



RÉPUBLIQUE DU BURUNDI



OFFICE DES ROUTES
PROJET D'URGENCE POUR LA RÉSILIENCE DES INFRASTRUCTURES (PURI)

**STRATÉGIE NATIONALE EN MATIÈRE DE PLANIFICATION ET DE
GESTION DU SECTEUR DES TRANSPORTS ET PLAN D'ACTION
2018 – 2027**



RAPPORT PROVISOIRE

FINANCEMENT : ASSOCIATION INTERNATIONALE DE DÉVELOPPEMENT (IDA)

NOVEMBRE 2018



28 rue Ile Zambretta, 1053
Lac 2 – Tunis – TUNISIE
Tél. : (216) 70 021 700
Fax : (216) 71 198 124
E-mail : idea@ideaconsult.com.tn

REPUBLIQUE DU BURUNDI

MINISTRE DES TRANSPORTS, DES TRAVAUX PUBLICS, DE L'EQUIPEMENT ET DE L'AMENAGEMENT DU TERRITOIRE

Office des Routes

Projet d'Urgence pour la Résilience des Infrastructures

ELABORATION DE LA STRATEGIE NATIONALE EN MATIERE DE PLANIFICATION ET DE GESTION DU SECTEUR DES TRANSPORTS ET PLAN D'ACTION

2018 - 2027

RAPPORT PROVISOIRE

Version A


A	25/09/2018	ET	ASH NSN		NSN		ASH		Première Diffusion	
Rev.	Date	Dir. Pilote	Préparé par	Visa	Vérfié par	Visa	Approuvé par	Visa	Nature de la modification	
 28, Rue de l'île de Zembretta, Les Jardins du Lac, Lac II, 1053 Tunis – Tunisie			Elaboration de la stratégie nationale en matière de planification et de gestion du secteur des transports et plan d'action 2018 – 2027 Rapport provisoire – Version A					Doc N°	A4462BI18-000-IDEA-DIV0-RAP-000-001	
								Affaire N°	A 4 6 2 B I 1 8	
								Contrat N°	N°.1/ctr/serv/puri/2017	

Table des matières

Liste des acronymes	7
Liste des tableaux.....	9
Liste des figures.....	11
1 Contexte et objet de l'étude	12
2 Rappel des termes de référence	13
3 Objectif et contenu du rapport provisoire	14
4 Principaux indicateurs socioéconomiques du Burundi	15
4.1 Contexte national	15
4.1.1 Démographie et indicateurs de développement humain	15
4.1.2 Indicateurs économiques	16
4.1.3 Perspectives de développement.....	21
4.2 Contexte régional	22
5 Etat des lieux du transport routier	24
5.1 Introduction.....	24
5.2 Cadre institutionnel.....	24
5.2.1 Ministère des Transports, des Travaux Publics, de l'Équipement et de l'Aménagement du Territoire (MTTPEAT).....	24
5.2.2 Autres Ministères	25
5.2.3 Organes sous tutelle du MTTPEAT	25
5.2.4 Principales problématiques.....	29
5.3 Réseau routier	32
5.3.1 Introduction	32
5.3.2 Composition et état du réseau routier.....	33
5.3.3 Pistes rurales	35
5.3.4 Réseau routier urbain.....	36
5.3.5 Principales problématiques.....	36
5.4 Services de transport routier	37
5.4.1 Principaux textes règlementaires.....	37
5.4.2 Parc véhicule	38
5.4.3 Flux de trafic.....	39
5.4.4 Transport de personnes	41
5.4.5 Transport national de marchandises.....	44
5.4.6 Principales problématiques.....	44
6 Etat des lieux du transport ferroviaire et lacustre, logistique et transport multimodal	45
6.1 Analyse de la structure des échanges extérieurs du Burundi et perspectives de développement	45
6.1.1 Méthodologie.....	45
6.1.2 Rétrospective des échanges extérieurs du Burundi 2013 – 2017	46
6.1.3 Prévision des échanges extérieurs du Burundi à l'horizon 2030.....	51
6.2 Analyse des capacités logistiques et adéquation avec les besoins.....	56

6.2.1	Capacités logistiques du Burundi	56
6.2.2	Capacités logistiques des corridors internationaux desservant le Burundi	64
6.3	Analyse des flux internationaux de trafic et performance des corridors de transit	88
6.3.1	Introduction	88
6.3.2	Analyse de la performance logistique du Burundi	89
6.3.3	Structure du coût de la logistique	94
6.3.4	Analyse des performances logistiques du corridor Central	95
6.3.5	Analyse des performances logistiques du corridor Nord	98
6.4	Cadre institutionnel	99
6.4.1	Introduction	99
6.4.2	Coopération régionale.....	99
6.4.3	Structures institutionnelles Nationales	101
6.5	Meilleures pratiques internationales	105
6.5.1	Coordinated Border Management des postes frontaliers dans la SADC.....	105
6.5.2	National Logistics Platform Uganda	105
6.5.3	Coopération en matière de transit entre le Cameroun et les pays enclavés Tchad & République centrafricaine	106
6.6	Synthèse et principales problématiques	106
6.7	Analyse SWOT.....	108
7	Etat des lieux du transport aérien	112
7.1	Cadre institutionnel et réglementaire	112
7.1.1	Dispositif institutionnel	112
7.1.2	Cadre réglementaire	114
7.2	Infrastructures aéroportuaires	114
7.3	Opérateurs de transport aérien	115
7.4	Structure de la demande	115
7.5	Aspects relatifs à la sécurité et au renforcement des capacités	117
7.6	Considérations environnementales.....	119
7.7	Financement	119
7.8	Synthèse et principales problématiques	120
7.9	Analyse SWOT.....	121
8	Etat des lieux de la sécurité routière.....	122
9	Aspects institutionnels et juridiques. Etat des lieux et problématiques	124
9.1	Cadre institutionnel	124
9.1.1	Missions du MTTPEAT	124
9.1.2	Organigramme du MTTPEAT	126
9.1.3	Missions et organisation de la DGT	129
9.1.4	Commissions techniques.....	132
9.1.5	Autres Ministères en relation avec le secteur Transport	133
9.1.6	Etablissements et entreprises sous tutelle du MTTPEAT	134
9.1.7	Les communes.....	135

9.1.8	Mairie de Bujumbura	136
9.1.9	Association des Transporteurs	137
9.2	Cadre juridique	137
9.2.1	Conventions internationales et régionales	137
9.2.2	Principaux textes	138
9.2.3	Lutte contre les atteintes à l'environnement.....	141
9.3	Synthèse diagnostic et orientations de réforme	142
10	Objectifs de la politique sectorielle des transports.....	145
10.1	Objectifs globaux	145
10.2	Objectifs spécifiques.....	145
10.2.1	Sauvegarde du patrimoine et amélioration des infrastructures du transport	145
10.2.2	Renforcement de l'intégration régionale	146
10.2.3	Maîtrise des coûts de transport.....	146
10.2.4	Meilleure organisation institutionnelle et juridique du secteur.....	146
10.2.5	Amélioration de la sécurité des déplacements.....	146
10.2.6	Amélioration du transport dans le cadre d'un développement durable	147
10.2.7	Renforcement des systèmes d'information et bases de données	147
10.2.8	Renforcement des capacités.....	147
11	Orientations stratégiques.....	148
11.1	Transport routier interurbain	148
11.1.1	Axe 1 : Développer, renforcer et mettre à niveau le réseau routier national	148
11.1.2	Axe 2 : Renforcer la gestion du patrimoine routier	149
11.1.3	Axe 3 : Améliorer les services de transport de voyageurs et de marchandise	151
11.1.4	Axe 4 : Renforcer l'efficacité des institutions.....	153
11.2	Transport rural.....	154
11.2.1	Axe 1 : Mettre à niveau les infrastructures de transport communal et les pistes agricoles.....	154
11.2.2	Axe 2 : Améliorer les services de transport en milieu rural	154
11.2.3	Axe 3 : Améliorer l'accès des populations rurales aux Moyens Intermédiaires de Transport..	155
11.2.4	Axe 4 : Renforcer le cadre institutionnel et mettre à niveau les capacités des organismes en charge du transport rural et trouver les moyens de financement	155
11.3	Transport urbain.....	156
11.3.1	Axe 1 : Créer une autorité régionale organisatrice de la mobilité (AROM) à Bujumbura	156
11.3.2	Axe 2 : Planifier à long terme le transport urbain dans le Grand Bujumbura.....	157
11.3.3	Axe 3 : Accroître le réseau de voirie urbaine et augmenter le taux de bitumage	157
11.3.4	Axe 4 : Consolider le financement des voiries urbaines	157
11.3.5	Axe 5 : Organiser et légaliser les entreprises de transport de personnes	158
11.3.6	Axe 6 : Améliorer la circulation dans la capitale	158
11.3.7	Axe 7 : Mettre en place les outils du transport (abri bus, panneaux de signalisation, gares routières, parkings)	158
11.3.8	Axe 8 : Développer le transport en commun dans les chefs-lieux de province	159
11.4	Transport ferroviaire et lacustre, logistique et transport multimodal	160

11.4.1	Axe N.1 : Adapter le cadre institutionnel du MTTPEAT pour couvrir les nouveaux aspects logistiques	161
11.4.2	Axe N.2 : Développer les infrastructures logistiques nationales	164
11.4.3	Axe N.3 : Réhabiliter et étendre les infrastructures du transport lacustre, améliorer les conditions de sécurité de navigation sur le lac Tanganyika	168
11.4.4	Axe N.4 : Renforcer la formation dans le transport et la logistique et développer les capacités de gestion de l'AMPF	170
11.4.5	Axe R.1 : Œuvrer pour la mise en œuvre d'une politique portuaire régionale	170
11.4.6	Axe R.2 : Renforcer et améliorer la gestion des infrastructures dans les ports de transit	171
11.4.7	Axe R.3 : Renforcer et accélérer la mise en œuvre des mesures de facilitation de transport	174
11.4.8	Axe R.4 : Atténuer les retours à vide des moyens de transport sur les longs trajets	175
11.4.9	Axe R.5 : Alléger les procédures administratives et douanières des opérations de commerce international	176
11.4.10	Axe R.6 : Repenser le cadre institutionnel des postes frontaliers et développer le commerce transfrontalier	177
11.4.11	Axe R.7 : Réhabiliter et étendre le réseau ferroviaire des corridors de transport en Afrique de l'Est	178
11.4.12	Axe R.8 : Encourager le report modal de la route vers le chemin de fer et le transport lacustre	179
11.4.13	Axe R.9 : Harmonisation des méthodes de travail entre les observatoires de transport	179
11.5	Transport aérien	180
11.5.1	Axe 1 : Renforcer les capacités des opérateurs public et privé	181
11.5.2	Axe 2 : Développer et améliorer les plateformes aéroportuaires	181
11.5.3	Axe 3 : Accroître la qualité et le niveau de service des plateformes aéroportuaires	182
11.5.4	Axe 4 : Ouvrir le capital d'Air Burundi à un partenaire stratégique	182
11.5.5	Axe 5 : Séparer les activités commerciales des activités régaliennes de l'AACB	183
11.5.6	Axe 6 : Mettre en place une instance de coordination entre intervenants	183
11.5.7	Axe 7 : Renforcer la gestion des aspects environnementaux	183
11.6	Sécurité routière	184
11.7	Aspects institutionnels et juridiques	185
11.7.1	Axe 1 : Restructuration institutionnelle	185
11.7.2	Axe 2 : Renforcer le dispositif juridique	188
12	Coût de la stratégie	190
13	Plan d'action	192
14	Cadre de mise en œuvre	195
15	Suivi Evaluation	196
16	Annexe : Plan d'action – Nature de l'action, coût, responsabilité, priorité et échéancier de réalisation	197

Liste des acronymes

AACB	: Autorité de l'Aviation Civile du Burundi
ARFIC	: Autorité de Régulation de la Filière Café
AROM	: Autorité Régionale Organisatrice de la Mobilité
AFTT-CC	: Agence de Facilitation de Transport de Transit du Corridor Central
ALM	: Agence de Location du Matériel
AMPF	: Autorité Maritime Portuaire et Ferroviaire
BAD	: Banque Africaine de Développement
BIF/FBU	: Franc Burundais
BRB	: Banque de la République du Burundi
CAE/EAC	: Communauté de l'Afrique de l'Est/ East African Community
CAFAC	: Commission Africaine de l'Aviation civile
CCTTFA	: Agence de Facilitation du Transit Transport du Corridor Central
CEEAC	: Communauté Economique des Etats d'Afrique Centrale
CEPGL	: Communauté Economique des Grands Lacs
COGERCO	: Compagnie de Gérance de Coton
COMESA	: Marché Commun pour l'Afrique Orientale et Australe
CSLP	: Cadre Stratégique de Lutte contre la Pauvreté
DGCE	: Direction Générale de la Coordination et de l'Equipement
DGT	: Direction Générale des Transports
EATTF	: The East African Trade and Transport Facilitation Project
FRN	: Fonds National Routier
GPS Burundi	: Global Port Services Burundi
INTERCAFE	: Association Interprofessionnelle du Café du Burundi
ISTEEBU	: Institut de Statistique et Etudes Economiques du Burundi
LNBTB	: Laboratoire National de Bâtiment et Travaux Publics
NCTA	: Accord de Transit du Corridor Nord
NCTTCA	: Autorité de Coordination du Transport de Transit dans le Corridor Nord
MTTPE	: Ministère des Transports, des Travaux Publics et de l'Equipement
OdR	: Office des Routes du Burundi

