration par rapport au temps moyen de 4,4 jours enregistré en 2017. Même si cette performance représente une amélioration par rapport aux années de 2016 et 2017, l'objectif ultime est d'atteindre le temps de référence mondial de 24 heures, soit un jour.

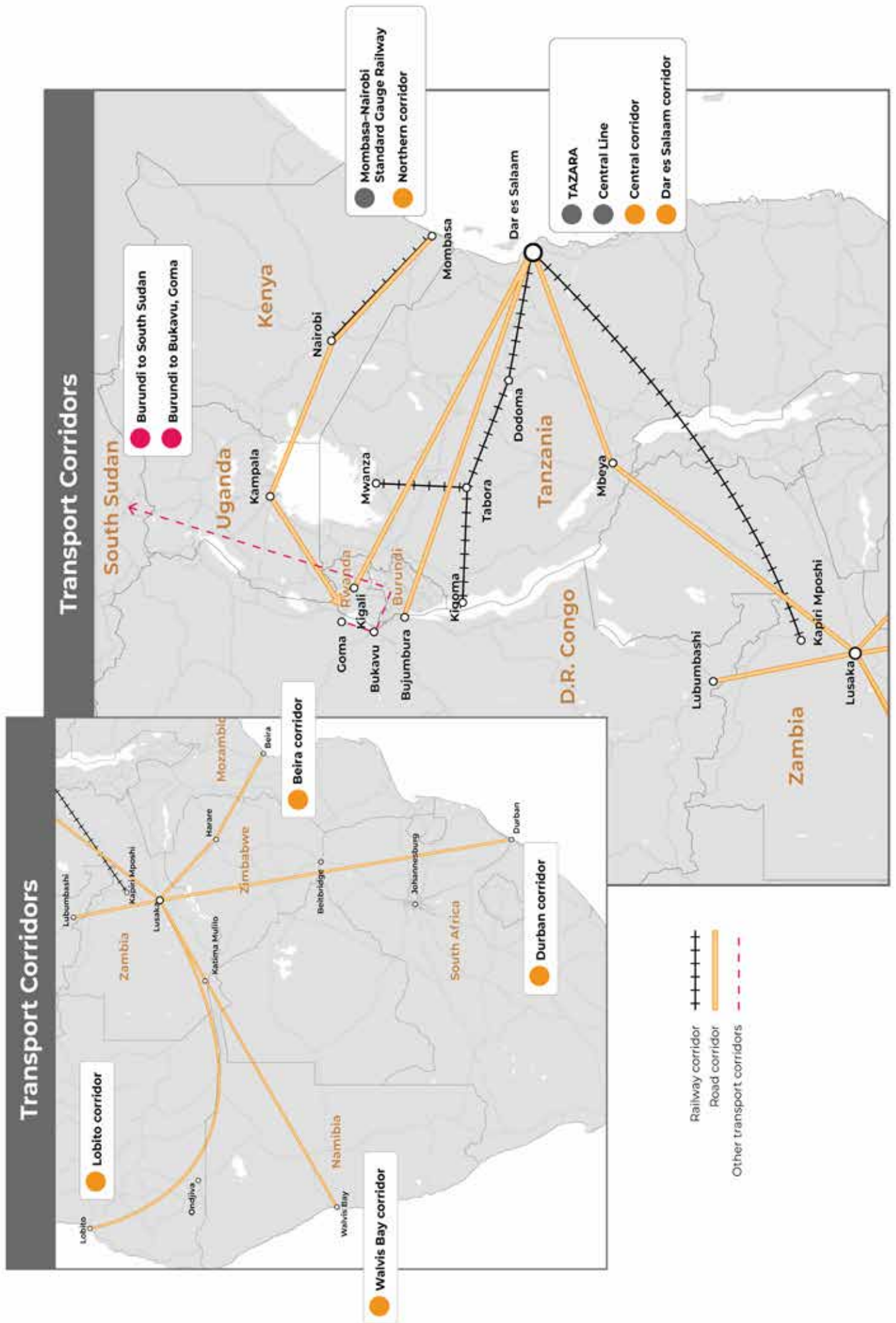
#### Port de Durban

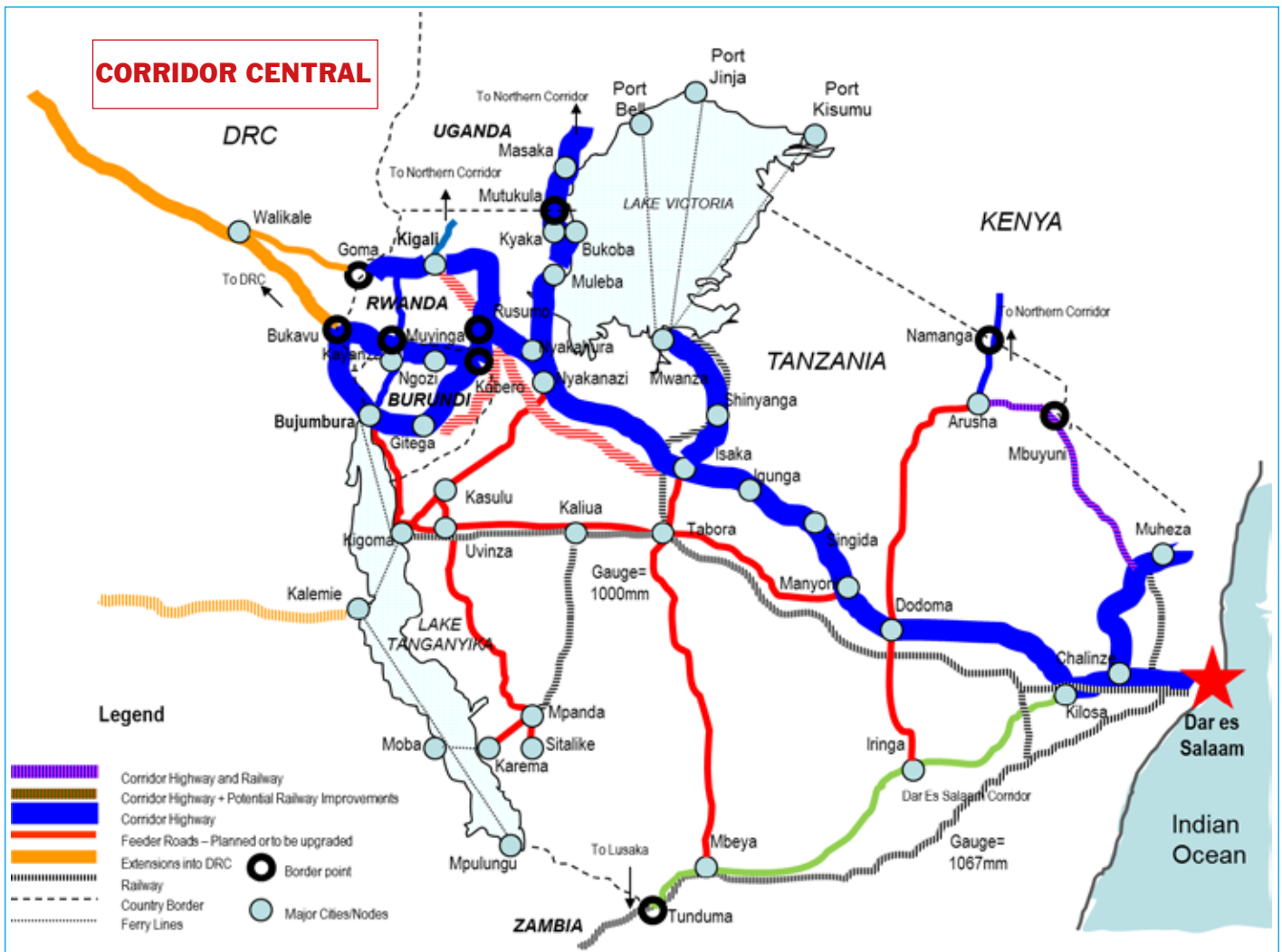
Chaque année, plus de 30 millions de tonnes de fret y transitent. Toutefois, il est moins utilisé par le Burundi.

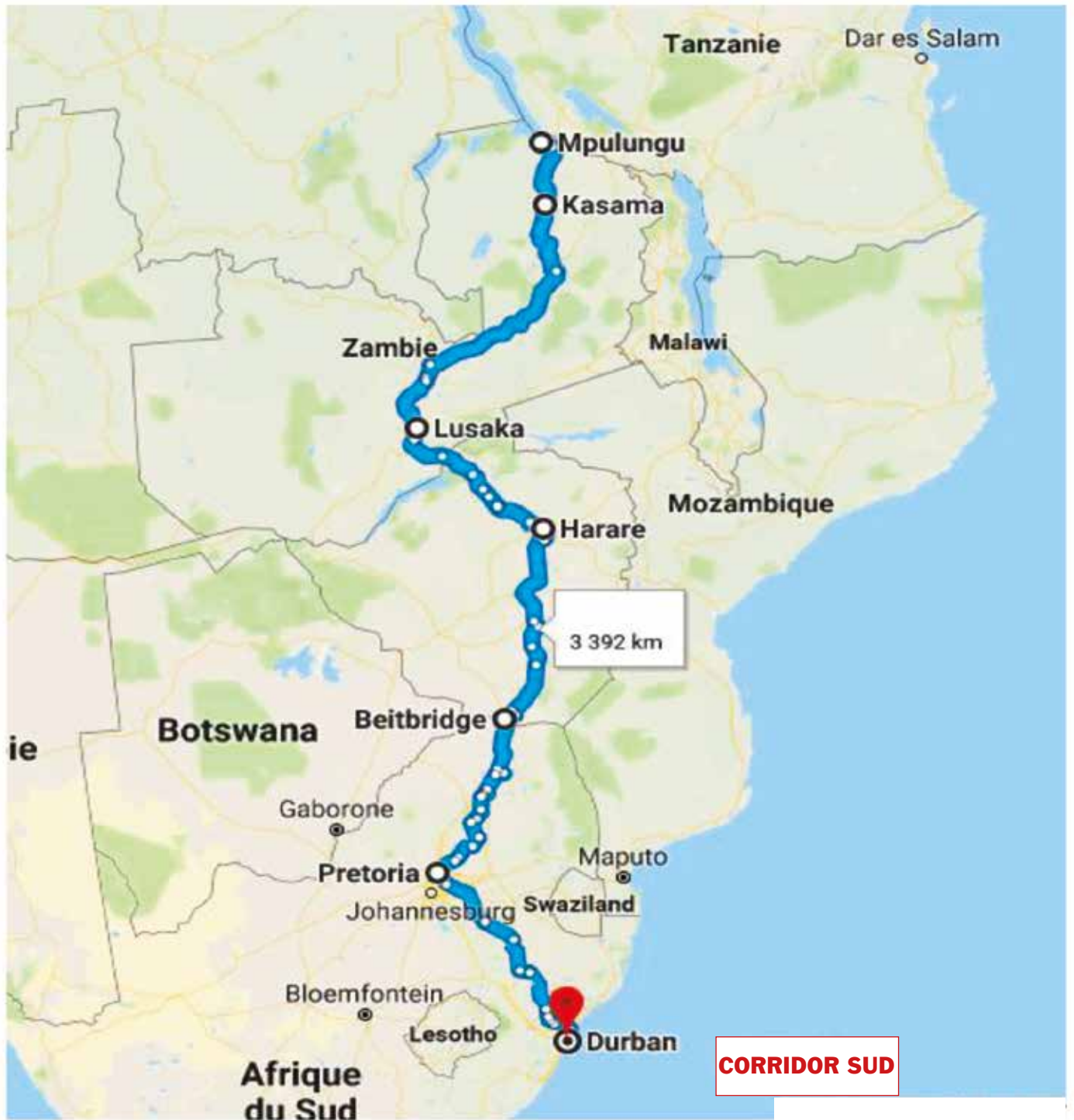
Celui-ci, de même que le Rwanda, préfèrent utiliser le port de Dar-es-Salaam pour la majeure partie de leurs marchandises. L'Ouganda préfère utiliser le port de Mombasa. Certains des facteurs qui affectent les volumes de transit sont l'inefficacité au port, les retards des cargaisons à destination et en provenance du port, les troubles qui affectent certains pays...