OMS	: Organisation Mondiale de la Santé
OACI	: Organisation de l'aviation civile internationale
OBR	: Office Burundais des Recettes
OTB	: Office du Thé du Burundi
OTRACO	: Office des Transports en Commun
PDCT-AC	: Plan Directeur Consensuel du Transport en l'Afrique Centrale
PDP	: Programme des Dépenses Publiques
PIB	: Produit Intérieur Brut
PIP	: Programme d'Investissement Public
PPTTE	: initiative des Pays Pauvres Très Endettés
PMP	: Plan Management Projet
PSDEF	: Plan Sectoriel de Développement de l'Education et de la Formation professionnelle
PURI	: Projet d'Urgence pour la Résilience des Infrastructures
RSA	: Régie des Services Aéronautiques
SADC	: Southern African Development Community
SETEMU	: Régie des Services Techniques Municipaux
SMQ	: Système de Management de la Qualité
SOBUGEA	: Société Burundaise de Gestion des Entrepôts et des Avions en escale
SWOT	: strengths (forces), weaknesses (faiblesses), opportunities (opportunités), threats (menaces)
TIC	: Technologies de l'Information et de la Communication
TRC	: Tanzania Railway Corporation
USD	: Dollar des Etats-Unis

Liste des tableaux

Tableau 1. Evolution du nombre de centres de santé et d'hôpitaux (2008 – 2016)	15
Tableau 2. Evolution du PIB du Burundi (en Milliards BIF) et répartition (%) par secteur d'activité (2010 – 2016)	16
Tableau 3. Apport de café cerise aux sociétés de lavage (T, 2008 - 2016)	17
Tableau 4. Production de café arabica vert (T, 2008 - 2016)	17
Tableau 5. Production de thé sec (T, 2006 - 2016)	17
Tableau 6. Production de coton (T, 2007 - 2016)	17
Tableau 7. Evolution du commerce extérieur (Milliards BIF, 2009 – 2016)	19
Tableau 8. Principaux produits importés (Milliards BIF, 2013-2016)	20
Tableau 9. Principaux produits exportés (Milliards BIF, 2013 - 2016)	20
Tableau 10. Principaux pays d'importation en 2016 (Millions BIF)	20
Tableau 11. Principaux pays d'exportation en 2016 (Millions BIF)	21
Tableau 12. Evolution du Chiffre d'Affaire d'ALM (Millions BIF, 2013 - 2016)	28
Tableau 13. Densité du réseau routier classé (km/100 km ²) dans les pays de la Communauté d'Afrique de l'Est (2017)	32
Tableau 14. Linéaire (km) du réseau routier classé du Burundi (2017)	33
Tableau 15. Etat du réseau routier classé du Burundi (2010)	33
Tableau 16. Etat du réseau routier classé du Burundi (2017)	33
Tableau 17. Financement de l'entretien routier par le FRN (Milliards FBU, 2010 – 2017)	34
Tableau 18. Recensement de comptage routier sur quelques axes du réseau classé (2008, 2015)	40
Tableau 19. Niveau de trafic sur le linéaire du réseau classé du Burundi (2008)	40
Tableau 20. Evolution de la population urbaine à Bujumbura (2010 – 2030)	41
Tableau 21. Parc véhicule de l'OTRACO et évolution au cours de la période 2010 - 2017	42
Tableau 22. Evolution du personnel de la SOTRACO par grande catégorie (2014 – 2017)	42
Tableau 23. Flux annuels passagers par segment de l'OTRACO (2010 – 2017)	42
Tableau 24. Recettes et charges d'exploitation de la SOTRACO (Milliards FBU, 2010 – 2017)	43
Tableau 25. Evolution du trafic lacustre au port de Bujumbura (T, 2013 – 2017)	46
Tableau 26. Evolution du commerce international du Burundi par le corridor Nord (T, 2013 – 2017)	47
Tableau 27. Evolution du commerce international du Burundi par le corridor Central (T, 2013 – 2017)	47
Tableau 28. Répartition (%) du flux de commerce international du Burundi sur les corridors Nord, Central et Sud (2013 – 2017)	48
Tableau 29. Evolution des échangeurs extérieurs du Burundi par mode de conditionnement via le corridor Nord (T, 2013 – 2017)	48
Tableau 30. Evolution des échangeurs extérieurs du Burundi par mode de conditionnement via le corridor Central routier (T, 2013 – 2017)	49
Tableau 31. Evolution des échangeurs extérieurs du Burundi par mode de conditionnement via le corridor Central Rail/Lac (T, 2013 – 2017)	49
Tableau 32. Flux des conteneurs Burundais à l'import et à l'export par corridor (EVP, 2013 – 2017)	50
Tableau 33. Evolution des flux par mode de transport au port lacustre de Bujumbura (% , 2013 – 2017)	50
Tableau 34. Prévisions du trafic au port lacustre de Bujumbura (T, 2020 – 2030)	52
Tableau 35. Prévisions du trafic sur le corridor Nord (T, 2020 – 2030)	53
Tableau 36. Prévisions du trafic sur le corridor Central (T, 2020 – 2030)	53
Tableau 37. Prévisions du trafic global international du Burundi (T, 2020 – 2030)	54
Tableau 38. Flotte lacustre du Burundi sur le lac Tanganyika (2017)	62
Tableau 39. Etat du réseau routier sur les corridors Nord et Central – Partie Burundaise (2017)	68
Tableau 40. Liste des ICD en Ouganda, Rwanda, Burundi	70
Tableau 41. Volume de carburant distribué par pays depuis les dépôts de Nakuru, Kisumu et Eldoret (m ³ , 2017)	73
Tableau 42 – Liaison Rail/Lac et Rail/Route Dar Essalam - Bujumbura	76
Tableau 43. Principales caractéristiques des ports secs en Tanzanie (2017)	78
Tableau 44. Linéaire du réseau ferroviaire existant en Afrique de l'Est (2017)	83
Tableau 45. Etat du réseau routier au Burundi desservant les corridors (2017)	86
Tableau 46. Trafic marchandises et part modale par corridor (2017)	88
Tableau 47. Répartition des flux du trafic sur les ports et les postes frontaliers les plus importants	89
Tableau 48. Caractéristiques des performances du commerce transfrontalier du Burundi (2017)	90

Tableau 49. Logistic Performance Index (LPI) 2018 du Burundi et de pays de la sous-région	92
Tableau 50. Principales caractéristiques du commerce transfrontalier du Burundi et de pays de la sous-région (Doing Business, 2018)	92
Tableau 51. Principales caractéristiques du commerce transfrontalier de la Tanzanie (2018)	93
Tableau 52. Structure des coûts logistiques pour un conteneur 20' Mombasa - Bujumbura	94
Tableau 53. Tarifs de transport routier sur le corridor Nord (USD 2017)	98
Tableau 54. Réseau aéroportuaire du Burundi	114
Tableau 55. Prévisions du trafic passager aérien à l'aéroport international de Bujumbura (2015 – 2025)	116
Tableau 56. Evolution du trafic fret aérien à l'aéroport international de Bujumbura (T, 2006 – 2016)	117
Tableau 57. Résultats des audits USOAP au Burundi et quelques pays de la sous-région	118
Tableau 58. Indicateur global USOAP et indicateur EC4 du Burundi et quelques pays de la sous-région	118
Tableau 59. Indicateurs sur les accidents à Bujumbura (2005 – 2012)	122
Tableau 60. Nombre d'agents de la Direction Générale des Transports (2018)	131
Tableau 61. Coût de la stratégie de sécurité routière (En Millions d'Euros, 2018)	184
Tableau 62. Coût de la stratégie	190
Tableau 63. Répartition des actions par catégorie	193
Tableau 64. Répartition des actions par degré de priorité	194

Liste des figures

Figure 1. Tracé du chemin de fer Dar Essalam – Kigali - Bujumbura.....	52
Figure 2. Principales composantes d'une plateforme logistique	64
Figure 3. Ventilation du trafic du port de Mombasa (2017)	66
Figure 4. Evolution du trafic conteneurs en EVP à Mombasa - 2007 - 2016	66
Figure 5. Itinéraire du corridor Nord - Mombasa – Kampala – Kigali - Bujumbura.....	66
Figure 6. Itinéraire du corridor Nord - Mombasa – Nairobi – Buboka - Bujumbura	67
Figure 7. Positionnement des ports secs dans la sous-région desservie par le corridor nord.....	71
Figure 8. Réseau ferroviaire projetée à voie standard en Afrique de l'Est	72
Figure 9. Corridor Central. Liaison routière Bujumbura – Kobero – Kabanga – Singida – Dar Essalam	76
Figure 10. Itinéraire du corridor Nord Sud.....	79
Figure 11. Itinéraire du corridor Sud.....	81
Figure 12. Extension projetée du réseau ferroviaire Tanzanien au Burundi et le Rwanda.....	83
Figure 13. Itinéraire du réseau ferroviaire projeté au Burundi et le Rwanda	84
Figure 14. Carte du réseau routier classé du Burundi (2017)	85
Figure 15. Postes frontaliers du Burundi (2017)	88
Figure 16. Tarifs de transport par route sur le corridor central (US \$, 2013 – 2017)	95
Figure 17. Comparaison du transit time pour différents itinéraires (h, 2017)	96
Figure 18. Délai de séjour (j) des conteneurs au port de Dar Essalam.....	96
Figure 19. Evolution du trafic passager aérien à l'aéroport international de Bujumbura (2000 – 2017)	116
Figure 20. Indicateurs sur les accidents à Bujumbura (2005 – 2012)	122

1 Contexte et objet de l'étude

Le Gouvernement Burundais a formulé en 2011 une vision « Burundi 2025 » avec trois principaux objectifs : (i) instauration de la bonne gouvernance dans un Etat de droit, (ii) développement d'une économie forte et compétitive et (iii) amélioration de la qualité de vie des Burundais. Elle ambitionne de *mettre le pays sur la voie du développement durable* permettant une nette amélioration du revenu par habitant.

Pour atteindre ces objectifs, une batterie d'orientations stratégiques de développement à moyen et long terme a été conçue et consignée dans le document « Cadre Stratégique de Lutte contre la Pauvreté (CSLP)» dans sa deuxième génération, qui a retenu la modernisation du système des transports parmi les conditions de réussite de la vision.

Les différents diagnostics élaborés par les pouvoirs publics au cours des dernières années s'accordent sur l'urgence de l'élaboration d'une stratégie des transports qui accompagne la mise en œuvre de la vision.

Pour permettre la transformation de l'économie et relever sa compétitivité, le CSLP retient l'option d'une mise en place d'une organisation rationnelle et intégrée des différents modes de transport, réduisant l'enclavement intérieur et extérieur du pays, répondant aux besoins des secteurs productifs, irriguant le territoire et consolidant l'intégration physique du Burundi dans la sous-région.

Le développement d'une politique de transport constitue une réponse pertinente à ces attentes. Il s'agit de doter le pays d'un document de stratégie qui traite autant des questions de transport que de désenclavement, avec des mécanismes institutionnels cohérents, des grands axes et des objectifs stratégiques pour une meilleure utilisation par les différents acteurs de l'activité et une amélioration des conditions de vie de la population. Elle est assortie d'un plan d'action décennal 2018 – 2027 devant permettre son opérationnalisation.

2 Rappel des termes de référence

La mission vise l'élaboration d'un document stratégique permettant un développement cohérent du secteur transport en traitant ses différentes facettes : (i) infrastructures, (ii) services, (iii) dispositifs institutionnel, règlementaire, organisationnel et (iv) financement.

Elle est articulée autour de trois (03) principales étapes :

- ❑ Une première étape relative à l'organisation et le déroulement du démarrage du projet, un premier recueil d'informations, une première analyse des données collectées et un recadrage méthodologique
- ❑ Une deuxième étape, formant le cœur de la mission et devant aboutir à la conception de la stratégie de développement du secteur ainsi que l'élaboration d'un plan d'action décennal sur la période 2018 – 2027. Elle se base sur les éléments, données et documents collectés, les exigences des termes de référence et le recadrage proposé par la première étape
- ❑ Une troisième étape de restitution de la stratégie

Elles sont suivies par la tenue d'un atelier de validation et la production d'un rapport final, sur la base de ce qui précède, pour l'approbation de la stratégie et son adoption par les opérateurs.

Les rapports à fournir sont les suivants :

- ❑ Rapport n°1 : Rapport de démarrage
- ❑ Rapport n°2 : Rapport provisoire
- ❑ Rapport n°3 : Rapport final

3 Objectif et contenu du rapport provisoire

Le rapport provisoire se déroule selon trois activités :

- Activité 1 : Diagnostic du secteur Transport
- Activité 2 : Formulation des objectifs de développement et axes stratégiques
- Activité 3 : Plan d'action décennal 2018 - 2027

Le diagnostic du secteur Transport revêt une importance capitale dans la conduite de la mission. Sont analysées les performances de l'activité, ses contraintes et son degré d'adéquation à la demande, basées sur les résultats de l'étude diagnostique réalisée en 2013, mise à jour et complétée, compte tenu des évolutions récentes de l'économie.

Les objectifs et les orientations stratégiques viennent traduire les grands choix et les principes à retenir pour le développement du secteur à la lumière des résultats du diagnostic et des objectifs des politiques de développement socioéconomique.

Le Plan d'action a pour fonction d'identifier les mesures concrètes nécessaires à la mise en œuvre de la stratégie, leurs échelonnements ainsi que le degré de priorité.

4 Principaux indicateurs socioéconomiques du Burundi

4.1 Contexte national

4.1.1 Démographie et indicateurs de développement humain

Le Burundi s'étend sur une superficie de 27 834 km² et partage ses frontières avec le Rwanda, la République Démocratique du Congo et la Tanzanie.

Sa population qui était de 8,05 millions d'habitants en 2008 est estimée à 11 millions en 2015¹ soit une croissance moyenne de 3,1 % par an, l'un des taux les plus élevés au Monde. Avec une densité de 395 habitants au km², le pays est l'un des plus denses d'Afrique après le Rwanda et l'île Maurice. Cette population est essentiellement rurale, le taux d'urbanisation ne représentant qu'environ 12 % (1,38 millions d'habitants) dont plus de 60 % vit à Bujumbura.

Le revenu moyen par tête d'habitant est de 377 USD (2016). Le taux de pauvreté moyen est estimé à 64,6 % en 2014 contre 67,1 % en 2006 et près de la moitié des provinces ont un taux de pauvreté supérieur à la moyenne nationale, la province de Muyinga, avec un taux de 84,7 %, est la plus pauvre du pays.

Sur le plan sanitaire, le Burundi a vu son espérance de vie passer de 52 ans en 2000 à 57 ans en 2015, en liaison avec l'accroissement du nombre de centres de santé et d'hôpitaux au cours des dix (10) dernières années, les centres de santé passant de 658 en 2008 à 1057 en 2016 et les hôpitaux de 53 à 90.

Tableau 1. Evolution du nombre de centres de santé et d'hôpitaux (2008 – 2016)

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Centres de santé	658	685	722	806	851	897	955	1 054	1 057
Hôpitaux	53	56	63	64	68	69	73	78	90

Source : ISTEEBU

Si le nombre de médecin est encore faible (1 médecin pour 24 000 habitants en 2016 alors que l'OMS recommande 1 médecin pour 10 000 habitants), le nombre d'infirmiers et infirmières est dans les normes recommandées (1 infirmier pour 5000 habitants).

Depuis 2012, le Burundi est engagé dans une profonde réforme du système éducatif dans le cadre d'un nouveau plan sectoriel de développement de l'éducation et de la formation professionnelle (PSDEF) 2012-2020, qui recommande le passage à un enseignement fondamental de 9 ans. Le taux de scolarisation dans le primaire qui était seulement de 50 % en 2000 est passé à 95 % en 2017.

¹ Source : ISTEEBU

4.1.2 Indicateurs économiques

En 2005 et suite aux accords de paix, le pays a repris sa croissance économique et le PIB, qui a été de 1,627 Milliards USD en 2005, a atteint 2,404 Milliards USD en 2014 (aux prix constants 2005), soit une croissance moyenne annuelle de 4 %. Bien qu'inférieure à la croissance moyenne de 6 % par an enregistrée durant la même période par les pays membres de la CAE, elle a permis la relance de nombreux secteurs de l'économie et abaisser le taux de pauvreté en dépit de la forte croissance démographique.

En 2015, le Burundi a connu une nouvelle crise qui a conduit certains bailleurs de fonds à réduire leur aide financière, ce qui a ralenti la croissance économique, notamment en 2015, 2016 et 2017. Le niveau du PIB devrait se stabiliser en 2018, recommencer à croître en 2019 et reprendre à moyen terme sa croissance d'avant 2015, soit environ 4 % par an (source Banque Mondiale et BAD).

Aux cours des sept dernières années, la structure de l'économie est restée quasiment inchangée, avec un secteur tertiaire majoritaire (40 % du PIB), un secteur primaire avec une contribution au PIB comprise entre 35 % et 36 % et une part du secteur secondaire située entre 15 et 16 %.

Tableau 2. Evolution du PIB du Burundi (en Milliards BIF) et répartition (%) par secteur d'activité (2010 – 2016)

	2010	2014	2015	2016
PIB en Milliards BIF courant	3 257	7 224	7 567	8 236
Secteur primaire	36,3 %	35,0 %	35,2 %	35,4 %
Secteur secondaire	14,9 %	15,5 %	15,4 %	15,9 %
Secteur tertiaire	40,3 %	39,1 %	40,1 %	40,1 %
Impôts et taxes	8,5 %	10,4 %	9,2 %	8,6 %
Total	100%	100 %	100 %	100 %

Source : ISTEERU

4.1.2.1 Secteur primaire

La production de cultures vivrières représente plus de 85 % du secteur primaire, le reste étant généré par les cultures d'exportation² et l'élevage. En 2016, la production de cultures vivrières a atteint 5 millions de tonnes dont 2,4 millions de manioc, 900 000 T de bananes et 725 000 T de patates douces.

Le café est le principal produit d'exportation. En 2009, les pouvoirs publics ont créé l'Autorité de Régulation de la Filière Café (ARFIC) en substitution à l'office du café du Burundi, afin de réduire le rôle de l'Etat dans le traitement et la commercialisation du produit. La réglementation, la supervision et le contrôle des diverses professions de la filière incombent à l'ARFIC tandis que la responsabilité opérationnelle (production, transformation, commercialisation, exportation, etc.) est confiée à l'INTERCAFE Burundi (Association Interprofessionnelle du Café du Burundi).

Les stations de lavage du café, anciennement sous la responsabilité des SRD KIRIMIRO, BUYENZI et Projet MUMIRWA, sont désormais sous la responsabilité des SOGESTAL'S (Société de Gestion des Stations de Lavage), celles-ci achètent le café aux paysans sous forme de cerises pour les transformer en café parche.

En dépit de ces considérations, la production du café reste très dépendante des conditions climatiques et peut varier de plus de 50 % d'une année à l'autre comme l'indique les deux tableaux suivants.

² Essentiellement le café, le thé et le coton

Tableau 3. Apport de café cerise aux sociétés de lavage (T, 2008 - 2016)

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Q (T)	25 601	100 442	20 516	88 793	40 796	82 937	67 642	91 527	75 286

Source : ARFIC

Tableau 4. Production de café arabica vert (T, 2008 - 2016)

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Q (T)	7 305	25 130	6 612	23 660	13 726	22 554	17 918	18 366	13 624

Source : ARFIC

Le Thé est le second produit agricole exporté. La promotion de la théiculture et la commercialisation du thé sec produit par les sociétés productrices sont assurées par l'Office du Thé du Burundi (OTB), un établissement public créé en 1971. L'OTB gère plusieurs usines alimentées en feuilles vertes par des petits producteurs (environ 80 % de la production) et des plantations qui lui appartiennent.

Suite au processus de libéralisation et de privatisation engagé par le gouvernement depuis 2007, quatre sociétés ont été agréées pour intervenir dans le secteur. Comme pour le café, la production du thé fluctue en fonction des conditions climatiques.

Tableau 5. Production de thé sec (T, 2006 - 2016)

	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Q (T)	6 361	6 864	6 728	6 729	8 025	9 390	10 374	10 299	11 686	8 109	11 044

Source : Office du Thé du Burundi (OTB)

Le Coton est le troisième produit d'exportation. Sa production est assurée par la COGERCO (Compagnie de Gérance de Coton), établissement public à caractère industriel et commercial qui a pour mission la promotion de la culture de coton, l'encadrement et l'assistance aux planteurs, son traitement industriel et sa commercialisation.

Comme pour le café et le thé, une fluctuation, liée principalement aux conditions climatiques, est également observée. Sur la décennie 2007 – 2016, la moyenne annuelle de la production est estimée à 2230 T pour le coton graines et 950 T pour le coton fibre.

Tableau 6. Production de coton (T, 2007 - 2016)

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Coton graines	2 869	2 887	2 513	1 671	1 859	1 622	2 238	2 357	2 299	2 010
Coton fibres	1 231	1 222	1 093	731	803	692	946	1 011	968	854

Source : ISTEEUB

Durant la saison des récoltes, les agriculteurs transportent leur production, à pied ou à bicyclette, jusqu'à la station de lavage située dans leur région ou les centres de traitement du thé et du coton. La distance moyenne entre les fermes et ces centres est d'environ 5 km. Pour des distances plus lointaines, la production est souvent transportée par un réseau de petits négociants et de collectionneurs ruraux. Pour le café, une fois que la cerise lavée, séchée et triée à la main, les camions recueillent le café parchemin des stations de lavage et le transportent à l'usine de séchage.

4.1.2.2 Secteur secondaire

La part de l'industrie dans le PIB est en moyenne de 16 %, nettement inférieure à d'autres pays Africains (Kenya 19,3 %, Ghana 28,4 %, Burkina Faso 22,8 %). Le secteur industriel Burundais est caractérisé par une faible diversification et est dominé par l'industrie agro-alimentaire peu performante aussi bien en termes de valeur ajoutée que de création d'emplois. Afin de développer le secteur, les pouvoirs publics ont lancé la préparation d'une « politique nationale d'industrialisation du Burundi ».

Les principaux produits sont les boissons (2 millions d'hectolitres) et le sucre (25 000 T). La valeur ajoutée de la branche « Travaux Publics » a cru de plus de 30 % entre 2014 et 2016 pour atteindre 192 Milliards BIF, soit environ 25 % de la valeur ajoutée du secteur.

D'après plusieurs études, le Burundi possède d'importantes réserves de Nickel à environ 200 km de Bujumbura dans la province de Rutana. Un contrat a été signé avec une firme Sud-Africaine en 2014 mais depuis, le projet n'a pas beaucoup avancé. A terme, il est prévu l'extraction d'un million de tonnes de nickel par an. L'absence de source d'énergie et d'une ligne de chemin de fer vers le port de Dar Essalam constituent dans la situation actuelle deux importantes contraintes pour l'exploitation du minerai.

4.1.2.3 Secteur tertiaire

Le secteur tertiaire représente 40 % du PIB et est dominé par la branche hôtels/restaurants qui en représente environ 1/3. La branche Transport ne représente que 2 % et les communications 7,1 % de la valeur ajoutée du secteur.

4.1.2.4 Tourisme

En 2016, l'affluence touristique au Burundi a atteint 16 000 arrivées (source : ISTEEUB). Ces performances sont considérées comme modestes, mettant en exergue un secteur peu développé, contribuant faiblement à l'économie nationale (0,8 % du PIB et 0,7 % du budget annuel de l'Etat) et à la création de l'emploi (0,8 % de la masse totale de main d'oeuvre). Les motifs de séjour sont principalement liés aux affaires et raisons professionnelles (85 %), le reste (15 %) composé de tourisme d'agrément. Les principales contraintes freinant le développement de l'activité sont les cinq suivantes (source : Stratégie nationale de développement d'un tourisme durable, 2011) :

- Absence d'un cadre d'orientation et d'une stratégie de promotion de la destination Burundi
- Insuffisance des infrastructures d'accueil
- Difficulté d'accès à plusieurs sites touristiques en raison de la dégradation du réseau routier
- Ressources humaines faiblement qualifiées
- Coût élevé du transport aérien et longues procédures de contrôle des passeports et des visas

Cependant, ces performances limitées ne reflètent pas les potentialités touristiques du pays. On peut citer au moins les quatre suivantes :

- Diversité des ressources et des paysages naturels : forêts vierges, plans d'eau, ...
- Parcs connus à l'échelle mondiale, notamment Ruvubu, Rusizi et Kibira
- Présence du lac Tanganyika, atout touristique de valeur et représentant une grande opportunité pour le développement touristique
- Artisanat disposant d'un potentiel significatif

L'activité touristique est institutionnellement rattachée au Ministère du commerce, de l'industrie, des postes et du tourisme. Selon la stratégie nationale du développement du tourisme durable, l'organisation du Ministère fixée par le décret de Janvier 2009 est restée inachevée. Il n'existe pas de structure dédiée au tourisme et la dotation en ressources humaines et matérielles est restée très limitée.