### Débit total des cargaisons au Port de Mombasa et Dar es Salam Port de 2016 à 2018











## Qu'est-ce qu'un chemin de fer ?

Plusieurs initiatives sont en train d'être menées pour la mise en œuvre d'un projet de chemin de fer Uvinza-Musongati-Gitega-Est de la RDC. Le chemin de fer suppose un train. La voie ferrée est donc une infrastructure qui permet la circulation des trains. Elle est composée de nombreux éléments soumis aux conditions climatiques et à une usure naturelle inhérente à l'utilisation intensive qui en est faite sur de nombreux réseaux. Ces infrastructures nécessitent donc le respect des règles de construction et Burundi Eco va vous le faire découvrir

La voie ferrée est l'infrastructure composée de files de rails parallèles et de traverses (souvent en bois) qui permettent la circulation du matériel ferroviaire. Ces éléments sont le plus souvent positionnés sur du ballast (pierres concassées que l'on tasse sous les traverses d'une voie ferrée).

Le rôle du ballast est d'amortir les efforts provoqués sur le sol afin d'éviter tout risque de déformation ou de tassement.

Il permet aussi d'enchâsser les traverses afin d'assurer une résistance aux déformations des rails.

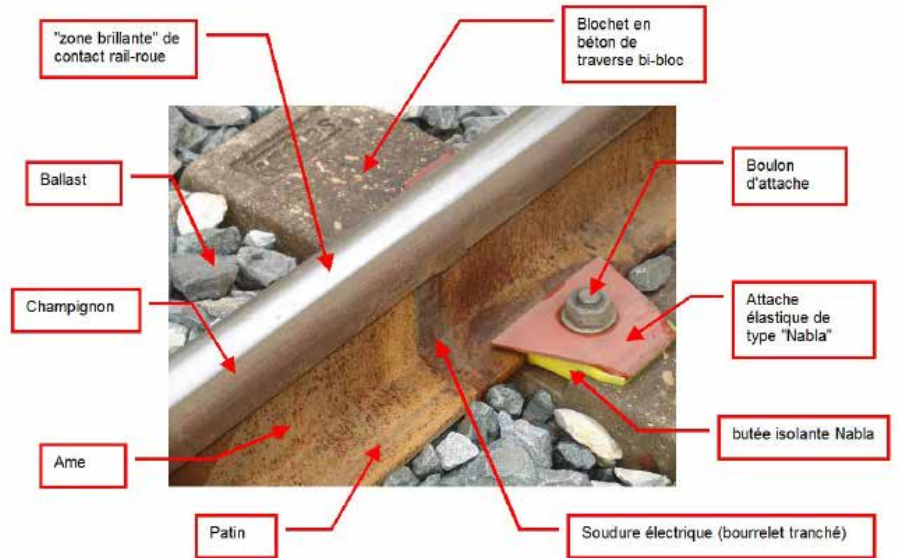
Les traverses, qui peuvent être en bois ou en béton, reposent sur une épaisseur minimale de 30 cm de ballast, soit environ 2 tonnes de ballast pour 5 mètres de voie.

Le rôle des traverses consiste à maintenir l'écartement et l'inclinaison des rails tout en transmettant au ballast les charges des véhicules circulant sur les rails.

Les voies sont constituées de files de rails dont l'écartement (la distance entre les deux rails) fait l'objet d'une réglementation très précise.



Les voies ferrées sont constituées de files de rails dont l'écartement (la distance entre les deux rails) fait l'objet d'une réglementation très précise.



Différentes parties du rail

L'écartement le plus communément répandu est celui de la voie normale ou écartement de Stephenson, du nom de son inventeur : 1,435 m (utilisé sur 60% des lignes existantes).

Il est cependant encore possible d'observer des voies métriques (écartement de 1 mètre) dans certaines régions, mais il ne s'agit plus que de transports souvent assurés avec un matériel roulant plus ancien.

Une fois sur ces voies ferrées, les trains circulent grâce à l'alimentation délivrée par les caténaires (dispositif qui soutient le fil conducteur à distance constante d'une voie de chemin de fer électrique) et captée par les pantographes (appareils installés sur le toit d'une motrice électrique et qui transmettent le courant de la caténaire aux organes moteurs).

Les trains appliquent ensuite une signalisation très rigoureuse, propre à la circulation ferroviaire qui prévoit

par exemple une distance limite entre chaque train (le cantonnement) et de nombreuses et importantes autres règles de sécurité.

Lors de leurs cheminements, les trains sont orientés au moyen d'aiguilles, ces parties de voies mobiles qui permettent au train de modifier son orientation.

### Fonctionnement du système ferroviaire

Les trains nécessitent une voie ferrée pour circuler. Elle se compose de rails posés sur des traverses à un écartement précis. Ces rails sont à leur tour posés sur du ballast.

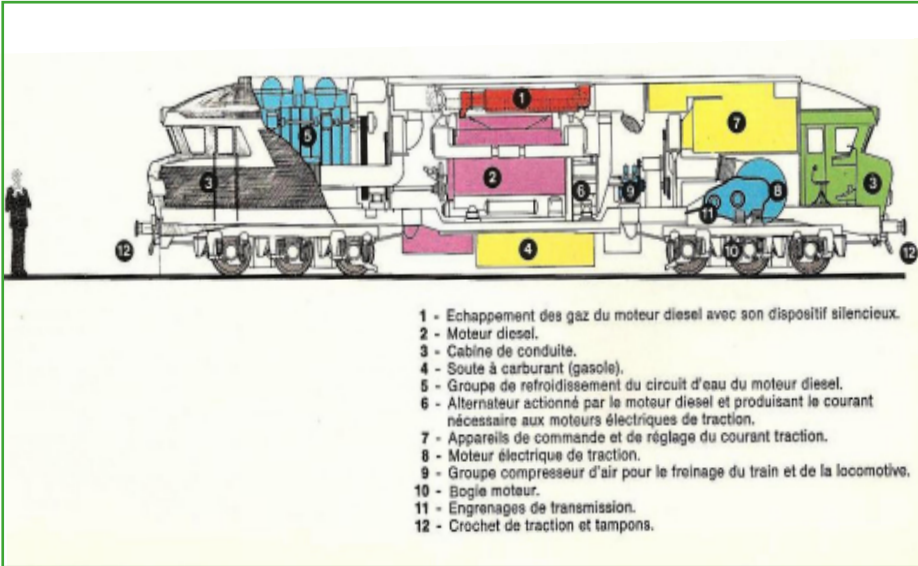
La source d'énergie peut être portée par le train lui-même comme dans le cas de la traction vapeur ou de la traction diesel.

Elle peut être apportée par l'infrastructure sous forme de caténaire ou de troisième rail pour l'électricité.

En général, les locomotives diesel sont diesel-électrique. Un moteur diesel entraîne un alternateur qui produit de l'électricité pour faire tourner un moteur électrique qui entraîne les roues de la motrice

Le mode de roulement qui est un contact roue/rail (acier sur acier) à adhérence réduite, donne un rapport entre puissance et charge tractée favorable, mais réduit considérablement les déclivités admissibles pour la voie, soit 4% est un maximum.

Certains métros ont des roues munies de pneumatiques, à la suite des essais de Michelin dès les années 1930. Les premiers véhicules équipés ont été les fameuses michelines, sortes de petits autocars sur rail. Par la suite, le train



Paris-Strasbourg a disposé pendant plusieurs années de véhicules à pneus.

Le rayon de courbure des voies ne doit pas descendre en dessous d'une centaine de mètres. Ces deux fortes contraintes ont donc obligé les constructeurs à des poutres, notamment en zone montagneuse, en réalisant de nombreux ouvrages d'art de génie civil comme des ponts, des tunnels, des viaducs, des remblais, des tranchées. Pour les pentes fortes, on a parfois recours au système de crémaillère.

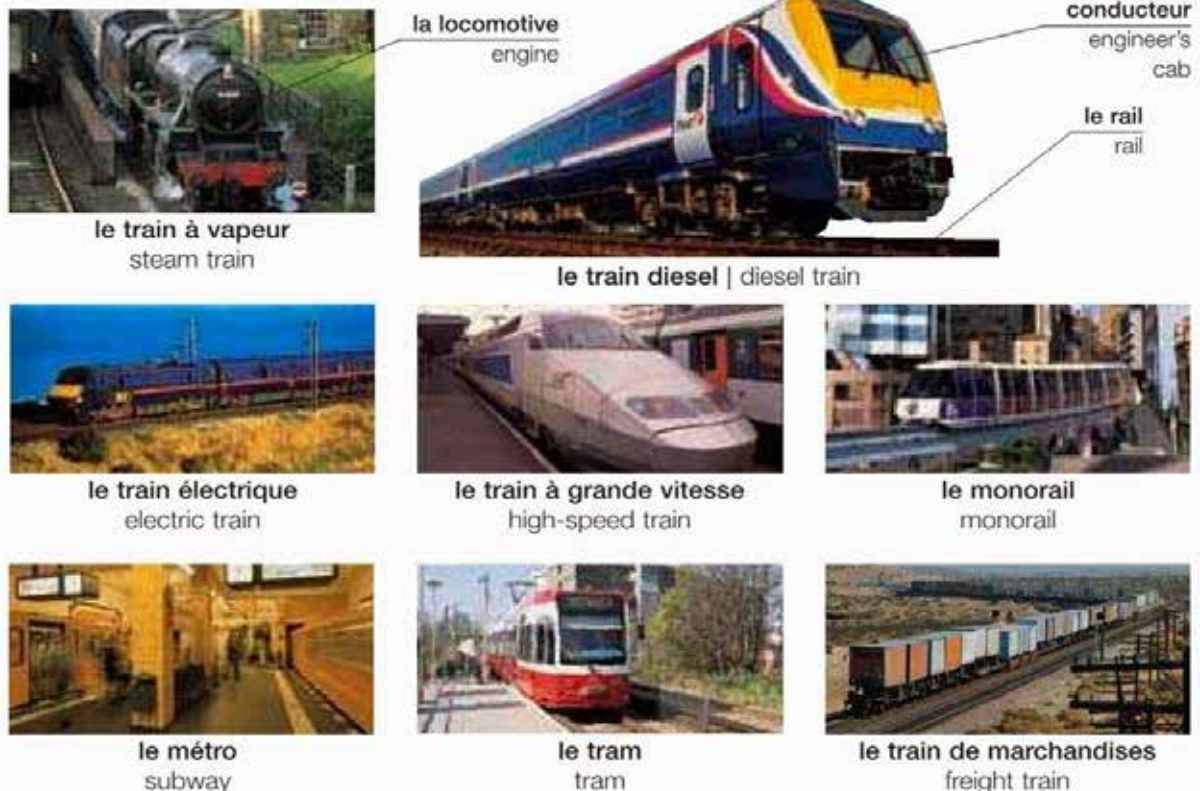
**Changement d'itinéraire par un train**

A l'inverse d'un véhicule routier, un train ne peut pas changer d'itinéraire par lui-même. Il doit emprunter des appareils de voie, dont les plus connus sont les aiguillages. Cela afin de passer

**le train • train**



**les types de trains • types of train**



d'une voie à une autre. Une contrainte forte d'exploitation est qu'un train ne peut dépasser un autre qu'à des endroits particuliers d'une ligne ; d'où une moindre souplesse dans l'organisation des circulations et la nécessité d'un suivi rigoureux des plans de marche.

### Types de trains

Le terme « train » désigne plusieurs types de convois. Le plus connu consiste en une locomotive(s) et des véhicules ferroviaires, voitures ou wagons. Il peut aussi s'agir de plusieurs éléments autonomes constituant un train d'automoteurs.

Des types de trains tout à fait spéciaux nécessitent une voie adaptée, par exemple les chemins de fer atmosphériques, les monorails, les Maglevs et autres funiculaires.

Il existe des trains de voyageurs. Ceux-ci sont constitués par des automotrices (ou autorails s'il s'agit de traction diesel) ou de rames tractées composées d'une ou plusieurs locomotives et une ou plusieurs voitures. Dans certains pays, il existe des trains à grande vitesse, composés de matériel spécifique et roulant principalement sur des lignes spécialement construites ou adaptées.

Les trains de voyageurs sont souvent adaptés aux distances à parcourir et à la période de transport. Ils peuvent intégrer des voitures destinées à la restauration, à la détente ou au sommeil des passagers. Ainsi, pour les voyages de nuit, on peut emprunter un train de nuit, ou un service auto-train qui permet de faire transporter son véhicule avec soi. Ce service auto-train est également utilisé pour franchir des obstacles naturels.

Pour les trajets autour d'une métropole, la compagnie exploitante fait circuler des trains de banlieue. Ceux-ci sont équipés pour pouvoir faire face au trafic des heures de pointe : nombreuses portes et places debout. Pour assurer les transports au cœur même des villes, on a recours au métro ou au tramway.

Sur des lignes à très faible trafic, il existait des trains mixtes voyageurs/marchandises.

Les trains sont classés par certaines compagnies selon la distance parcourue et la desserte. On trouve ainsi souvent : train omnibus (un train qui dessert toutes les gares du parcours), train express (qui ne dessert que les localités importantes) et un train direct (train sans arrêt intermédiaire).

Les trains de marchandises appelés également trains de fret intéressent pour le moment le Burundi. Ils comprennent des wagons ou du matériel à voyageurs devant être acheminé dans la même direction.

Il existe des types de wagons spécialisés

en fonction de la marchandise à transporter, comme le wagon-citerne, le tombereau, le wagon couvert, plat, etc. De plus en plus fréquemment, un train de marchandises est constitué de wagons de même type (train d'hydrocarbures, train de céréales, etc.).

Le train de marchandises doit de plus en plus s'adapter aux contraintes de l'intermodalité des transports. Des trains transportant des containers ou des remorques peuvent participer à une chaîne globale, combinée avec le transport maritime et le transport routier.

En France, on appelle train de marchandises un train ayant une vitesse comprise entre 80 et 100 km/h, et train de messagerie un train circulant de

moins de trafic qu'une ligne à double voies, mais coûte moins cher quant à la construction.

### Quelle est la pente qu'un train doit franchir ?

Les pentes ne doivent jamais dépasser les valeurs de 3 à 4%. Cependant, un train à crémaillère peut surmonter des pentes extrêmes allant jusqu'à 35%.

Une pente de 3% signifie que sur une longueur de 1 mètre, 3 cm de dénivelé doivent être surmontés tandis que pour une pente de 4%, le dénivelé à franchir est de 4 cm pour la même longueur.

Si une section est trop courte pour pouvoir atteindre la hauteur voulue, il est possible que les trains ne puissent pas franchir le dénivelé et qu'ils



Pour un terrain montagneux comme au Burundi, il faut prévoir des ponts et des tunnels pendant la construction du chemin de fer (Photo : Chaîne montagneuse des Alpes en Europe, source internet).

120 à 200 km/h (les trains dits MVGV étaient des trains de messagerie de nuit utilisés sur les lignes à grande vitesse qui pouvaient circuler à 200 km/h).

### Chemin de fer à une voie unique

Une voie unique est une voie ferrée constituée d'une seule voie. Il est probable que le chemin de fer Uvinza-Musongati-Gitega-Est de la RDC soit d'une voie unique. Ainsi, les trains y circulent dans les deux sens. Ce qui implique des règles spécifiques de gestion de trafic pour que la sécurité y soit assurée, le principal risque étant la collision frontale de deux trains.

Une ligne à voie unique est contraignante sur le plan du trafic. Cela parce que les trains ne peuvent s'y croiser qu'à des endroits où il existe des voies d'évitement établis en pleine ligne ou en gare.

Un train doit donc attendre que le train croiseur (venant de la voie qu'il doit emprunter) ait dégagé la voie pour poursuivre son parcours. Une ligne à voie unique absorbera donc beaucoup

s'immobilisent en montée en faisant patiner les roues.

Si l'on veut faire passer une voie par exemple au-dessus d'une route ou d'une autre voie, une hauteur minimum de passage doit être respectée.

Pour les voies où circulent des locomotives à vapeur ou diesel, cette hauteur minimum de franchissement est de 6,5 cm environ ; pour les voies électrifiées, il faut prévoir environ 9 à 10 cm en fonction de la fixation de la caténaire.

Si on planifie une installation à plusieurs niveaux et qu'une gare souterraine doit être installée par exemple au plus bas niveau, on doit prévoir suffisamment d'espace pour pouvoir intervenir à la main en cas de besoin. Une gare souterraine doit être placée à au moins 15 cm en dessous du niveau qui la coiffe et rester accessible depuis la bordure de l'installation.

Dans les courbes, il faut laisser entre 3 et 3,5 cm d'espace libre en partant du milieu de la voie. 2,5 cm suffisent pour les sections rectilignes.

# Connexion au chemin de fer : objectif à moyen terme

La voie ferrée est un mode de transport qui supporte des charges lourdes et qui est très rapide. Il serait alors très bénéfique pour le pays, surtout que celui-ci n'a pas accès à la mer. Malheureusement, le pays n'est pas jusqu'aujourd'hui connecté à une voie ferrée. Toutefois, cela reste parmi ses ambitions. Un mémorandum d'entente révisé a été signé le 30 novembre 2019 entre la Tanzanie et le Burundi sur le projet du chemin de fer Uvinza-Musongati-Gitega

La signature du mémorandum d'entente a eu lieu entre Ir. Isack A. Kamwelwe, ministre des Travaux Publics, des Transports et des Communications de la Tanzanie et Ir. Jean Bosco Ntunzwenimana, ministre des Transports, des Travaux Publics, de l'Équipement et de l'Aménagement du Territoire du Burundi. Didier Mazengu, ministre des Transports et Voies de Communications de la République Démocratique du Congo (RDC) avait été invité à ces cérémonies. Il a été représenté par Roger TE-BLASU, coordinateur de la CEPICOR. Cela ressort de la troisième réunion des ministres chargés des Transports de la Tanzanie et du Burundi sur la mise en œuvre du projet du chemin de fer à écartement standard Uvinza-Musongati-Gitega (240 km) tenue le 30 novembre 2019 en Tanzanie.

« L'objet de la réunion était de s'assurer de la mise en œuvre des décisions prises lors de la deuxième réunion ministérielle tenue au Burundi le 8 juillet 2019 et de signer le mémorandum d'entente révisé de ce projet », lit-on dans le communiqué conjoint. Et de continuer : « Les ministres ont noté avec satisfaction que les résultats de l'étude de faisabilité indiquent que le projet est commercialement viable ».

La ligne ferroviaire partira du district d'Uvinza à Kigoma en Tanzanie. Elle passera à Musongati, puis à Gitega (la capitale politique du Burundi) pour se prolonger vers l'Est de la RDC.

## Des conventions

Le communiqué conjoint stipule que le Burundi accélère la mise en place d'un

cadre légal et réglementaire du secteur ferroviaire. Cela vu que la Tanzanie et la RDC ont déjà des lois régissant le secteur ferroviaire. Bien évidemment, lorsque les tracés seront déterminés et les études achevées, il faudra soumettre les rapports aux chefs d'Etat respectifs pour obtenir des directives permettant aux ministères des Finances d'étudier les modalités de mobilisation des fonds pour la mise en œuvre.

Le communiqué fait également remarquer une considération de l'électrification de la section Uvinza-Musongati-Gitega. Cela pour prendre en compte l'inter-opérabilité et tirer parti des projets hydroélectriques en cours de construction en Tanzanie, au Burundi et le projet d'Inga en RDC...

Cependant, un programme quinquennal (2017-2021) de facilitation du transport et du transit (Tripartite Transport and

phase, mais dans un état de léthargie depuis un certain temps. C'était dans un entretien accordé à Burundi Eco en 2018. Ce projet de chemin de fer Uvinza-Musongati prend naissance sur le trajet Dar-es-Salaam-Kigoma qui est déjà fonctionnel.

Et de renchérir : « La ligne ferroviaire Uvinza-Musongati s'avère moins cher, soit 1 200 millions USD. La longueur totale du rail s'évalue à 228 Km avec 78 Km seulement sur le territoire burundais ».

## Ligne Keza-Isaka-Kigali/Gitega-Musongati

Ce projet fut la deuxième priorité pour la République du Burundi, selon M. Nsanzamahoro. Bretelle à partir de Keza sur une longue ligne ferroviaire Dar-es-Salaam-Keza, il indique que même celle-ci nécessite d'être réhabilitée.