Néanmoins, le Burundi dispose de l'office national du tourisme, établissement public créé en 1972 (décret n°1/32) et qui joue un rôle opérationnel important dans la promotion de l'activité, la coordination avec les divers organismes et l'orientation d'initiatives en matière d'équipement collectif. Plusieurs contraintes grèvent le fonctionnement de l'institution, en particulier la faiblesse des dotations budgétaires qui lui sont alloués et un encadrement faible à réduit.

Le document stratégique du secteur touristique a fixé un certain nombre d'objectifs pour la promotion et le développement de l'activité, en particulier :

- La diversification et la consolidation de la compétitivité du produit touristique Burundais
- Le développement de deux filières touristiques caractéristiques du Burundi : (i) le tourisme de plage lié au développement du littoral du lac Tanganyika et (ii) l'éco-tourisme

La stratégie retenue est déclinée en quatre axes :

- Renforcement des capacités techniques et institutionnelles des organismes en charge de l'activité
- Mise en place des infrastructures touristiques et artisanales
- Valorisation de certains sites touristiques
- Promotion des ressources et des produits touristiques du pays

En 2020, les projections du nombre d'arrivées sont évaluées par la stratégie à 34 400, réparties par segment de la manière suivante :

- Tourisme d'affaire international : 18 300
- Tourisme d'affaire sous régional : 6 100
- Tourisme de loisir international : 10 000

4.1.2.5 Commerce extérieur

Le commerce extérieur du Burundi est structurellement déficitaire, les importations étant nettement supérieures aux exportations. Le Café et le thé sont les principaux produits d'exportation mais leur production varie de manière significative en fonction des conditions climatiques.

Tableau 7. Evolution du commerce extérieur (Milliards BIF, 2009 – 2016)

	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Importations								
Quantité (000T)	353	494	681	705	476	520	356	368
Valeur (Milliards de BIF)	494	626	952	1 084	1 166	1 212	885	852
Exportations								
Quantité (000T)	36	38	47	52	40	78	79	81
Valeur (milliards de BIF)	80	124	156	194	305	219	178	188
Taux de couverture (%)	16 %	20 %	16 %	18 %	26 %	18 %	20 %	22 %

Source : de 2006 à 2012 (BRB), de 2013 à 2016 (ISTEEBU)

Tableau 8. Principaux produits importés (Milliards BIF, 2013-2016)

Produit	2013	2014	2015	2016
Céréales	97	44	21	26
Produits de la minoterie	17	14	13	6
Ciment	30	28	16	18
Produits minéraux	200	237	175	158
Produit pharmaceutiques	72	87	77	77
Engrais	25	20	18	21
Friperie	23	27	10	13
Verre et ouvrage en verre	12	6	7	7
Machines et appareils électriques	36	34	44	1
Véhicules	70	91	34	26
Instrument et appareils d'optique	7	11	12	7

Tableau 9. Principaux produits exportés (Milliards BIF, 2013 - 2016)

Produit	2013	2014	2015	2016
Café, thé et épices	64	97	82	90
Produits de la minoterie	5	9	9	9
Boissons	3	1	9	8
Tabacs	5	5	8	8
Minerais métallurgiques	7	3	2	3
Savons et articles similaires	12	12	10	6
Matières plastiques	2	8	6	5
Verre et ouvrage en verre	3	6	6	5
Perles fines et métaux précieux	159	9	22	24

Source : ISTEEDU

Tableau 10. Principaux pays d'importation en 2016 (Millions BIF)

Pays	Total	Pourcentage
Chine	172 983	20,3 %
Inde	146 228	17,2 %
Tanzanie	85 304	10,0 %
Kenya	79 034	9,3 %
Ouganda	74 953	8,8 %
Emirats Arabes Unis	70 789	8,3 %
Belgique	47 085	5,5 %
France	45 873	5,3 %
Japon	32 972	3,9 %
Arabie Saoudite	30 250	3,5 %
Zambie	26 622	3,1 %
Autres	40 216	4,8 %
Total	852 309	100,0 %

Source : ISTEEDU

Tableau 11. Principaux pays d'exportation en 2016 (Millions BIF)

Pays	Total	Pourcentage
RDC	42 684	23,7 %
Suisse	31 456	16,7 %
Belgique	30 811	16,4 %
Emirats arabes unis	24 153	12,8 %
Pakistan	18 277	9,7 %
Allemagne	9 597	5,1 %
Egypte	9 113	4,8 %
Rwanda	8 559	4,6 %
Autres	13 400	6,2 %
Total	188 000	100,0 %

Source : ISTEEBU

Il est à noter que la part des pays Africains dans les importations du Burundi, qui était de plus de 35 % du total en 2013, a baissé à environ 28 % en 2016, au bénéfice des pays asiatiques dont la part a cru de 40 % à plus de 47 % au cours de la même période.

4.1.3 Perspectives de développement

L'analyse des différents agrégats socioéconomiques et leurs évolutions au cours des dernières années permet de ressortir un certain nombre de handicaps qui grèvent le processus de développement économique du pays, dont les principaux sont les suivants :

- Forte dépendance de l'économie à l'égard du secteur agricole (représentant plus d'un tiers du PIB), des exportations des produits de base et des importations de combustibles et produits alimentaires, rendant le pays vulnérable aux chocs extérieurs
- Forte croissance démographique
- Faible urbanisation de la population (seulement 12 %)

A court terme, le développement économique peut bénéficier :

- De la vaste réforme visant à rallonger le cycle primaire, ce qui devrait contribuer à moyen et long terme, à renforcer le capital humain
- De l'augmentation à terme des cours du café et du thé, qui constituent à eux seuls plus de 80 % des recettes d'exportation
- De l'annulation, en 2009, de 75 % de la dette publique extérieure du pays au titre de l'initiative des pays pauvres très endettés (PPTe)
- De l'intégration économique du pays à la Communauté de l'Afrique de l'Est (CAE)

Le pays a lancé en 2011, un programme de développement (Burundi 2025) dont l'objectif ambitieux de faire passer le revenu moyen par tête d'habitant de 137 USD en 2008 à 720 USD en 2025. La croissance économique reposera (i) sur un secteur agricole modernisé afin d'en accroître la productivité et s'assurer de la transformation et la commercialisation des produits et (ii) sur les secteurs porteurs de croissance, notamment le tourisme, l'artisanat, les mines ainsi que les nouvelles technologies de communication (TIC).

Le programme s'appuie sur plusieurs piliers dont trois sont particulièrement importants :

- Mise en oeuvre d'une politique visant à réduire le taux de croissance démographique à 2 % à l'horizon 2025
- Mise en place d'une politique volontariste de villagisation et d'urbanisation, permettant d'accroître sensiblement le taux d'urbanisation avec pour objectif d'atteindre 40 % à l'horizon 2025
- Renforcement de l'intégration à la Communauté Economique de l'Afrique de l'Est

4.2 Contexte régional

Le Burundi fait partie de quatre organisations régionales : (i) le Marché Commun pour l'Afrique Orientale et Australe (COMESA), (ii) la Communauté Economique des Etats d'Afrique Centrale (CEEAC), (iii) la Communauté Economique des Grands Lacs (CEPGL) et depuis Juillet 2007, (iv) la Communauté d'Afrique de l'Est (CAE). Très récemment, un processus a été lancé pour l'intégration dans la SADC.

Au cours de la dernière décennie, le Burundi s'est fortement engagé dans l'intégration à la CAE et a modifié plusieurs de ses lois et règlements pour se conformer aux règles de la Communauté, en particulier en termes de facilitation et de douane.

La CAE a mis en place depuis 2005, une Union Douanière et depuis 2010, un Marché Commun qui permet la libre circulation des personnes et des biens ainsi que la liberté de mouvement des capitaux. Depuis 2013, la communauté a commencé le processus de création d'une monnaie unique.

Pour son commerce extérieur, le Burundi utilise trois principaux corridors :

- Le Corridor Nord (Bujumbura-Rwanda-Ouganda-Kenya) utilisant principalement la route
- Le Corridor central qui comprend deux principaux itinéraires :
 - Un itinéraire routier (Bujumbura-Kobero-Dodoma-Dar -Es-Salam)
 - Une combinaison lac/rail ou lac/route (Bujumbura-Kigoma-Tabora-Dar-Es-Salam)
- Le Corridor Sud (Bujumbura-Mpulungu-Durban) utilisant le lac et le fer ou la route

A cela, s'ajoute l'alternative d'approvisionnement à travers l'Océan Atlantique ou le Corridor Ouest (Bujumbura-Kasai-Matadi-Océan Atlantique) utilisant la route et le fleuve Congo qui reste certes très peu utilisée mais qui pourrait constituer une option sur le long terme, notamment pour les échanges avec les Amériques.

Actuellement, 80 % des échanges internationaux du Burundi passent par le Corridor Central via Dar Essalam.

Depuis la réhabilitation récente du chemin de fer Tanzanien entre Dar Essalam et Kigoma, le trafic via le chemin de fer et le lac reprend. D'après le secrétaire exécutif de l'Agence de Facilitation de Transport de Transit du Corridor Central (AFTT-CC), le coût du transport par voie ferroviaire et lacustre est d'environ 40 % inférieur au transport par route. C'est dans le cadre du développement du corridor central qu'une somme de 600 millions USD a été mise à disposition par la Banque Mondiale pour la construction des infrastructures multimodales du corridor central. De ce montant, 500 millions USD seront consacrés à la réhabilitation et la construction des ports le long du lac Tanganyika (Mpulungu, Kalemie, Kigoma, Rumonge, et Bujumbura) et la modernisation des routes, etc... tandis que le reste sera consacré à la protection du lac.

Pour le Burundi, les projets sélectionnés sont les suivants :

- Extension et modernisation du port de Bujumbura et construction du port de Rumonge
- Réhabilitation de sections routières multinationales Bujumbura-Rumonge (78 km), Bujumbura-Mugere (20 Km) et Rumonge-Nyanza-Lac (45 km)
- Construction d'un pont sur la petite Rusizi
- Construction de la section de route Cankuzo-Gahumo reliant la Tanzanie au Burundi
- Réhabilitation de la route Mugina-Manyovu
- Mise en place des postes transfrontaliers à arrêt unique à Gatumba et Mugina
- Construction d'une gare routière au sud de la ville de Bujumbura

Il est également à noter que pour faciliter les échanges commerciaux entre le Burundi et la Tanzanie, les deux Etats ont récemment adopté une série de mesures, notamment l'ouverture d'un bureau de liaison à Bujumbura pour tous les ports de la Tanzanie et la mise en place d'un espace pour stocker les marchandises à destination du Burundi à 100 km du port de Dar-es-Salaam à l'endroit dit Kibaha.

Il est enfin à indiquer que la Tanzanie a démarré la construction d'un chemin de fer à voie standard. La première section, devant relier le port à la commune de Morogoro, est en cours de construction sur financement Belge et Turc. Ce chemin de fer devrait permettre de réduire de 50 % les coûts de transport vers et de Bujumbura³.

³ Source : Atelier sur le développement du transport intégré sur le lac Tanganyika, Novembre 2017

5 Etat des lieux du transport routier

5.1 Introduction

La nécessité de promouvoir le commerce et les échanges, la position du Burundi en tant que pays enclavé et l'aspiration à un accès facile et sans contraintes aux services et aux équipements publics, le transport apparaît comme étant un secteur au cœur de l'ensemble de ces problématiques de développement et est considéré par les pouvoirs publics comme étant une des principales priorités.

L'infrastructure du transport Burundaise en général et du transport routier en particulier, qui assure la grande majorité du transport de voyageurs et de marchandises dans le pays, est dans une situation qui appelle à des solutions dans des délais acceptables, ne compromettant pas la dynamique socioéconomique du pays.

Par sa forte contribution aux déplacements des personnes et aux échanges commerciaux, le transport routier constitue l'ossature du système des transports Burundais. Son rôle dans le désenclavement extérieur du pays lui confère une dimension encore plus importante, voire vitale pour l'économie Burundaise. Il est également à noter le rôle important du mode routier dans la pénétration du territoire, le désenclavement des zones rurales ainsi que la valorisation des potentialités économiques.

Les environnements législatif, réglementaire, organisationnel et de financement du sous-secteur conditionnent en grande partie ses performances et devraient jouer un rôle décisif dans la réussite de la stratégie de développement. Ses aspects sont souvent gérés à deux niveaux : national et communautaire, ce qui pose la problématique de l'harmonisation et la transposition des législations communautaires.