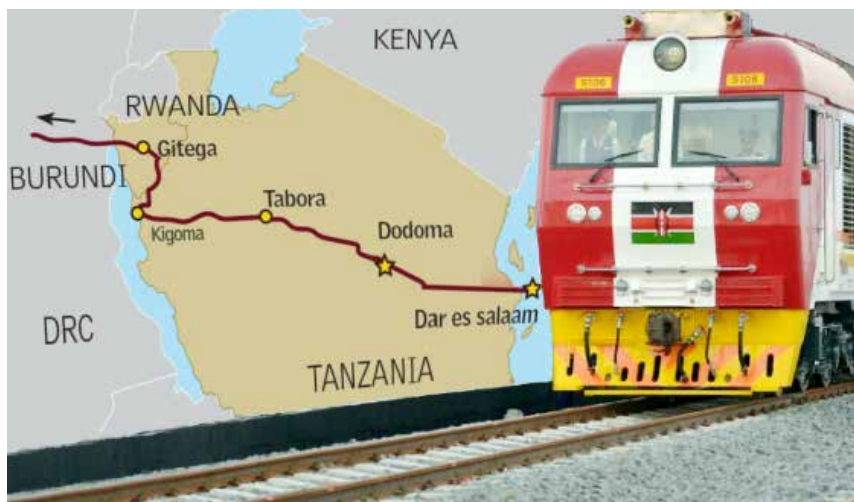
« Le projet est moins intéressant pour le Burundi par rapport au premier, car il est très cher. Le montant total à payer pour la réhabilitation et la construction de l'ensemble est estimé à 5 200 millions USD pour le Burundi, la Tanzanie et le Rwanda », précise-t-il.

D'après la Stratégie Nationale en matière de Planification et de Gestion du Secteur des Transports et Plan d'Action 2018-2027, en Tanzanie (corridor central), la construction du

chemin de fer à écartement standard (SGR) vient d'être entamée. Le projet consiste à réhabiliter les lignes reliant le port de Dar es-Salaam aux ports de Mwanza sur le lac Victoria et Kigoma sur le lac Tanganyika et construire des embranchements vers les pays voisins du Rwanda et du Burundi.

La première phase de 205 km en voie à écartement standard de Dar es-Salaam à Morogoro a été lancée le 12 avril 2017 alors que la seconde phase d'environ 426 km partira de Morogoro, Makutupora à Dodoma. Les prochaines étapes comprendront des connexions sur Mwanza, Kigali, Musongati et Kigoma. Dans la situation actuelle, l'exploitation ferroviaire le long du corridor central se poursuit à travers l'ancien chemin de fer à écartement métrique.

Pour le corridor nord, le Kenya est en train de développer la section Mombasa-Malaba de l'ensemble du réseau proposé vers Kigali via l'Ouganda.



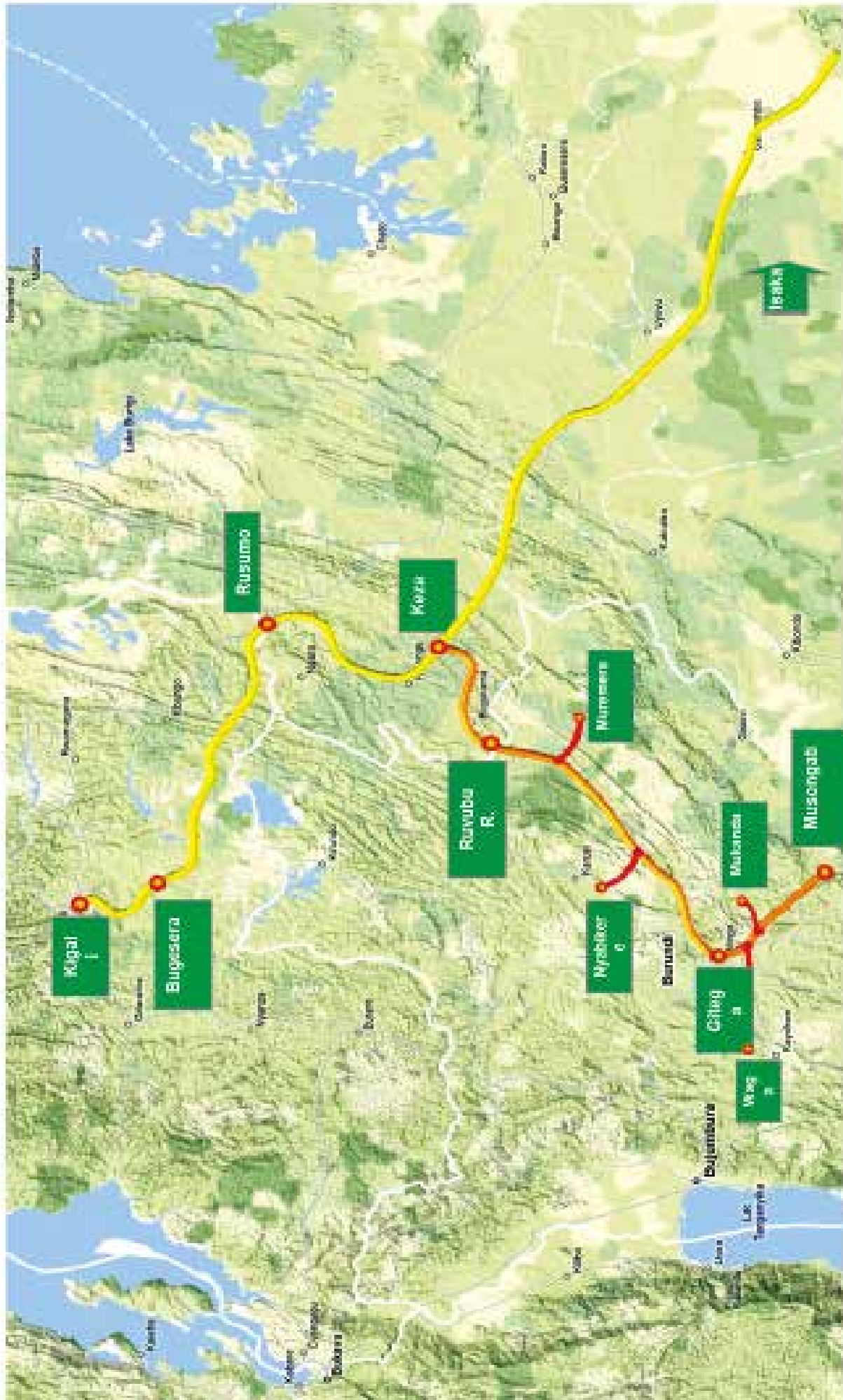
Le Burundi, la RDC et la Tanzanie s'activent à la mise en œuvre du projet de chemin de fer à écartement standard Uvinza-Musongati-Gitega pour se prolonger vers l'Est de la RDC

Transit facilitation Programme=TTTP) est en train de se développer dans le COMESA, l'EAC et la SADC. C'est dans le but de trouver des solutions aux défis qui interpellent le secteur du transport dans les trois régions.

Dans ce programme, deux projets préoccupent le gouvernement dans la construction des chemins de fer, fait remarquer Philbert Nsanzamahoro, directeur chargé de la coordination du département des infrastructures au ministère à la Présidence Chargé des Affaires de la Communauté Est Africaine. Il s'agit de la ligne Uvinza-Musongati et de la ligne Keza-Isaka-Kigali/Gitega-Musongati.

## La ligne Uvinza-Musongati

« C'est la priorité de la République du Burundi », explique M. Nsanzamahoro. Pour lui, les études de faisabilité sont toujours en cours. Cependant, il informe que celles-ci sont dans leur dernière



Ligne de chemin de fer Keza-Isaka\_Kigali / Gitega-Musongati

# La voie multimodale, moins chère mais moins utilisée

L'usage du réseau multimodal de transport, c'est-à-dire la voie ferroviaire de Dar-es-Salaam à Kigoma et la voie lacustre de Kigoma à Bujumbura, réduit le coût élevé des transports. Ainsi, le coût pour déplacer un container de Dar-es-Salaam à Bujumbura en utilisant les voies multimodales coûte la moitié du prix pour un container qui quitte Dar-es-Salaam vers Bujumbura en empruntant la voie routière. Toutefois, il est toujours moins utilisé

Mireine Havyarimana, coordinatrice des projets au sein de l'Association des Transporteurs Internationaux du Burundi (ATIB) témoigne que le transport multimodal est moins cher. Elle explique cela par le fait qu'il n'existe pas de points de pesage et des routes en mauvais état. Et de renchérir : « Avec cette voie, on transporte beaucoup

de marchandises. Un bateau peut transporter 43 containers de 20 pieds ».

Mlle Havyarimana souligne par exemple qu'un bateau de la société de l'Armement Nord des Grands Lacs (ARNOLAC) a la capacité de transporter 1 300 tonnes de marchandises en vrac tandis qu'un convoi peut transporter plus de 4 000 tonnes.

Les coûts du transport des marchandises sont encore élevés au niveau du corridor central. Le coût des importations ou exportations est estimé entre 30 et 40 % de la valeur des biens transportés. Ce qui a un impact sur les affaires

## Inquiétudes

Elle s'inquiète que les transporteurs n'utilisent pas la voie multimodale pour importer le carburant. Or, affirme-t-elle, il y a des facilités pour le faire.

« Tanzania Railways Corporation (TRC) dispose de wagons pour transporter le

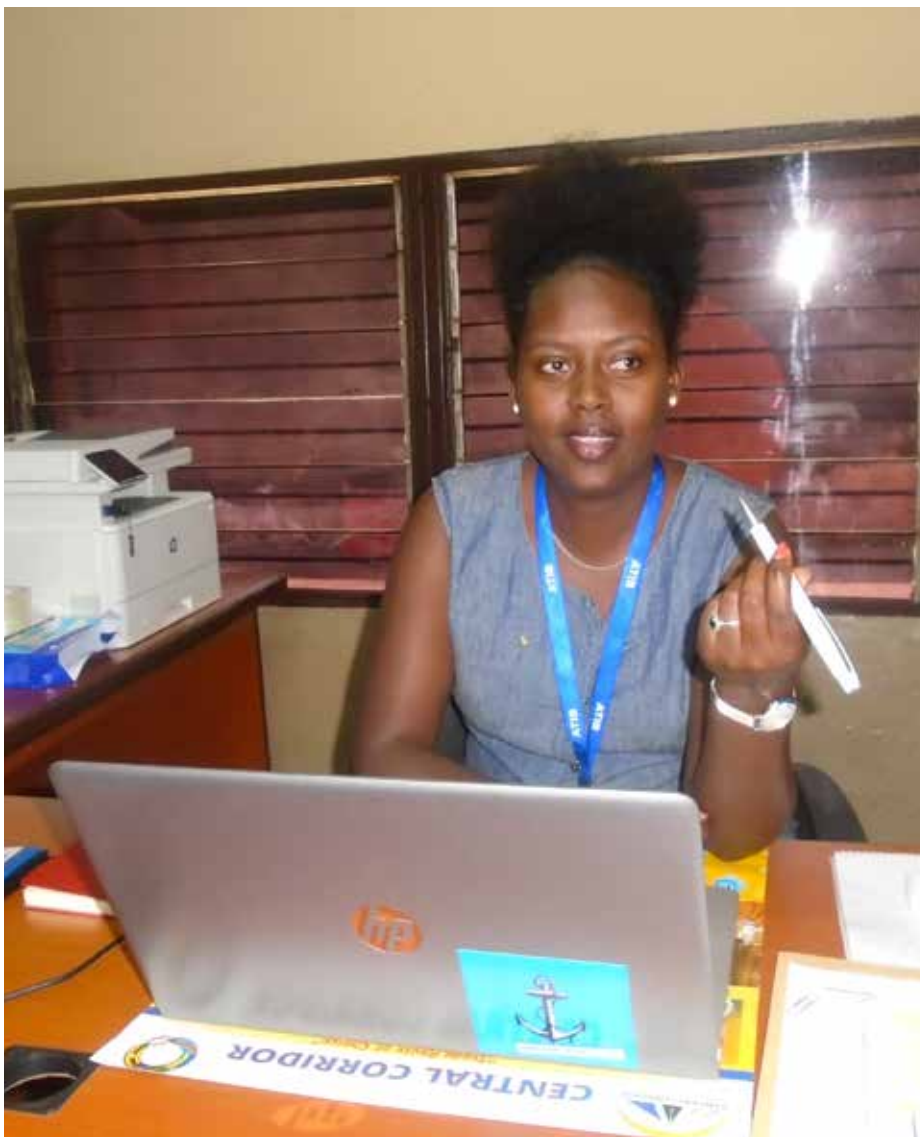
carburant. Des terminaux de stockage sont installés au port de Kigoma », martèle Mlle Havyarimana.