5.2 Cadre institutionnel

5.2.1 Ministère des Transports, des Travaux Publics, de l'Équipement et de l'Aménagement du Territoire (MTTPEAT)

En 2009, Les transports et les travaux publics qui comprennent les routes, ont été regroupés dans un seul Ministère, le Ministère des Transports, Travaux Publics et de l'Équipement (MTTPE). Le MTTPE a été réorganisé en 2013 (décret 100/196 du 29 Juillet 2013).

Une récente restructuration vient de rajouter l'Aménagement du Territoire au département (décret n°100/086 du 26 Juillet 2018). Le MTTPEAT avec les organismes placés sous sa tutelle, est le principal responsable de la gestion du secteur mais d'autres Ministères sont également engagés dans la gestion de l'activité.

Les services de l'Administration centrale comprennent :

- Le secrétaire permanent
- La coordination du cabinet du Ministre
- La direction générale de la coordination des équipements
- La direction générale des transports
- La direction générale du bâtiment
- La direction générale de l'urbanisme et de l'habitat

- La direction générale de l'aménagement du territoire

Dès 2001, d'importantes réformes avaient été engagées à la fin de la crise, afin de restaurer le niveau de service des infrastructures et renforcer les capacités des institutions publiques du secteur des transports.

5.2.2 Autres Ministères

D'autres Ministères interviennent dans l'activité transport :

- **Le Ministère de l'Intérieur, de la formation patriotique et du développement communal**, ayant entre autres missions l'encadrement des administrations communales dans l'élaboration et la mise en œuvre des projets de développement des infrastructures de base ainsi que la supervision de la construction et l'entretien des infrastructures rurales
- **Le Ministère des Finances, du budget et de la coopération du développement économique**, ayant dans ses missions transversales, l'adaptation des politiques sectorielles au plan global de développement ainsi que la participation en étroite collaboration avec les Ministères sectoriels, à la programmation, le suivi physique et l'évaluation des Investissements Publics (PIP) et les Programmes des Dépenses Publiques (PDP)
- **Le Ministère à la Présidence chargé des affaires de la communauté Est-Africaine** ayant entre autre pour mission la promotion des intérêts du Burundi dans le cadre de l'élaboration, la conduite et l'exécution des programmes de la Communauté Est-Africaine et assurer la mise en œuvre côté Burundais des plans, stratégies, projets et programmes de développement de la Communauté
- **Le Ministère de la décentralisation et de la réforme institutionnelle**, ayant en particulier pour missions la conception et l'exécution de la politique nationale de décentralisation et de réforme institutionnelle ainsi que la contribution avec les ressources transférées et les responsabilités confiées aux communes conformément à la législation sur le transfert des compétences aux communes en collaboration avec les ministères sectoriels.

5.2.3 Organes sous tutelle du MTTPEAT

Dans le secteur routier, en plus du Laboratoire National du Bâtiment et des Travaux Publics (LNBTP) établi en 1982, trois organismes publics autonomes ont été créés :

- L'Office des Routes (OdR)
- Le Fonds Routier National (FRN)
- L'Agence de Location du Matériel (ALM)

5.2.3.1 Office des Routes (OdR)

Créé par le décret 100/118 du 27 Octobre 2001, l'Office des Routes est placé sous la tutelle du Ministère ayant les travaux publics dans ses attributions. Il est chargé d'assurer la planification, la coordination, le suivi et le contrôle des travaux de construction et d'entretien du secteur routier.

Son conseil d'administration, composé de huit (8) membres, comprend un représentant du secteur privé. Les membres sont nommés par décret sur proposition du ministre de tutelle. Les candidats sont proposés au Ministre de tutelle par les institutions qu'ils représentent.

Les ressources financières de l'OdR sont constituées par :

- Des dotations de l'Etat
- Des ressources financières allouées par le Fond Routier National en vue d'exécuter la mission assignée à l'OdR
- Du produit de la vente de son matériel réformé
- Des legs et dons régulièrement constitués
- Des subventions des organismes internationaux

L'office possède des bureaux à Bujumbura, Ngozi, Bururi et Gitega. Fin 2017, son personnel a atteint 111 agents répartis de la manière suivante :

- Direction Générale	18
- Direction des Ressources Humaines et Financières	37
- Direction de la Planifications Routière	24
- Direction des Travaux Routiers	32
Total	111

Les dépenses de personnel se sont élevées à 800 Millions FBU (2017) et ont représenté 63 % des dépenses totales de fonctionnement de l'office (Source : OdR).

5.2.3.2 Fonds Routier National (FRN)

Créé par le décret 1/117 du 27 octobre 2001, le fond routier national (FRN) a pour objet la mobilisation des ressources financières en vue d'assurer le financement :

- De l'entretien du réseau routier classé sur la base d'un programme annuel qui comprend le programme préparé par l'OdR dont notamment les travaux d'urgence visant à établir la viabilité d'une route, les ouvrages d'art et les études y relatives
- Du programme des collectivités locales ayant légalement la compétence de gérer des infrastructures routières

Le FRN est administré par un conseil d'administration de 8 membres dont 5 proviennent du secteur privé (association des importateurs des produits pétroliers, chambre de commerce, association des employeurs du Burundi, association des transporteurs de marchandise et association des transporteurs de personnes). Il est placé sous la tutelle du Ministère ayant les Travaux Publics dans ses attributions. Sa gestion quotidienne est assurée par un Directeur général, recruté par le Conseil d'administration après appel d'offre à candidature et nommé par décret sur proposition du Ministre de tutelle.

Les ressources du FRN relèvent des recettes lui affectées par la loi 1/06 du 10 Septembre 2002 :

- Redevances d'usage routier sur le gaz oil et l'essence
- Redevance de péage routier sur les véhicules nationaux et étrangers
- Redevance à l'essieu

- Recettes afférentes à l'impôt sur les véhicules à moteur
- Recettes résultant de l'octroi du permis de conduire
- Pénalités de surcharge des véhicules de transport
- Indemnités éventuelles pour dégâts causés au domaine routier
- Contributions éventuelles de l'Etat
- Dons ou contributions des organismes donateurs d'aide multinationales et/ou bilatérales destinés à l'entretien des routes

Afin de mieux coordonner les activités du FRN et de l'OdR, plusieurs contrats de performance ont été signés par les deux institutions, le dernier remontant en Décembre 2016 et qui vise l'harmonisation de leurs points de vue sur l'ordonnance Ministérielle 720/540/758/2012 du 29 Mai 2012 portant révision des mesures d'application des décrets 100/117 et 100/118 du 27 Octobre 2001 portant respectivement sur les statuts des deux organismes, spécialement en ses articles 2, 4, 5, 6 et 7.

Le contrat de performance concerne uniquement les prestations réalisées par l'OdR à travers le programme d'entretien routier sur financement du FRN. Il fixe entre autre la date à laquelle le fonds doit informer l'office sur le montant des fonds disponibles pour l'entretien routier l'année suivante ainsi que la date à laquelle l'OdR doit présenter au fonds le programme d'entretien. Le contrat prévoit que le programme définitif d'entretien doit être prêt le 20 Novembre au plus tard. Il prévoit également la création d'une commission paritaire permanente chargée du suivi et l'évaluation de l'exécution du contrat et de la feuille de route.

5.2.3.3 Agence de Location du Matériel (ALM)

L'ALM a été créée par le décret 100 /119 du 27 Octobre 2001 en même temps que l'OdR et le FRN. Elle est chargée :

- D'assurer la disponibilité permanente du matériel d'entretien routier en vue de sa location
- D'assurer l'organisation et la coordination de la stratégie d'entretien, d'acquisition et de location du matériel
- De veiller selon les besoins à l'approvisionnement et la gestion efficiente des pièces de rechange du matériel

Lors de sa séance du 14 Décembre 2016, les pouvoirs publics ont décidé de modifier le statut de l'ALM car ses ressources ne proviennent plus que du produit de la location du matériel, l'Etat ayant suspendu depuis 2005 les subsides qu'il lui accordait. Dans la situation actuelle, les ressources propres de l'agence ne lui permettent pas de bien remplir ses missions surtout que le Gouvernement lui demande souvent d'intervenir dans des actions urgentes en cas de catastrophe naturelle.

Son organigramme est composé des sections suivantes :

- Direction Générale
- Secrétariat DG
- Cellule Contrôle Interne
- Direction des Ressources Humaines et Financières
- Direction Technique

Les recettes annuelles sont restées constantes au cours des quatre dernières années.

Tableau 12. Evolution du Chiffre d’Affaire d’ALM (Millions BIF, 2013 - 2016)

	2013	2014	2015	2016
CA (Millions BIF)	1164	1358	1204	1346

Les contraintes les importantes rencontrées par l’agence sont les suivantes :

- Etroitesse du marché
- Faible réglementation de l’activité
- Faible réponse des entreprises aux appels d’offre
- Difficultés d’obtention des crédits auprès des bailleurs de fonds

Le nouveau décret n° 100/09 date du 23 Janvier 2017. La principale innovation est de réviser les statuts de l’agence en lui permettant d’obtenir d’autres ressources que ceux de la location du matériel, entre autre de s’ouvrir à la compétition et à titre exceptionnel d’exécuter certains travaux routiers d’urgence.

5.2.3.4 Laboratoire Nationale du Bâtiment et des Travaux Publics (LNBTP)

Créé par le décret n°100/129 du 14/12/1982 avec un statut de département technique, le LNBTP est devenu administration jouissant de la personnalité juridique, d’un patrimoine propre et d’une autonomie de gestion avec le décret n°100/114 du 2/08/1990. Son conseil d’administration est composé de cinq (5) membres dont le Directeur, nommé par décret sur proposition du Ministre en charge des travaux publics.

La mission du LNBTP définie dans le décret de 1990 était l’exécution de tous les essais, études et recherches concernant les sols et les matériaux de construction du bâtiment et de travaux publics. Les dispositions réglementaires sur les conditions d’intervention du LNBTP ont connu les changements importants suivants :

- L’ordonnance ministérielle n°720/158 du 18/7/1994 a autorisé l’intervention des laboratoires privés dans l’exécution des marchés des travaux publics et du bâtiment, passés au nom de l’Etat. Elle a indiqué que les laboratoires privés devaient justifier de références techniques et se doter d’effectifs suffisants et expérimentés et a réaffirmé le statut de laboratoire de référence du LNBTP quant à l’appréciation de la qualité des prestations des laboratoires privés
- L’ordonnance ministérielle n°720/129 du 9/03/2001, toujours en vigueur, confère au LNBTP le monopole des études et du contrôle géotechnique des sols et des matériaux destinés à l’exécution des marchés des travaux publics et du bâtiment, passés au nom de l’Etat qui doivent comporter une clause précisant la nature et la fréquence des interventions du laboratoire. Elle habilite les laboratoires privés agréés à intervenir sur les marchés publics comme laboratoires d’autocontrôle des entreprises ou des personnes privées

Les ressources du laboratoire définies par décret sont principalement les suivantes :

- Taxes et redevances perçues sur les services rendus
- Subventions accordées par l’Etat ou tout organisme national habilité
- Vente de matériel réformé

- Emprunts, dons et legs régulièrement autorisés
- Aides extérieures provenant des organismes des Etats étrangers
- Produit du placement de ses liquidités

En pratique, depuis 1990, le laboratoire ne reçoit plus de subventions de l'Etat et doit assurer l'équilibre de ses comptes par ses propres activités. Son effectif total est de 48 agents permanents et le personnel technique est constitué de 35 agents (6 ingénieurs, 10 techniciens, 19 aides-techniciens).

Les contraintes observées par le laboratoire sont principalement les suivantes :

- Faibles moyens humains, financiers et Equipement
- Difficultés de motivation du personnel
- Concurrence des laboratoires privés

Les actions futures retenues par la direction du laboratoire portent essentiellement sur la modernisation des équipements, l'intéressement du personnel et le renforcement des capacités, par la réalisation d'actions de formation sur des thèmes techniques. Des préalables importants sont nécessaires en vue d'assurer la pérennité de l'institution, en particulier (i) l'agrément des laboratoires privés ainsi que la (ii) la règlementation du marché.

5.2.3.5 OTRACO

Créé en 1985 et placé sous la tutelle du MTTPEAT, l'Office de TRANsport en COMmun (OTRACO) est depuis 1997, une société publique assurant les transports urbains et interurbains des personnes (décret n°100 /161 du 5 Septembre 1997). L'office est aussi responsable pour assurer le contrôle technique des véhicules.

5.2.3.6 Autres institutions intervenant dans le secteur Transport

L'immatriculation et la délivrance des plaques pour tout type de véhicule et la tenue des registres sont assurées par le Ministère ayant les finances dans ses attributions.

La délivrance du permis de conduire est assurée par la Police Nationale, les tests d'examen pour l'obtention d'un permis de conduire devant être préparés conjointement par le Ministère en charge de la police nationale et le Ministère en charge des transports.