Elle notifie que les bateaux disponibles au sein de l'ATIB peuvent transporter par convoi 550 mètres cubes de carburant, soit une quantité transportée par 11 camions. Cela au moment où un camion ne peut pas dépasser 40 mètres cubes.

Cependant, la coordinatrice des projets au sein de l'ATIB avise la nécessité de mettre les agents de l'OBR au port de Kigoma. C'est dans le but d'opérationnaliser le Territoire Douanier Unique (TDU), surtout qu'il y a des marchandises qui y passent sans transiter par le port de Dar-es-Salaam.

« L'usage de la voie lacustre souffre de la non efficacité de la connexion téléphonique. On utilise la téléphonie mobile et les réseaux sociaux. En cas de problème, on se débrouille », conclut-elle.

Alors que presque 70 % des marchandises transitent en camions par les routes, soit par le corridor Nord depuis les ports de Mombasa jusqu'à Bujumbura, soit par le corridor Central, Dar-es-Salaam-Isaka-Bujumbura, certaines autorités mettent en évidence une alternative du corridor central. Cette alternative privilégie le train jusqu'à Kigoma puis le bateau par le lac Tanganyika. Et, dans ce cas, elle permettrait l'arrivée des marchandises avec une réduction de 40 % du coût de transport.



Mireine Havyarimana, coordinatrice des projets au sein de l'Association des Transporteurs Internationaux du Burundi (ATIB) : « Le transport multimodal est moins cher. Il n'existe pas de points de pesage ou de routes en mauvais état »

## Qu'est-ce que l'ATIB ?

L'Association des Transporteurs Internationaux du Burundi (ATIB) est une association dont l'objectif principal est d'être toujours au service des transporteurs. Elle a comme mission de représenter, conseiller, défendre et soutenir les transporteurs internationaux. Sa vision est d'avoir un environnement sain, fiable, efficace et professionnel dans l'entreprise de transport international. L'idée de création de l'ATIB est née des transporteurs qui voulaient unir leurs forces afin de faire face aux multiples problèmes qui handicapent le secteur du transport. Elle regroupe dix sociétés de transport dont neuf transporteurs routiers et un transporteur maritime. L'ATIB désenclave le Burundi à partir des ports de Dar-es-Salaam, Mombasa et ceux de l'Afrique Australe via le lac Tanganyika.

# Le port de Bujumbura, un point d'entrée stratégique

Le port de Bujumbura est le premier port du lac Tanganyika, devant celui de Kalémie en RDC, de Kigoma en Tanzanie et de Mpulungu en Zambie. Connecté à d'autres ports lacustres, la position du port de Bujumbura lui permet de jouer un rôle de transit

Situé au nord du lac, il est au croisement de plusieurs corridors de transport : le corridor central depuis le port de Mombassa, celui du nord pour Dar-Es-Salaam, et enfin celui du sud, actuellement via le port de Mpulungu en Zambie jusqu'au port de Durban en Afrique du Sud.

Il dispose d'une capacité annuelle d'environ 500 000 tonnes et accueille non seulement les cargaisons du Burundi, mais aussi les marchandises en transit vers le Rwanda et la République Démocratique du Congo (RDC).

« Sa position stratégique lui permettra de jouer un rôle de transit, une fois que la RDC adhèrera à la Communauté Est Africaine (CEA). Au lieu d'aller à Dar-es-Salaam ou à Mombassa, les opérateurs économiques de la RDC vont s'approvisionner via le port de Bujumbura », précise Mireine Havyarimana, coordinatrice des projets à l'Association des Transporteurs Internationaux du Burundi (ATIB).

Selon elle, le pays va bénéficier de la manutention et des autres frais y relatifs. «L'activité des opérateurs économiques va s'accroître et beaucoup d'emplois seront créés ».

**Connectivité avec d'autres ports lacustres : Kigoma en Tanzanie, Kalémie et Kalundu en RDC, Mpulungu en Zambie, Rumonge et Kabonga au Burundi**

**Port de Kalémie :** Il se situe sur la rive Ouest du Lac Tanganyika. Il constitue un élément important du système multimodal de transport de la province du Katanga, du Kasai oriental et occidental et du Maniema. Il est placé au terminus du chemin de fer Kabalo-Kalémie, Kabalo étant au croisement des axes Kamina et Kindu. Il constitue également un axe important de communication avec les ports de Moba (Katanga), Kalundu (Sud-Kivu), Bujumbura (Burundi), Kigoma (Tanzanie) et Mpulungu (Zambie). C'est en outre un port de transit pour les marchandises provenant de la RDC allant à Dar-Es-Salaam.

## Le port de Kalundu

Le port de Kalundu est situé sur la rive Ouest du lac Tanganyika du côté de la RDC, plus précisément dans la ville d'Uvira, dans la province du Sud-Kivu. Il



Ports installés au niveau du Lac Tanganyika

constitue une porte de sortie et d'entrée de la République Démocratique du Congo vers l'Asie via la Tanzanie, le Burundi et la Zambie.

## Port de Kigoma

Le port de Kigoma est le plus grand port tanzanien installé sur le lac Tanganyika. Il doit son importance au fait qu'il constituait le terminus de la ligne de train reliant Dar-es-Salaam au bord de l'océan Indien. Il est situé à 200 km au Sud de Bujumbura.

## Port de Mpulungu

Deuxième après le port de Bujumbura, le port de Mpulungu est situé au bout méridional du lac Tanganyika, au nord de la Zambie. Celui-ci exporte le sucre, le ciment, des barres d'acier et d'autres marchandises par ce port vers le Burundi, le Rwanda et la RDC.

## Port de Rumonge

Il se situe sur le rivage oriental du lac Tanganyika. « Le port de Rumonge n'est pas un port dans sa définition stricte, mais juste un emplacement de manipulation sur une plage. Les cargos qui font escale à Rumonge sont faits en bois, et ils viennent du rivage opposé du lac en RDC et des villages situés sur le rivage du lac en Tanzanie, mais aussi

loin que Kigoma », signale le rapport final d'une étude du Plan Directeur du Secteur Portuaire de la République du Burundi.

Les marchandises passant par ce port sont notamment le poisson fumé et la soude caustique utilisée dans la fabrication du savon. Le sel, le riz et le ciment proviennent de la Tanzanie tandis que l'huile de palme et de bois noble proviennent de la RDC.

En retour, le Burundi exporte vers la RDC du haricot, des tomates, de la patate douce, les produits de la Brarudi et des fruits comme les agrumes et les mangues.

## Port de Kabonga

Kabonga est un des ports de pêche situés au bord du lac Tanganyika. Situé à l'extrême Sud-Ouest du Burundi, il fait l'objet de pas mal de projets pour sa modernisation. L'entrée de la RDC dans la CEA augmentera le mouvement des biens et des personnes entre la RDC et le Burundi. Le transport lacustre (lac Tanganyika) est le mieux placé pour assurer le déplacement d'une grande quantité de marchandises et de beaucoup de personnes. Ce qui implique que le port de Bujumbura est actuellement en modernisation.

## Entrée de la RDC dans la CEA, qui gagnera ?

L'entrée de la République Démocratique du Congo (RDC) dans la Communauté Est Africaine (CEA) sera bénéfique pour les Etats membres de la communauté, grâce à la libre circulation des biens et des personnes. Immanquablement, le port de Bujumbura deviendra un point de transit entre les deux pays et les activités vont se développer générant des retombées positives à de nombreux niveaux. Plus d'activités économiques pour les opérateurs burundais, c'est plus de créations de richesses et donc d'emplois, c'est aussi plus d'entrées de devises pour le pays

**F**élix Tshisekedi, président de la RDC a exprimé son souhait d'adhésion de son pays à la CEA dans une lettre adressée au président de la communauté. C'était le 8 juin 2019.

Selon la Banque Mondiale (BM), la RDC possède d'immenses ressources naturelles et une population de près de 80 millions d'habitants, dont moins de 40% vivent en milieu urbain.

Avec ses 80 millions d'hectares de terres arables et plus de 1 100 minéraux et métaux précieux répertoriés, la RDC pourrait devenir l'un des pays les plus riches du continent africain et l'un de ses moteurs de croissance. A la condition qu'elle parvienne à surmonter son instabilité politique et à améliorer sa gouvernance.

### Trop de barrières non tarifaires côté RDC

«L'adhésion de la RDC dans la CEA sera un grand atout pour les Etats membres»,



Mouvement au marché « Chez Sion » où beaucoup de Congolais s'approvisionnent

témoigne Mireine Havyarimana, coordinatrice des projets au sein de l'Association des Transporteurs Internationaux du Burundi (ATIB). Pour elle, la RDC est championne des barrières non tarifaires. Par exemple, affirme-t-elle, un bateau non immatriculé au Congo ne peut pas faire directement plusieurs liaisons entre les ports du Congo (impossible de passer du port de Kalémie au port de Kalundu pour un bateau non immatriculé au Congo). Ce qui n'est pas le cas pour les ports de la Tanzanie, un bateau immatriculé au Burundi peut circuler facilement du port de Kasanga au port de Kigoma.

« De plus, les frais d'accostage aux ports de la RDC sont très élevés, soit 500 USD par bateau. Au Burundi, ces frais sont fixés à 200 USD ». En RDC, on paie

également les frais radiophoniques fixés semestriellement à 200 USD.

Au niveau de la voie routière, explique-t-elle, les camions subissent beaucoup de contrôles et de « tracasseries » (taxes diverses). Notons également la vétusté des routes et des ouvrages d'art (ponts). Ce qui occasionne des retards.