La collecte des recettes devant être affectées au fonds routier national (FRN) est effectuée par l'Office Burundais des Recettes (OBR) qui les reverse (en partie) sur le compte du FRN.

5.2.4 Principales problématiques

5.2.4.1 Manque de coordination entre Ministères

D'autres organismes publics (Ministères, sociétés publiques) particulièrement le Ministère de la Sécurité Publique (MSP) et l'OBR, assument des responsabilités qui ont des implications dans la gestion du secteur Transport. Ils collectent des données (nombre de permis de conduire, caractéristiques du parc automobile, trafic frontalier, volume des échanges, contrôle technique des véhicules) nécessaires à la planification d'un développement rationnel du secteur et la gestion de son efficacité, qui ne sont pas

disponibles au MTTPEAT. De son côté, le MTTPEAT dispose de données (autorisations de transport) pouvant présenter un intérêt pour l'OBR en particulier.

Il n'existe cependant pas de mécanismes formels de communication et de coordination permettant l'échange d'informations entre le MTTPEAT et ces organismes publics.

5.2.4.2 Duplication et chevauchement des missions

La Direction Générale de la Coordination des Equipements (DGCE) a notamment pour missions (i) l'élaboration de la politique d'entretien des infrastructures et en assurer le suivi ainsi que (ii) la contribution à la supervision de la construction et de l'entretien des infrastructures publiques.

Pour sa part, l'OdR a pour missions :

- D'assurer la planification pluriannuelle, la supervision, la coordination des activités d'entretien du secteur routier classé et des constructions de nouvelles routes
- D'assurer le suivi de l'état du réseau routier
- D'établir les normes d'entretien routier et les critères de choix des investissements dans ce secteur

Afin d'éviter tout conflit potentiel entre la DGCE et l'OdR, Il serait souhaitable de confier l'élaboration de la politique d'entretien des infrastructures routières à l'OdR, organisme spécialisé dans l'activité.

5.2.4.3 Organisation de l'Office des Routes

L'analyse de l'organisation de l'office des routes fait ressortir trois constats :

- Le personnel administratif est supérieur aux besoins eu égard aux missions de l'Office
- Les antennes qui devraient assurer garantes un suivi de proximité du réseau routier sont peu dotées en personnel technique
- Les salaires et les conditions de travail du personnel ne permettent pas à l'OdR de recruter le personnel compétent nécessaire

Il est recommandé de revoir l'organisation opérationnelle de l'OdR pour lui permettre d'améliorer son efficacité, mieux gérer son personnel et mettre en place un programme de renforcement de capacité.

5.2.4.4 Financement et rôle du FRN

Le FRN est un fond de deuxième génération qui comme le conseille les institutions financières internationales (IFI), est dirigé par un conseil d'administration majoritairement composé par des représentants des usagers du secteur privé et encaisse ses ressources directement sans passer par le trésor public.

Cependant, contrairement à ces recommandations, les recettes sont directement perçues par l'OBR notamment après la crise de 2015, qui non seulement, les reversent souvent avec retard mais aussi ne les reversent pas dans leur totalité.

Sur le plan d'affectation des ressources financières et pour permettre au fonds de planifier leur allocation de manière optimale, il est recommandé à l'OdR d'élaborer une politique nationale d'entretien routier⁴, suivie par la mise en œuvre d'un programme annuel d'entretien routier.

Par ailleurs et d'après ses statuts, le FRN est responsable du financement des travaux d'entretien du réseau routier classé qui doit être exécuté par l'OdR et du financement des travaux d'entretien du réseau routier communal qui doit être exécuté par le Ministère du Développement Communal. A l'exception des travaux d'urgence effectués par l'OdR, le FRN n'a pas récemment participé au financement du réseau routier non classé. Il serait important d'allouer une portion des recettes du FRN à l'entretien de ce réseau.

5.2.4.5 Rôle, missions et statut du LNBTP

Le LNBTP a été créé en 1982 et ses fonctions et missions revues par deux ordonnances de 1994 et 2001.

La première ordonnance avait libéralisé l'exécution des essais et contrôle géotechnique des marchés publics de BTP mais ne définissait pas les modalités et procédures d'agrément des laboratoires privés. Elle avait conféré au LNBTP une mission de laboratoire de référence habilité à assurer le contrôle de la qualité des essais de ses concurrents privés, ce qui était incompatible.

La deuxième ordonnance actuellement en vigueur va dans le sens de la pratique courante dans la plupart des pays du continent en matière de travaux routiers, à savoir :

- Suppression du monopole du laboratoire
- Obligation faite aux entreprises d'installer un laboratoire de chantier pour effectuer les essais géotechniques contractuels pour les travaux importants ou de faire appel à un laboratoire agréé pour les petits chantiers
- Possibilité laissée au maître d'œuvre s'il le juge utile, de recourir à un autre laboratoire pour contrôler les essais faits sur chantier par l'entrepreneur

Le LNBTP a le monopole pour les tests relatifs aux bâtiments mais pour les autres types de travaux, le marché est libre et soumis à la concurrence. Aujourd'hui, plusieurs laboratoires privés ne semblent pas être qualifiés pour réaliser les prestations selon les exigences requises et certains ne sont pas agréés.

Pour l'application de l'ordonnance, Il faudrait définir les modalités et procédures pour l'agrément et le contrôle des travaux des laboratoires privés.

Il serait nécessaire :

- D'élaborer et mettre en place un cadre réglementaire d'homologation et de contrôle des laboratoires intervenant dans le BTP
- D'étudier le repositionnement institutionnel du LNBTP
- De renforcer le contrôle des travaux et le respect des prescriptions techniques afin de garantir un marché des études et essais géotechniques ainsi que la viabilité des laboratoires

⁴ Un appel d'offre a été récemment lancé pour le recrutement d'un consultant pour l'élaboration de la politique d'entretien routier

Pour assurer ces missions, le statut du LNBTP devrait être revu, le laboratoire pouvant soit devenir un laboratoire public de référence soit devenir une entreprise publique.

5.2.4.6 Rôle, missions et statut de l'ALM

Les missions de l'ALM viennent d'être modifiées pour l'autoriser à participer au marché des travaux d'urgence, en entrant en concurrence avec d'autres PME, afin de lui permettre d'accroître ses ressources et maintenir ses activités. Depuis la fin des travaux en régie de l'OdR, les PME en charge des travaux routiers, se sont équipées en matériel et font de moins en moins appel à l'ALM, ce qui a réduit les ressources de l'agence.

Une étude devrait revoir le statut et le rôle de l'ALM qui pourrait soit être transformé en établissement public soit être privatisé.

5.2.4.7 Absence de capacité de gestion du secteur Transport en général et du transport routier en particulier

Le MTTPEAT et les organes sous tutelle ne possèdent pas les outils nécessaires à une bonne gestion du secteur Transport. Non seulement il n'y a pas de collecte de données (statistiques de trafic, état du réseau routier, parc véhicule, ...) mais les outils informatiques nécessaires pour le traitement de ces données ne sont pas non plus disponibles.

Le personnel technique du Ministère et les organes sous tutelle doit être formé aux méthodes modernes de gestion des infrastructures et des services de transport par la mise en place de programmes de formation. Il devra être également motivé et encouragé, par la mise en place de salaires compétitifs et des plans de carrière motivants.

5.3 Réseau routier

5.3.1 Introduction

Le Burundi possède un réseau routier de plus de 11.000 km. Selon l'Office des routes, il est composé de 4456 km de routes classées et 6150 km de routes non classées.

Avec 47 km de route pour 100 km², le Burundi est après le Rwanda, le pays d'Afrique le mieux doté en infrastructures routières. D'après l'Association des Gestionnaires et Partenaires Africain de la Route (AGEPAR), la densité moyenne routière en Afrique Sub-Saharienne est de 7 km par 100 km². Elle est de 12 km par 100 km² en Amérique Latine et 18 km par 100 km² en Asie.

Tableau 13. Densité du réseau routier classé (km/100 km²) dans les pays de la Communauté d'Afrique de l'Est (2017)

	Burundi	Rwanda	Kenya	Ouganda	Tanzanie
Superficie (km ²)	25 680	24 670	569 140	241 520	885 800
Linéaire (km)	11 356	14 408	160886	70746	91 532
Densité (km/100 km ²)	47	58	28	29	10

Source : Indicateurs de développement dans le monde (2017)

5.3.2 Composition et état du réseau routier

Le réseau routier est décomposé ainsi :

- Réseau interurbain
 - Les routes nationales (RN) longues de 1 952 km. Elles relient soit les provinces entre elles, soit les provinces à la capitale, soit les provinces à l'extérieur du pays
 - Les routes provinciales (RP) longues de 2 504 km. Elles relient les chefs-lieux des communes entre eux, les chefs-lieux des communes aux chefs-lieux des provinces et le cas échéant franchissent les limites des provinces
- Pistes rurales
 - Le réseau non classé, c'est-à-dire dont l'entretien est à la charge des collectivités locales, comprend 6 150 km de routes d'intérêt communal et de pistes agricoles
- Réseau urbain
 - 462 km de routes à l'intérieur de Bujumbura et dans les grandes villes

Tableau 14. Linéaire (km) du réseau routier classé du Burundi (2017)

Linéaire	Total	Revêtue	Non revêtue
Routes Nationales	1 952	1 524	428
Routes provinciales	2 504	9	2 995
Total réseau classé	4 456	1 533	3 423
Pistes rurales	6 150	-	6 150
Voiries urbaines	462	100	362
Total	10 956	1 633	9 323

Source : MTPPEAT

Tableau 15. Etat du réseau routier classé du Burundi (2010)

Linéaire (km)	Très bon	Bon	Moyen	Mauvais	
Routes nationales	1 952	-	20%	32,5%	47,5%
Routes provinciales	2 504	-	12%	29,0%	59,0%

Source : Stratégie routière et des transports terrestre - 2010

Tableau 16. Etat du réseau routier classé du Burundi (2017)

Linéaire (km)	Très bon	Bon	Moyen	Mauvais	
Routes nationales					
Revêtue	1 524	34,19%	8,91	43,63%	13,26%
Non revêtue	428	0%	11,19	8,12%	79,69%
Routes provinciales					
Revêtue	9	100%	-	-	-
Non revêtue	2 495	0%	14,61%	20,22%	65,17%

Source : MTPPEAT

Entre 2010 et 2017, le linéaire du réseau classé s'est légèrement cru en passant de 4 803 km à 4 856 km. Grâce aux efforts des pouvoirs publics et le financement des institutions financières internationales, le réseau national revêtu est non seulement passé de 1 418 km à 1 524 km mais sa qualité s'est améliorée avec 43 % du réseau en très bon ou bon état en 2017 contre 20 % en 2010. Des efforts restent toutefois à mettre en œuvre pour permettre l'amélioration du réseau des routes non revêtues et des axes provinciaux.

Le linéaire du réseau non classé n'est pas connu avec exactitude. Il est compris entre 6 000 et 7 000 km. Il est composé de routes communales, pistes agricoles (pour le Café, le Thé et le Coton) et voirie urbaine (environ 450 km). A l'exception d'une partie de la voirie de Bujumbura, toutes les routes non classées sont en terre. Leur entretien incombe aux municipalités et une partie significative est en mauvais état, les communes n'ayant pas de budget suffisant affecté à cette tâche. Il en résulte que plusieurs régions du pays ne sont pas accessibles toute l'année, surtout en période des pluies.

L'Office des routes est responsable d'assurer la planification pluriannuelle, la supervision, la coordination des activités d'entretien et de modernisation du secteur routier classé et des constructions de nouvelles routes.

Toutefois, il ne dispose pas d'outils lui permettant d'assurer la planification des travaux. Suite à un appel d'offres international, l'OdR a procédé à la mise en place d'une Banque de Données Routières (BDR) informatisée qui devrait être la base d'un Système de Gestion de l'Entretien Routier (SGER).

Des améliorations dans la gestion du réseau restent néanmoins à concrétiser. A titre indicatif et en ce qui concerne la programmation de l'entretien, elle est effectuée sur une base annuelle en utilisant des données techniques sur l'état du réseau routier qui restent approximatives et en tenant compte du degré d'impraticabilité des routes, information donnée par les antennes locales et les autorités provinciales.

Pour la planification des travaux d'entretien, l'office ne dispose pas des données nécessaires pour une bonne programmation des prestations. Le FRN ne reçoit pas également les ressources suffisantes pour la mise en place de programmes efficaces.

Tableau 17. Financement de l'entretien routier par le FRN (Milliards FBU, 2010 – 2017)

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Milliards FBU	9,6	11,3	10,6	18,9	19,8	18,7	6,5	8,3	8,2

Après une croissance régulière entre 2010 et 2015, les sommes allouées par le FRN à l'OdR ont brusquement baissé alors que les recettes collectées sur les usagers par l'office Burundais des recettes (OBR) n'ont pas diminué. En 2015, les recettes provenant des usagers de la route ont atteint 18,7 Milliards FBU alors que seulement 8,3 Milliards FBU ont été alloués au FRN par l'OBR. Ces montants sont insuffisants pour un entretien efficace du réseau et explique la dégradation de la qualité du réseau non revêtu.

En supposant un coût annuel d'entretien d'une route revêtu de 4 Millions FBU par km pour le réseau classé revêtu et 3 Millions FBU par km pour les routes en terre, les besoins en financement de l'entretien du réseau classé seraient de 15 Milliards FBU, largement supérieurs aux sommes payées par les usagers de la route.

Depuis la suppression des travaux en régie en 2001, les travaux d'entretien routier sont effectués par des PME locales sélectionnées sur appel d'offre et auxquelles sont attribués des contrats annuels et parfois pluriannuels. Les travaux manuels (désherbage, curage des fossés, entretien des ouvrages et point à temps) sont confiés à des Associations Communautaires développement (ACD) mises en place par l'OdR qui les a dotées d'un petit équipement. Chaque ACD est dirigée par un ancien cantonnier de l'OdR et comprend en moyenne 11 personnes vivant proche de la route à entretenir. Un tronçon de 10 km est attribué à chaque ACD.

En l'absence de données sur l'exécution des travaux d'entretien, il est difficile de porter un jugement sur la qualité de ceux-ci tant par les PME que par les ACD. Dans un rapport de 2010 de supervision de son projet, la Banque Mondiale est satisfaite des travaux des ACD mais exprime des réserves sur les travaux des PME qui semblent en partie résulter d'audits insuffisants mais aussi de démarrage tardif des travaux et des taux d'exécution faibles.

Dans le cadre de l'étude « Evaluation organisationnelle et fonctionnelle de l'OdR et propositions pour une meilleur organisation » effectuée en 2013, trois axes susceptibles d'améliorer les performances de l'office à court terme ont été identifiés :

- **Adopter à court terme un programme pluriannuel d'entretien courant et périodique** en attendant la définition d'un schéma directeur routier
- **Restructurer le système actuel de primes et des indemnités diverses**, qui ne permet pas dans la situation actuelle de mobiliser efficacement les ressources de l'OdR pour la gestion et l'entretien routier. L'étude a suggéré de mettre en place une prime basée sur les performances effectives de l'OdR et ses agents
- **Mettre en place des outils et des procédures de gestion générale et de gestion opérationnelle** plus transparents et plus efficaces, pour pouvoir obtenir des résultats durables et conférer à la gestion et aux opérations de l'OdR, la transparence dont elles manquent actuellement

La réorganisation de l'OdR devrait permettre d'optimiser son effectif en fonction de ses missions et renforcer les capacités des antennes leur permettant d'être en mesure de jouer le rôle de suivi et de gestion de proximité du réseau.

5.3.3 Pistes rurales

Le linéaire des pistes rurales est mal connu. Outre les pistes communales, il y a les pistes agricoles servant à transporter les produits agricoles d'exportation (café, thé et coton) et leur longueur est comprise entre 6000 et 7000 km. Tout ce réseau est en terre. L'entretien des pistes communales incombe aux communes qui souvent n'ont pas de budget suffisant affecté à cette tâche et la majorité est en mauvais état.

A l'instar du réseau routier interurbain, la mise à niveau des infrastructures de transport rural doit constituer une priorité, l'objectif étant d'assurer une meilleure couverture du territoire et de la population rurale. Aujourd'hui l'indice de mobilité de la population rurale est seulement de 20 % (pourcentage de la population rurale vivant à moins de 2 km d'une route carrossable toute l'année). Le Ministère du Développement Communal qui est responsable pour aider les autorités communales à maintenir leurs infrastructures, y compris le réseau routier, doit être renforcé pour mieux assister ces structures.

Par ailleurs, le Burundi doit mettre en place des mécanismes financiers pour obtenir les financements nécessaires à la mise à niveau des pistes rurales. Dans de nombreux pays, les fonds proviennent des fonds routiers. En effet le FRN, d'après ses statuts doit non seulement contribuer au financement de l'entretien du réseau classé, mais doit aussi participer au financement de l'entretien du réseau non classé. En supposant un cout moyen annuel de 1 Million FBU par KM le FRN devrait allouer annuellement environ 6 Milliards FBU aux communes, en plus des 15 Milliards FBU devant être alloués à l'entretien du réseau classé, soit des recettes qui devraient être d'environ 21 milliards de FBU par an. Les usagers de la route contribuent dans la situation actuelle à plus de 18 Milliards FBU de charges de route par an et l'Etat Burundais pourrait légèrement accroître ces charges pour atteindre 21 Milliards FBU.

5.3.4 Réseau routier urbain

Le réseau routier de Bujumbura s'étend sur plus de 400 km dont 100 km sont revêtus. Avec le développement de la population urbaine, entraînant l'accroissement de la ville, un nombre grandissant de la population aura des difficultés à avoir accès au transport public, amplifié par un réseau routier en mauvais état dans les quartiers difficiles, la municipalité de Bujumbura ayant des difficultés à entretenir son réseau par manque de ressources.

Faute de financement, l'augmentation de la capacité du réseau ou l'extension du linéaire ont été faibles au cours des dernières années et tout est généralement reporté sur des opérations d'entretien qui ne concernent principalement que les voiries revêtues.

L'absence d'aménagement de nouvelles voiries a contribué à l'aggravation de la congestion du réseau primaire revêtu et la dégradation des conditions de la circulation à l'entrée de la capitale, notamment en période de pointe.

Il est nécessaire de remettre à niveau le réseau existant et surtout de l'accroître, la politique du pays étant non seulement de freiner la croissance démographique mais aussi d'accroître son urbanisation (le taux d'urbanisation actuelle est d'environ 12 %), ce qui nécessitera la mise en place d'un réseau de voirie important à moyen et long terme.

Rechercher des actions génératrices de recettes permettant aux communes de consolider davantage les ressources financières pour la mise à niveau, l'extension et l'entretien des voiries urbaines, constitue un impératif pour une résorption significative du déficit financier chronique observé par les différentes Mairies, en particulier Bujumbura.

5.3.5 Principales problématiques

5.3.5.1 Développement et modernisation du réseau routier

La densité du réseau routier classé est élevée et devrait être suffisante pour satisfaire la demande de transport interurbain au cours de la prochaine décennie, mais à condition que le réseau routier soit bien entretenu. Cependant, des axes reliant certains chefs-lieux de province vers l'extérieur du pays, notamment la Tanzanie, pourront être modernisés afin d'améliorer le trafic international et réduire les coûts de transport vers le port de Dar Essalam. Compte tenu des conditions climatiques et les nombreux jours de pluie, L'ensemble des routes nationales devront être revêtues au cours des dix (10) prochaines années.

Les routes provinciales sont en terre et une partie significative est en mauvais état. Les plus chargées en trafic (50 %) devront être réhabilitées et revêtues au cours des dix (10) prochaines années.

Afin d'optimiser les travaux routiers à mettre en place, l'OdR devra préparer un schéma directeur de développement et de modernisation du réseau routier classé.

Près de 80 % du réseau routier communal ainsi que les pistes agricoles est en mauvais état. La mobilité des populations rurales n'est que de 20 %, soit l'un des plus bas d'Afrique Sub-Saharienne.

A l'instar du réseau routier classé, le développement des pistes rurales porte sur leur mise à niveau et leur modernisation. Afin d'atteindre un indice de mobilité de 50 % de la population rurale, il faudrait améliorer et mettre niveau environ 2000 km de pistes. Il faudrait aussi élaborer des normes de construction et d'entretien adaptées au contexte de ces pistes en tenant compte de la demande effective motorisée et non motorisée.

5.3.5.2 Amélioration du réseau routier

A l'exception du réseau des routes nationales revêtues, les routes classées en terre ainsi que les routes non classées se sont dégradées au cours des dernières années et doivent rapidement être améliorées. Ceci implique :

- Un accroissement important des ressources financières affectées à l'entretien, en faisant collecter les ressources des usagers de la route directement par le FRN et en affectant une partie de ses ressources à l'entretien du réseau non classé
- La mise en place d'outils de planification basés sur une banque de données routières efficace et pérenne
- Le renforcement des qualifications et de motivation du personnel du fonds et de l'office
- Le renforcement des PME et des ACD par la mise en place de programme de formation et d'assistance à la gestion

5.4 Services de transport routier

5.4.1 Principaux textes règlementaires

A l'exception des trafics faibles de personnes et de marchandises le long du lac Tanganyika, la grande majorité du trafic national s'effectue par voie routière. Les services de transport routier sont régis par la loi n°1/04 du 17 Février 2009 portant sur les transports intérieurs routiers et la loi n°1/26 du 23 Novembre 2012 portant code de circulation routière.

La loi sur les transports routiers intérieurs traite notamment de :

- La tutelle des transports intérieurs qui relève du Ministre en charge des transports et qui agit par ordonnance ou propose les décrets d'application de la loi
- L'institution d'une Commission Nationale Consultative chargée de la Prévention et de la Sécurité Routière et des commissions provinciales, devant être associées à l'élaboration et à la mise en œuvre de la politique de transports intérieurs routiers
- La reconnaissance du transport pour compte propre
- Le caractère prioritaire accordé au développement du transport collectif et la responsabilité de l'Etat pour l'organisation du transport public

- La libéralisation du transport et particulièrement des tarifs
- L'obligation faite à tout conducteur de détenir un permis de conduire dont l'admission aux épreuves organisées par le Ministère en charge des transports est subordonnée à l'obtention d'un certificat d'aptitude professionnelle délivré par un établissement de formation reconnu par le Ministère de tutelle ou d'une auto-école agréée
- L'obligation du contrôle technique périodique effectué par les services compétents disposant d'équipements appropriés
- La responsabilisation du Ministère en charge des transports pour l'immatriculation des véhicules et la délivrance de plaques ainsi que la mise en place d'un fichier informatisé du parc automobile accessible à tous service public intéressé
- L'obligation de l'assurance automobile
- La responsabilisation du ministère en charge des transports pour l'agrément à la profession de transport intérieur router de personnes et de marchandises, ainsi que la mise en place d'une banque de données pour l'information des services publics utilisateurs et les analyses et décisions sur les services
- L'institution de la lettre de chargement pour le transport des marchandises
- La reconnaissance du transport des personnes par taxi-moto
- La détermination des organes de sécurité routière constitués de la police de roulage et de la circulation, le cellule d'inspecteurs du ministère en charge des transports, la cellule chargée de la protection civile

D'après la loi, les transports de personnes et de marchandises sont complètement libéralisés, en particulier les tarifs. Dans le cas du transport de marchandise pour compte d'autrui, le transporteur doit délivrer une lettre de chargement. Il faut noter que la loi prévoit que le Ministère de tutelle doit préparer de nombreux décrets d'application. A ce jour peu de décrets sont entrés en vigueur.

La loi portant code de la circulation routière qui est entrée en vigueur, concerne tous les véhicules à moteur, cycles, véhicules à traction animale et marche à pied. Le code établit les règles générales relatives à la circulation routière, l'immatriculation des véhicules, les permis de conduire et licences de transport, la circulation routière, la signalisation routière et les pénalités diverses.

En application des règles de la CAE, la loi fixe la taille des véhicules notamment des camions et des bus et les charges maximales par essieu. Le poids total roulant autorisé d'un véhicule articulé d'un ensemble composé d'un véhicule à moteur et d'une remorque ou d'un train double, ne doit pas dépasser 56 tonnes. Le véhicule articulé de doit pas dépasser 6 essieux.

5.4.2 Parc véhicule

Contrairement au texte de loi sur les transports intérieurs, l'immatriculation des véhicules et la préparation des plaques sont effectuées par le Ministère des Finances qui doit tenir un registre des véhicules immatriculés. Cependant, il y a peu de données actualisées sur le parc de véhicules. Une étude détaillée sur le parc de véhicules a été effectuées par l'institut des statistiques en 2013 :

Véhicules particuliers :	35 999
Camions :	4 020
Camionnettes :	6 296
Autocars :	3 966
Tracteurs agricoles :	165
Remorques :	114

Motos :	28 697
Total	79 643

D'après l'ISTEEUB :

- Le parc est très âgé. Seulement 2 % des véhicules particuliers et 5,5 % des camions ont moins de 5 ans, alors que plus de 73 % des véhicules particuliers et 80 % des camions ont plus de 15 ans
- Plus de 90 % des voitures particulières sont utilisées pour affaire et promenade et 7.3 % pour le transport des personnes (taxis et autres)
- Seulement 17 % des camions sont utilisés pour des transports rémunérés

Il faut noter que la vieillesse de la flotte de véhicules, en particulier pour le transport des marchandises, a conduit à des niveaux de pollution de l'environnement et à des consommations de carburant importants, ce qui résulte en des coûts de transport élevés affectant l'efficacité de l'économie. Des véhicules âgés de plus de 20 ans consomment en moyenne, deux fois plus de carburant que les véhicules modernes.