Mlle Havyarimana rappelle que les habitants des pays n'appartenant pas à la Communauté Economique des Pays des Grands Lacs (CEPGL) paient des visas d'entrée en RDC, les pays membres de cette organisation régionale étant le Burundi, la RDC et le Rwanda.

« L'entrée de la RDC dans la CEA permettra la libre circulation non seulement des habitants du Burundi et du Rwanda, mais aussi ceux du Kenya, de l'Ouganda, de la Tanzanie et du Sud Soudan », renchérit-elle.

Habituellement, le trafic entre le Burundi et la RDC (surtout l'Est) se fait au niveau du port de Bujumbura, du port de Rumonge, à la frontière de Gatumba et à la frontière de Ruhwa-Vugizo.

En 2019, le transit des marchandises sur la frontière Ruhwa-Vugizo est dominé par des produits tels les voitures automobiles, les tracteurs, les cycles et autres véhicules terrestres, leurs parties et accessoires à hauteur de 38, 6% suivi des produits tels les légumes, les fruits ou autres parties de plantes à hauteur de 25, 9%.

A la frontière de Gatumba, ce trafic est dominé par les produits pétroliers et leurs dérivés à hauteur de 50, 18 % suivi des voitures automobiles, des tracteurs, des cycles et autres véhicules terrestres, leurs parties et accessoires à hauteur de 16, 79%.



L'entrée de la RDC dans la CEA permettra la libre circulation des biens et des personnes



# Les ports secs et les plateformes logistiques multimodales

Les ports secs appelés aussi Inland Container Depot (ICDs) sont des outils stratégiques dans la chaîne logistique. Comme les plateformes logistiques multimodales, ils constituent des infrastructures de facilitation de mouvements des marchandises. La Tanzanie où passe un volume de 96% des importations du Burundi via le corridor Central en possède de même que le Kenya où transite un volume de 3% des importations du Burundi via le corridor Nord

Le transport multimodal, le développement du transport ferroviaire et lacustre ainsi que la construction de plateformes logistiques à l'intérieur du pays et sur les couloirs internationaux sont des éléments essentiels et indispensables pour un transport efficace (rapport sur Stratégie nationale de développement). C'est d'autant plus vital que les divers modes de transport impliqués dans la chaîne sont interopérables, connectés et reliés entre eux ainsi qu'aux zones d'activité logistique. Sur le plan économique, leur mise en valeur renforce les secteurs productifs, stimule davantage les exportations et améliore la compétitivité des entreprises de transports.

Certaines avancées ont été donc observées au cours des dernières années, notamment l'amélioration de la chaîne portuaire, la promotion de la coopération entre les producteurs, les exportateurs et les fournisseurs de service, le développement progressif de points de consolidation et d'arrêts routiers ....

Plusieurs contraintes sont néanmoins encore observées, en particulier les procédures de dédouanement trop longues, des infrastructures trop adaptées à la demande, un déficit important en plateformes logistiques et en infrastructures d'entreposage, une profession trop peu formée aux nouvelles pratiques de la logistique, une faible utilisation des Technologies de l'Information et de la Communication (TIC) et le non respect des délais.

Ces indicateurs montrent l'urgence de trouver des solutions en vue de réduire de manière significative les coûts importants (directs et indirects) liés aux infrastructures portuaires et ferroviaires ainsi qu'à la logistique, avise la stratégie nationale.

## 10 ports secs en Tanzanie

En Tanzanie, les Inland Container Depot ou Ports secs (ICDs) sont au nombre de 10 dont 9 sont situés aux alentours du port de Dar es-Salaam et un à Isaka.

Ce dernier se situe sur le corridor central à environ 970 km du port de Dar-es-Salaam. Il est relié au port par une ligne de chemin de fer à voie métrique. Il a une surface globale de 11, 04 hectares, une zone pavée de stockage de 12, 350 m<sup>2</sup> avec une capacité de 13 000 TEU (Unité Equivalente au Container de Vingt Pieds) par an.

## Ports secs du Kenya

Pour rapprocher les services portuaires des clients et réduire la congestion portuaire, Kenya Port Authority (KPA) a construit des dépôts de containers intérieurs à Nairobi, Kisumu et Eldoret. Ceux-ci sont reliés au terminal à conteneurs du port de Mombasa par un service de rail-tainer. Les importations sont livrées directement de Mombasa aux dépôts avec un connaissance direct (déclaration de l'état des marchandises chargée sur un bateau). Les exportations peuvent également être consolidées à l'ICD et acheminées vers le port pour être expédiées.

Le port sec d'Embakasi près de Nairobi a été construit en 1984. Situé dans la zone industrielle de Nairobi sur la route de Mombasa, il est détenu et exploité par KPA et est relié par rail au port de Mombasa.

Au démarrage, la plateforme disposait d'un parc de 29 ha capable d'accueillir un débit de plus de 180 000 EVP par an. Après sa récente modernisation, son extension et la mise en service de la voie ferrée à écartement standard (SGR), il est desservi quotidiennement par trois trains transportant jusqu'à 324 unités (soit 108 EVP par train) et sa capacité a été portée à 450 000 EVP (Equivalent Vingt Pieds) par an.

Les services offerts par le port sec d'Embakasi à Nairobi comprennent les activités suivantes : manutention des marchandises conteneurisées et General Cargo, empotage et dépotage des conteneurs, groupage et stockage de marchandises d'exportation, stockage et manutention des containers vides, location d'équipements, pesée des containers, traitement de la documentation du fret, location d'espaces aux compagnies maritimes et autres parties intéressées pour le stockage des containers vides

Les clients sont informés en temps réel de l'arrivée des containers à travers le site web. Pour encourager son utilisation, le gouvernement kenyan a décidé d'octroyer un rabais (réduction) de 50% aux exportateurs en vue d'atténuer le retour à vide des trains vers le port de Mombasa.

## Qu'est-ce qu'un port sec ?

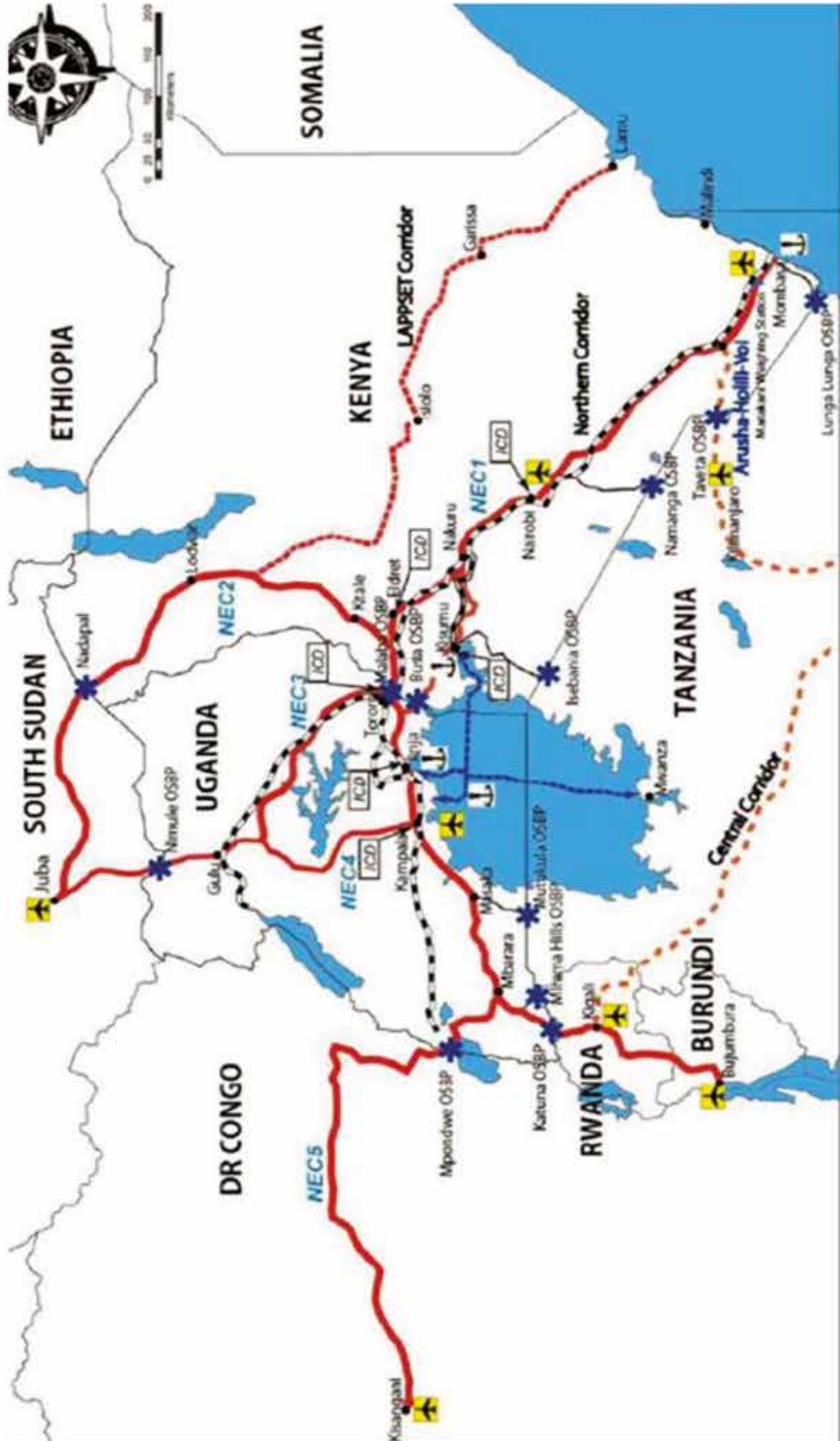
Un port sec (*dry port*) est un terminal intermodal directement connecté par route ou par chemin de fer à un port maritime, et fonctionnant comme un centre de transbordement de cargaisons maritimes vers des destinations à l'intérieur des terres.

En plus de leur rôle de transbordement des cargaisons, les ports secs peuvent aussi inclure des installations de stockage et de regroupement des marchandises, des centres de maintenance pour les transporteurs routiers ou ferrés et des services de dédouanement. L'emplacement de ces installations au niveau d'un port sec permet de gagner de l'espace pour le stockage et les services douaniers au niveau du port maritime lui-même.

- Une plate-forme multimodale désigne, dans le domaine du transport des marchandises et en géographie, le lieu où les marchandises changent de mode de transport (passer du train au camion par exemple).

Dans le transport des voyageurs, l'équivalent est le pôle d'échanges. Une plate-forme multimodale doit assurer dans les meilleures conditions le transport intermodal et le transport combiné des marchandises. Une plate-forme multimodale permet également le regroupement et la redistribution du trafic des marchandises (ou fret).

La plate-forme multimodale est une plate-forme où se rencontrent plusieurs moyens de transport. Il s'agit de faciliter le passage des marchandises d'un mode de transport à un autre, par exemple du camion au train (ferroulage) ou du camion au bateau (merroutage) grâce à des conteneurs standardisés.



Une carte d'illustration des ports secs (ICDs) installés au sein de la Communauté Est Africaine (CEA)

# Les barrières non tarifaires, une entrave pour le transport des marchandises

Les barrières non tarifaires (BNTs) constituent un grand obstacle pour le déplacement des marchandises. Ce qui se répercute sur les prix de ceux-ci. Des comités régionaux et nationaux ont été mis en place afin d'aider à les éliminer et faciliter le transport des marchandises

« Au niveau national, il existe une quarantaine des BNTs. Seize ont été déjà éliminées et d'autres sont en cours d'élimination », déclare Emile Ndigiriye, président du comité national de suivi des barrières non tarifaires.

Parmi les BNTs internes déjà éliminées figure la taxe communale imposée aux marchandises en transit dans les communes de Mabanda et Nyanza Lac ainsi que la taxe municipale imposée aux camions qui font le transport international (celle-ci était payée à l'entrée et à la sortie de la ville). D'autres barrières éliminées sont le contrôle policier sur les camions en transit, la surtaxation des denrées alimentaires dans les communes de Mugamba et Matana, le problème de connexion au poste frontière à arrêt unique de Gesenyi/Nemba à Kirundo, la hausse des prix des tickets de transport à l'intérieur du pays par les spéculateurs en cas de pénurie de carburant, le manque des documents de voyage (Ujilani muema) pour les petits commerçants qui franchissent quotidiennement la frontière de Gatumba, le non remboursement par l'OBR d'une retenue du contribuable fait en cas d'erreurs (le montant retenu était directement transféré sur son compte courant fiscal), la tricherie au niveau de la quantité du carburant servi à la pompe...

## Encore à faire

Toutes les BNTs ne sont pas éliminées. M.Ndigiriye cite les BNTs relatives à la lenteur administrative au niveau des frontières. Il évoque aussi le manque de coordination des agences (Office Burundais des Recettes, Bureau Burundais de Normalisation et de Contrôle de la Qualité...) opérant au poste frontière à arrêt unique de Kobero. Ce qui entraîne la lenteur lors du dédouanement et les embouteillages.

« Au Poste Frontalier à Arrêt Unique de Gasenyi/Nemba nous observons un manque d'équipements (problème de courant électrique, manque d'eau, un pont bascule qui ne fonctionne pas) », fait remarquer le président du comité de suivi des barrières non tarifaires au Burundi.

Pour ce qui est du transport lacustre et aérien, les BNTs sont presque



*Emile Ndigiriye, président du comité national de suivi des barrières non tarifaires : « Toutes les BNT ne sont pas éliminées »*

semblables. C'est surtout la lenteur pour l'obtention des documents de voyage, des documents de dédouanement et l'absence de coordination entre les agences. Et de préciser : « Il y a trop peu de bateaux faisant le transport lacustre, de plus, le manque d'équipements aux différents ports occasionne des retards dans le chargement et le déchargement ».

## La sous-région affectée par les BNTs

Selon M.Ndigiriye, 202 BNTs ont été supprimées dans la Communauté Est Africaine (CEA). « Ils en restent encore 17 non résolues », indique-t-il avant d'ajouter qu'une nouvelle plainte a été récemment rapportée comme barrière non tarifaire.

Concernant les 17 dernières BNTs non encore résolues, une seule affecte encore le Burundi. C'est l'introduction de la Taxe sur la Valeur Ajouté (TVA) au port de Dar-es-Salam sur toutes les marchandises en transit.

Quant à ceux qui ont été éliminés et qui affectaient le Burundi, il s'agit : de l'imposition des visas d'entrée des Burundais sur le territoire tanzanien, du retard dans la publication du manifeste de la cargaison au port de Dar Es Salam, de l'harmonisation des taxes routières pour les grands camions sur l'axe Dar-es-Salam - Bujumbura passant de 500 USD à 152 USD, de la réduction des ponts bascules sur l'axe Dar-es-Salam-Kobero passant de 7 à 3, de l'harmonisation des heures de travail au poste frontière de Kobero, de l'interdiction par la République Unie de Tanzanie des importations des denrées alimentaires en provenance du Burundi et du Rwanda, du paiement de 2 000 Kshs représentant les frais de parking aux postes frontières de Kajiado et Namanga en République de Kenya et de la non reconnaissance de la licence COMESA. Cela pour les transporteurs burundais une fois arrivés en Ouganda.

M.Ndigiriye invite les importateurs et les transporteurs de signaler les BNTs au comité national de suivi, une fois repérée. Celui-ci a pour rôle d'identifier les BNTs, de discuter sur les nouvelles BNTs et les valider afin de les intégrer dans la matrice de la CAE et de participer aux fora régionaux pour discuter sur la voie d'élimination des BNTs persistant dans la matrice. Par ailleurs, un groupe WhatsApp a été mis en place et la barrière non tarifaire peut être éliminée sans attendre la réunion régionale.

**-Barrières Tarifaires (BTs):** Il s'agit des droits de douane que les produits étrangers devront supporter à leur entrée sur le territoire national: il y a donc un « tarif » des droits de douane, d'où l'expression « tarifaire ».

Exemple sur d'une Barrière tarifaire: supposons une montre payée par un importateur à 120 USD, si le droit de douane est 25 % par exemple, le produit devra supporter une taxe de 30 USD ce qui fait que cette montre importée revient à 150 USD.

**-Barrière Non Tarifaire (BNTs):** Il s'agit de tous les autres obstacles mis à l'entrée des marchandises étrangères. Cela peut être des limitations quantitatives (contingentements ou quotas): fixation d'une quantité maximum de tel ou tel produit est fixée à importer pour une période donnée. Il peut également être des barrières plus insidieuses, moins visibles (normes sanitaires spécifiques pour des produits importés, ou des normes techniques, formalités administratives complexes et coûteuses qui ont pour effet de décourager les importations).

Le Protocole de l'Union Douanière définit les Barrières Non Tarifaires comme des lois, des règlements, des règles administratives et techniques autres que les droits de douanes qui sont imposés par un Etat Partenaire avec comme effet d'entraver les échanges commerciaux.

(source : comité de suivi des barrières non tarifaires au Burundi)

## L'urgence pour les déclarants

L'inefficacité des déclarants influe sur le travail des opérateurs économiques et, partant, sur la collecte des recettes entrant dans le trésor public. La représentation des déclarants estime que la mise en place d'une politique incitative par l'Office Burundais des Recettes (OBR) serait un atout pour améliorer le service

« Pays enclavé, le Burundi a la chance d'être desservi par les différentes voies d'importation et d'exportation des marchandises qui sont la voie aérienne, la voie routière et la voie lacustre. L'urgence pour les déclarants diffère selon les voies », explique Philippe Ndikumana, président de l'Association Burundaise des Agences en douane et Transitaires (ABADT).

Pour lui, le métier de transporteur et de transitaire exige beaucoup de tactiques, de connaissances en matière d'application des lois appliquées au transport des marchandises tant nationales qu'internationales.

Le premier grand défi, indique-t-il, est le poids maximal autorisé sur les voies routières de la Communauté Est Africaine (CEA). « La charge maximale autorisée pour être transportée par un camion est de 28 tonnes au niveau du corridor central. Ce qui fait que le coût du transport devient très cher. Ainsi, le coût total du transport de la marchandise va jusqu'à 40 % du coût total de la marchandise », précise M.Ndikumana.

Le deuxième grand défi ce sont les barrières non tarifaires. Normalement, informe-t-il, une marchandise qui entre dans un pays ou dans une communauté ne peut être freinée que par les droits de douanes fixés par le tarif des douanes. Toutes les autres entraves qui ne sont pas du domaine de la fixation du tarif des douanes constituent des barrières non tarifaires. Ce sont par exemple les mesures prises par les Organisations



*Philippe Ndikumana, président de l'Association Burundaise des Agences en douane et Transitaires (ABADT) : « Le métier de transporteur et de transitaire exige beaucoup de tactiques, de connaissances en matière d'exploitation des lois appliquées au transport des marchandises tant nationales qu'internationales »*

Non Gouvernementales (ONGs), les gouvernements, les collectivités locales ...

Cependant, le président de l'ABADT rappelle que dans le cadre de la facilitation des échanges, la CEA a constaté cette lacune et a mis en place une politique d'élimination de ces barrières. Mais c'est un défi récurrent dont le suivi doit être constant.

L'autre défi est l'harmonisation des lois en matière de transport des marchandises. Les camions qui roulent dans la CEA devraient avoir un cadre légal harmonisé dans le cadre de la circulation des véhicules sur les routes de la communauté. Ce qui n'est pas le cas. Chaque pays vote et impose des lois nationales donc spécifiques. Et de continuer : « Le Burundi par exemple n'a pas d'autoécoles pour les camions poids lourds ».

Toutefois, dans la tripartite Marché commun de l'Afrique orientale et australe (COMESA), CEA, Communauté de Développement de l'Afrique Australe

(SADC), on est en train de mettre sur pied des lois harmonisées en matière de transport.

Une harmonisation au niveau de tous les intervenants (fournisseurs de services, transporteurs, transitaires, déclarants en douane...) dans la chaîne logistique des importations ou des approvisionnements s'avère nécessaire. Ces intervenants doivent avoir une formation appropriée pour répondre aux besoins et à la compétitivité et surtout aux exigences de compétences pour satisfaire le marché de l'EAC. Un programme de formation des personnels des agences en douane et transitaires a été mis en place pour répondre à ce besoin.

### Un pas à faire au niveau de la voie aérienne et de la communication téléphonique

Selon Philippe Ndikumana, il y a un besoin urgent d'harmoniser la gestion de l'espace en matière de transport aérien. Par exemple, fait-il remarquer, si on achète un billet d'avion Bujumbura-Nairobi, cela équivaut à acheter un billet d'avion Bujumbura-Bruxelles.

Les communications téléphoniques sont très chères. Ce qui ne facilite pas la connectivité ou la transmission des informations entre les opérateurs économiques en relations d'affaires.

### Un léger mieux pointé à l'horizon

Le transport multimodal devrait coûter moins cher pour un bon approvisionnement du Burundi. Le représentant des déclarants indique que depuis un bon bout de temps, le chemin de fer Dar-es-Salaam-Kigoma ne fonctionnait pas. Cela suite au manque de wagons et à la détérioration de la voie ferroviaire. Mais, aujourd'hui, la voie est réfectionnée et les wagons sont disponibles.



*Le bureau de Kobero reçoit à peu près 80% des importations du Burundi. Cependant, il souffre de l'exiguïté des installations douanières.*

Au niveau du lac Tanganyika, il existe des barges et des bateaux pour desservir et approvisionner le pays. L'interconnectivité est entre le port de Dar-es-Salaam et celui de Kigoma, mais il serait mieux qu'elle soit entre le port de Dar-es-Salaam et celui de Bujumbura pour assurer une liaison directe.

« Bien qu'il soit moins coûteux, le transport lacustre suppose également la viabilité et la fiabilité de la voie ferroviaire Dar-es-Salaam-Kigoma », précise le président de l'ABADT.

La Tanzanie a déjà remarqué que la voie lacustre est plus bénéfique pour elle-même, le Burundi et l'Est de la République Démocratique du Congo (RDC).

Pour ce, la Tanzanie a un programme de construire un port sec à Kigoma sur le site de Katosho. Au lieu de transiter directement à Dar-es-Salaam, les marchandises à destination de Bujumbura et de la RDC transiteront par ce port.

Quant au transport des produits pétroliers, M. Ndikumana déclare que maintenant les dépôts des produits pétroliers de Kigoma sont fonctionnels. On peut importer donc ces produits à partir du port de Kigoma.

Les déclarants doivent être en communication directe avec le transporteur pour produire les déclarations en temps réel. Cela afin de mettre la marchandise sur le marché local au moindre coût. Le déclarant a besoin de facilités (infrastructures

publiques d'accueil des marchandises) et de bagage intellectuel suffisant pour lire la déclaration et interpréter les lois douanières.

« Le bureau de Kobero reçoit à peu près 80 % des importations du Burundi. Cependant, il souffre de l'exiguïté des installations douanières. Il n'a pas assez d'espace suffisant pour le parking des camions et il ne dispose pas de bureaux pour les déclarants... », déplore-t-il.

Le problème d'interconnectivité des logiciels utilisés par les pays membres de la CEA (le Burundi et le Rwanda utilisent le logiciel Sydonia, le Kenya utilise le logiciel Simba et la Tanzanie le logiciel Tansis) bloque le travail des déclarants.

Aussi, sur le marché du travail, tout le personnel n'est pas formé. L'incompétence des déclarants influe sur les performances des opérateurs économiques et, partant, sur la collecte des recettes publiques

Le représentant des déclarants reconnaît qu'il y a des déclarants aventuriers qui manipulent les documents commerciaux.

Il y a nécessité que l'OBR mette sur pied une politique de formation incitative pour informer, sensibiliser et contraindre tous les déclarants qui évoluent dans ce secteur à acquérir un bagage suffisant pour bien accomplir leur mission.

- L'Association Burundaise des Agences en Douane et Transitaires (ABADT) est une association qui s'occupe de l'encadrement des opérateurs économiques dans les processus et les procédures d'importation et d'exportation. Cela dans le cadre des relations fiscales avec l'Office Burundais des Recettes (OBR) pour ce qui est des déclarations en douane. L'ABADT comptait 65 membres en 2019. Le renouvellement, l'agrément et l'accréditation des agences en douane se font annuellement conformément à la loi. Un déclarant est donc un intermédiaire entre l'importateur et l'OBR. Il doit être en communication directe avec le transporteur.

- Le déclarant en douane est la personne qui s'occupe d'établir les documents administratifs qui permettent d'importer ou d'exporter des marchandises.

- Un transitaire est une personne ou une entreprise mandatée par l'expéditeur ou le destinataire d'une marchandise qui doit subir plusieurs transports successifs. Sa mission est d'organiser la liaison entre les différents transporteurs et d'assurer ainsi la continuité du transport et toutes les opérations administratives connexes s'y rapportant (réglementation douanière, gestion administrative et financière, gestion du personnel, les assurances, les litiges, les crédits documentaires, la représentation fiscale...).



**HOPE DESIGN**  
Imprimerie  
INNOVATION

**IMPRESSION OFFSET**

**IMPRESSION DIGITALE**

**FABRICATION DES CACHETS**

*Imprimerie Hope Design For Your Success*



### Siège Social:

Chaussée d'Uvira (à 400m de l'Ex- BINUB )  
Tél Bur: 22 27 59 44  
Mob:+257 76 109 109

### Agence:

Rohero 2 ,Avenue Moso N 23  
Tél Bur: 22 27 59 44  
Mob:+257 76 109 109

### B.P: 6164 Bujumbura

Site-Web:www.hopedesign.bi/  
Skype:hopedesign1/  
Facebook:fb.com/imprimerie.hopedesign3  
E-mail:hopedesign@hopedesign.bi

## La majorité des camions opérant au Burundi sont tanzaniens

Beaucoup de camions faisant le transport des marchandises sont immatriculés en Tanzanie. Cela, car les camions immatriculés burundais sont discriminés sur le sol tanzanien. La licence de transport international fait défaut. Il en est de même du taux des frais de transit qui autrefois était élevé (500 USD) appliqué sur les camions burundais entrant sur le sol tanzanien. Aujourd'hui, avec l'harmonisation du taux à 152 USD, la tendance commence à s'inverser

« Certains importateurs burundais préfèrent louer les camions tanzaniens pour éviter différentes tracasseries, d'autres préfèrent les immatriculer tanzaniens », explique Eric Ntangaro, secrétaire exécutif de l'Association des Transporteurs Internationaux du Burundi (ATIB). Pour lui, les camions immatriculés burundais sont discriminés et soumis à pas mal de barrières non tarifaires au niveau des services publics tanzaniens.

Si on veut faire entrer un camion immatriculé burundais dans le port de Dar-es-Salam et qu'il n'est pas identifié dans le système, on est obligé de le faire enregistrer. Ce qui engendre une perte de temps. De plus, les camions immatriculés burundais subissent beaucoup de contrôles policiers sur le sol tanzanien. Or, affirme-t-il, la distance à parcourir est trop longue du côté tanzanien (plus de 1 300 km) tandis que le trajet sur sol burundais est de 200 km seulement.

Par ailleurs, indique M.Ntangaro, lorsqu'on veut embarquer les produits locaux tanzaniens, le camion immatriculé burundais doit payer 35 000 shillings tanzaniens.

Il annonce également que la licence de transport international est moins coûteuse en Tanzanie qu'au Burundi. « En Tanzanie, on paie 1 million de shillings tanzaniens par an et par flotte pour acheter cette licence tandis qu'au Burundi, on paie 200 USD par an et par camion ».

### Le nombre de camions burundais est en augmentation

Jusqu'en 2014, précise le secrétaire exécutif de l'ATIB, le taux des frais de transit était fixé à 500 USD en Tanzanie. Actuellement on a harmonisé ces frais à 152 USD.

« Imaginez-vous si un transporteur effectuait 12 voyages par an, on avait un manque à gagner de plus de 4 mille USD », signale M.Ntangaro. Et de renchérir : « Lorsqu'on importe de la Tanzanie et qu'on n'a pas son propre camion, la meilleure manière est de louer le camion sur place, c'est-à-dire un camion immatriculé tanzanien ».

Ce transporteur estime que la non-discrimination des camions immatriculés burundais sur le sol tanzanien et l'harmonisation des systèmes augmenteraient le nombre de camions faisant le transport des marchandises au Burundi.



Des camions immatriculés tanzaniens sur le sol burundais

## Le transport aérien : peu développé et pourtant incontournable dans le transport des marchandises périssables et du courrier express

Le trafic fret est peu développé sur l'aéroport international Melchior Ndadaye, comparée à ceux des pays de la sous-région. La part des exportations transitant par cet aéroport est également faible. Cela serait lié aux difficultés d'organisation des filières exportatrices et à la diversification de la clientèle...

L'aéroport international Melchior Ndadaye est la seule plateforme aéroportuaire du pays ayant un trafic commercial. C'est pourquoi les données publiées concernent celui-ci. Son aéroport a une capacité de 300 000 passagers.

### La compagnie nationale en veille

Créée en 1975, la compagnie nationale Air Burundi est une société publique. Elle a comme activité le transport aérien et l'assistance au sol.

Selon la stratégie nationale de planification et de gestion du secteur des transports et le plan d'action 2018-2027, l'activité de transport aérien d'Air Burundi a cessé en 2009. Principalement en raison de l'indisponibilité des fonds nécessaires pour réaliser la maintenance de l'aéronef exploité.

Avant 2009, Air Burundi exploitait cinq vols réguliers : Kigali, Nairobi, Entebbe, Kilimanjaro et Kigoma. Elle faisait également du transport à la demande sur des destinations domestiques.

«En termes de flotte, elle exploitait deux avions dont un Beechcraft et un DHC. Il reste actuellement un Beechcraft (18 sièges) qui nécessite une grande maintenance et un MA 60 de 52 sièges qui n'a pas encore de certification», stipule la stratégie nationale.

La compagnie assure actuellement trois

activités : l'assistance au sol, le ravitaillement en carburant et opère comme agence de voyage (vente des billets).

D'après toujours la même stratégie, l'aéroport international Melchior Ndadaye de Bujumbura a eu en 2016 un trafic total de 144 523 passagers, un niveau d'activité très limité comparé aux infrastructures aéroportuaires des capitales de la sous-région. Au cours de la même année, l'aéroport international de Kigali a géré un flux de 642 000 passagers alors que le trafic aérien observé dans les capitales Tanzanienne et Ougandaise s'élevaient respectivement à 2, 47 millions de passagers et 1, 55 millions de passagers.

Au cours de la période 2000 – 2016, le taux de croissance a été en moyenne de 7, 6 % par an. Les flux s'opèrent essentiellement avec les capitales européennes (Bruxelles en premier lieu) ainsi que les capitales de la sous-région

Les chiffres sur le trafic à l'aéroport international Melchior Ndadaye publiés sur

tonnes de colis. A la même période en 2019, pour les arrivées, on a enregistré 33 545 passagers, 474, 4 tonnes de fret et 9, 6 tonnes de colis.

Concernant les départs aux mêmes périodes, en juin 2017, on a enregistré 18 329 passagers, 41 tonnes de fret et 16, 6 tonnes de colis. En juin 2018, on a enregistré 21 845 passagers, 41, 9 tonnes de fret et 28, 25 tonnes de colis. En juin 2019, on a enregistré 23 075 passagers, 46, 8 tonnes de fret et 13, 6 tonnes de colis.

« La principale contrainte relative au développement du fret à l'export se trouve principalement du côté de la demande, dont la croissance est limitée soit par des contraintes de marché ou des difficultés internes liées à l'organisation des filières exportatrices, l'accès aux crédits et une diversification de la clientèle », comme l'indique la stratégie nationale de planification et de gestion du secteur des transports et le plan d'action 2018-2027.

Actuellement, le Burundi est desservi



Un avion de la compagnie Air Burundi qui reste cloué au sol sur l'aéroport international Melchior Ndadaye

le site de la Banque Centrale indiquent qu'en juin 2017, pour les arrivées on a enregistré 25 939 passagers, 583, 6 tonnes de fret et 8, 1 tonnes de colis. En juin 2018, pour les arrivées, on a enregistré 36 446 passagers, 528, 7 tonnes de fret et 12, 8

par six compagnies internationales à savoir :

Kenya Airways, Ethiopian Airlines, RwandAir, SN Brussels Airlines, Air Tanzania et Uganda Airlines.

# You Make We Move

*Faster, Friendlier, More Reliable*

From the world to your doorstep.

- One-stop document processing
- Expanded and efficient container terminals
- Now you can pick your cargo at Nairobi ICCO  
Instead of Mombasa

For details, contact our Bujumbura Liaison Office,  
Ultimate Tower on 222 78723 or visit [www.kpa.co.ke](http://www.kpa.co.ke)