5.4.3 Flux de trafic

Il existe peu de comptage du trafic sur le réseau routier classé Burundais, permettant de mesurer les variations des flux. Un premier comptage a eu lieu en 1992, un second en 2008 lors de la mise en place d'une banque de données routières et le dernier en 2015 dans le cadre de la construction et le bitumage de la route nationale 19 (Muyinga-Cankuzo). Si les comptages ont été réalisés aux mêmes points en 1992 et 2015, la campagne de comptage de 2008 a été effectuée à des points de comptage différents.

La comparaison des trafics entre 1992 et 2015 fait ressortir un accroissement moyen du trafic de 8 % par an avec sur quelques axes, une croissance supérieure à 10 % par an (RN3 au km 84, RN 4 au Km 19, RN10 au Km 86, RN12 au km 53, ...) et sur d'autres axes, une croissance inférieure à 3 % par an (RN1 entre les km 8 et 94, RN7 entre les km 49 et 101). Les comptages de 2008 ont été effectués durant une autre saison que ceux de 2015 en utilisant une autre méthodologie et rendent difficiles l'analyse des variations du niveau de trafic entre les trois années.

Tableau 18. Recensement de comptage routier sur quelques axes du réseau classé (2008, 2015)

	Comptage 2008			Comptage 2015		
	KM	TIMA total	Camion	KM	TIMA Total	camion
RN1	6	1 836	692	8-35	2 705	524
	51	636	123	35-94	1 082	128
	94	311	57	94-116	2870	42
RN2	1	679	90	0-13	1292	264
	15	502	62	13-65	1511	1016
RN3	18	694	170	0-24	1855	373
	75	99	24	24-84	672	96
	119	381	58	84-113	4471	229
	128	362	92			
RN4	4	3084	390	0-4	8446	446
	15	413	28	4-19	2394	312
RN5	4	2427	301	0-5	1992	312
	41	304	68	5-71	272	48
RN6	3	43	10	0-32	964	191
	70	568	112	32-72	1515	146
	104	450	88	72-105	986	172
	109	335	84			
RN7	7	524	93	13-49	1074	162
	99	75	13	49-101	309	29
	129	136	26	101-49	362	58
RN8	5	1045	178	0-7	550	72
	23	374	50	7-24	288	18
	34	213	24			
RN9	62	289	47	0-40	753	20
				40-86	2017	644
RN10	35	82	12	0-86	518	66
	75	90	14	86-108	447	48
	120	200	38	108-122	125	7
RN11	19	190	30	0-17	586	90
	59	292	61	17-58	375	43
RN13	60	192	30	0-43	2346	58
				43-61	284	44
				61-92	167	28
RN14	31	362	89	0-31	509	57
				31-68	160	26
RN16	10	278	14	0-29	404	31

L'analyse de 2008 a estimé l'accroissement annuel de trafic entre 1992 et 2008. Les résultats de la comparaison montrent que sur la majorité des routes nationales, le trafic a cru en moyenne entre 2 % et 3 %. Les comptages montrent également que les niveaux des flux sont faibles sur l'ensemble du réseau et seulement 5 % des routes nationales revêtues ont des volumes supérieurs à 1000 veh.jour.

Tableau 19. Niveau de trafic sur le linéaire du réseau classé du Burundi (2008)

Niveau de trafic	Km de route	%
TJMA > 1000	47 Km	5%
1000 > TJMA > 500	297 Km	29%
500 > TJMA > 250	327 Km	32%
250 > TJMA > 0	363 Km	35%
Total	1034 Km	100%

Par ailleurs, le pourcentage de poids lourds sur l'ensemble du réseau est en moyenne égal à 18 %, avec essentiellement des camions moyens à deux essieux simples. Les camions avec remorque et les semi-remorques représentent chacun de l'ordre de 1 % des véhicules. Sur les corridors internationaux, le pourcentage de poids lourds atteint 22 %. Les VL (y compris les Pick up et les 4X4) représentent 61% et les minibus 18 %.

L'analyse des comptages effectués en 2015 montre que le trafic journalier moyen est assez faible sur l'ensemble du réseau classé, à l'exception de quelques tronçons routiers situés à l'entrée de Bujumbura. Les capacités existantes devraient être en mesure de satisfaire la demande au cours des 25 prochaines années. Cependant, la mise en place d'un schéma directeur de développement du réseau classé devrait permettre de mieux identifier des insuffisances de capacité sur certaines sections critiques et mettre en place des programmes de modernisation du réseau (élargissement, 2x2 voies, ...) sur ces tronçons spécifiques.

Pour le transport urbain, la population de la commune de Bujumbura va continuer à s'accroître à un taux moyen de 1,9 % par an, pour atteindre 918 000 en 2030 et 1,251 millions en 2050.

Tableau 20. Evolution de la population urbaine à Bujumbura (2010 – 2030)

Année	Population
2010	584 057
2015	674 941
2016	692 330
2020	759 900
2025	839 854
2030	918 737

Source : ISTEEBU

Selon l'enquête sur la « mobilité urbaine » à Bujumbura, elle est estimée en moyenne à 2 déplacements journaliers, tous modes confondus et ce par personne de 14 ans et plus. Les statistiques démographiques par tranche d'âge montrent que la population de 14 ans et plus à Bujumbura dépasse 60 %.

En appliquant ce ratio et en admettant qu'au moins 40 % des déplacements s'effectuent sur des distances d'au moins 15 minutes, cela conduit à 553 000 déplacements journaliers en 2016 dans la capitale. Ce volume passera respectivement à 608 000 déplacements en 2020 et 1,1 millions en 2030, en admettant une mobilité qui croîtra progressivement à 3 déplacements par jour au cours des quinze prochaines années, suite à l'amélioration progressive du revenu, soit un taux de croissance moyen de la demande en transport urbain de 5 % par an.

5.4.4 Transport de personnes

La loi sur les transports intérieurs de 2009 a libéralisé le transport urbains et interurbain de personnes. Ces segments sont partiellement exécutés par l'OTRACO, une entreprise publique appartenant à l'Etat et placée sous la tutelle du MTTPEAT. Des compagnies privées offrent aussi des services de transport de personne mais il n'existe peu d'informations sur leurs services qui doivent entrer en concurrence avec l'OTRACO.

L'OTRACO qui opère avec 80 bus a vu ses recettes considérablement diminuées depuis 2015 alors que le personnel est resté constant.

Tableau 21. Parc véhicule de l'OTRACO et évolution au cours de la période 2010 - 2017

Année	ISUZU CHR DE 100 PLACES	ISUZU MV 123 DE 100 PLACES	ISUZU JCR DE 60 PLACES	ISUZU MT DE 60 PLACES	ISUZU FRR DE 60 PLACES	ISUZU NPR DE 40 PLACES	TOYOTA COASTER DE 35 PLACES	TOYOTA HIACE DE 14 PLACES
2010	5	4	6	5	4	15	4	0
2011	0	24	0	0	31	7	40	0
2012	0	24	0	0	31	0	41	2
2013	0	24	0	0	30	0	38	2
2014	0	24	0	0	29	0	42	2
2015	0	24	0	0	26	0	39	2
2016	0	22	0	0	29	0	31	2
2017	0	23	0	0	20	0	35	2

Source : OTRACO

Tableau 22. Evolution du personnel de la SOTRACO par grande catégorie (2014 – 2017)

Année	Cadres	Personnel conducteur	Personnel administratif
2014	9	87	147
2015	12	84	159
2016	12	69	154
2017	10	57	136

Source : OTRACO

L'OTRACO a 17 lignes urbaines et 22 lignes de transport interurbain. Elle est la seule compagnie à desservir tous les chefs-lieux de province, même si les d'accès ne sont pas encore revêtus.

Tableau 23. Flux annuels passagers par segment de l'OTRACO (2010 – 2017)

Année	Urbain	Interurbain	Scolaire	Locations	Sous-Régional	Total
2010	168 118	136 432	120 599	150 652	0	575 801
2011	420 295	272 863	401 995	301 305	0	1 396 458
2012	522 550	305 403	535 550	329 130	119 600	1 812 233
2013	424 390	349 397	333 960	436 871	131 560	1 676 178
2014	388 118	344 124	526 640	436 271	102 920	1 798 073
2015	193 871	278 864	568 000	491 099	135 251	1 667 085
2016	1 011 859	244 866	417 600	158 618	45 160	1 878 103
2017	181 079	146 500	280 282	217 249	7 680	832 790

Tableau 24. Recettes et charges d'exploitation de la SOTRACO (Milliards FBU, 2010 – 2017)

Année	Charges d'exploitation	Recettes
2010	2,520	2,605
2011	6,399	6,590
2012	6,647	6,922
2013	7,239	6,975
2014	6,826	6,859
2015	3,684	3,700
2016	3,613	3,640
2017	3,956	3,990

Tant à Bujumbura que pour le transport interurbain, l'OTRACO est concurrencée non seulement par des entreprises privées utilisant des bus ou des minibus, mais aussi par les taxis, les moto-taxis et les touk-touk. Il existe peu de données sur ces trafics. Dans la situation actuelle et d'après l'étude sur la mobilité urbaine (2018), les transporteurs privés occupent une place prépondérante du marché. Dans la Mairie de Bujumbura, la part qu'ils détiennent est de 54 %.

Il semblerait que la contrainte n'est plus tellement l'insuffisance des véhicules dans le pays ou dans la ville de Bujumbura pour le transport des personnes, mais plutôt question de :

- Résoudre le problème de la mobilité urbaine étant donné que les infrastructures routières ne sont pas développées au même rythme que l'accroissement des véhicules (Les bus de l'OTRACO circulent sur un réseau revêtu ou pavé, réseaux qui sont souvent éloignés des lieux de résidence des usagers) et le réseau routier urbain est très insuffisant
- S'assurer que les responsabilités d'organisation soient mieux partagées entre le MTPPEAT et les autorités locales

La ville de Bujumbura a créé en 2010 un Département du Transport Urbain qui comprend trois services :

- Le service Aménagement et Gestion des Parkings chargé de la gestion et l'encadrement des parkings ainsi que l'encadrement des associations pour l'hygiène et la sécurité
- Le service Transport Public qui assure le recouvrement de la taxe municipale payée trimestriellement par les transporteurs urbains, conformément à la réglementation sur les taxes communales. Il dispose d'un fichier des transporteurs qui n'est pas à jour
- Le service sécurité routière mis en place en 2013

Les difficultés observées par la mairie dans le domaine du transport urbain sont principalement les suivants :

- Un faible taux de recouvrement de la taxe municipale et l'indisponibilité d'un fichier à jour des transporteurs
- Le manque d'arrêts et abris bus, panneaux de signalisation et équipements pour le transport urbain (gares routières, parkings)
- Le manque de terrains pouvant être affectés à la construction d'équipements

- L'impossibilité d'assurer, sur fonds propres, le financement des investissements nécessaires en équipements

5.4.5 Transport national de marchandises

Comme les transports de personne, les transports de marchandise ont été libéralisés tant dans leur exploitation que la tarification. Les tarifs sont élevés ce qui constitue un obstacle pour le développement économique.

L'OdR ne fait pas de contrôles systématiques des surcharges des camions. Lors de la mise en place de la banque de données, des mesures de la charge à l'essieu ont été réalisées sur les RN 1, 2, 7 et 14. Il ressort que la surcharge est importante sur les corridors internationaux où plus de 60 % des véhicules lourds sont surchargés et pouvant atteindre 60 % des chargements autorisés. La surcharge est moins importante pour le trafic national (25 %) des camions, surtout les camions lourds et pour lesquels la surcharge pouvait atteindre 20 % des chargements autorisés. Ceci conduit à une dégradation rapide des réseaux routiers.

5.4.6 Principales problématiques

D'une manière générale, les transports urbain et interurbain de passagers souffrent d'un déficit d'organisation, d'un manque d'équipements (gares routières ou simples aires de stationnement aménagées) pour l'OTRACO et les opérateurs privés, l'absence d'encadrement et d'un cadre de concertation.

Dans la ville de Bujumbura, l'OTRACO est confrontée à un manque de coordination et de régulation du transport collectif qu'il assure en concurrence avec les opérateurs privés, faute de l'existence d'une stratégie de développement du transport urbain. L'absence d'un plan de circulation de la capitale et l'étalement spatial du tissu urbain de Bujumbura ont davantage amplifié les dysfonctionnements du sous-secteur et l'augmentation des coûts globaux de transport urbain.

Le département du transport urbain de la Mairie de Bujumbura n'a pas les moyens techniques, humains et financiers pour mettre en place un système de transport urbain efficient.

Les transports de marchandise souffrent de coûts élevés, dû entre autre à l'âge du parc des camions qui doit-être rapidement rajeuni et à l'état du réseau routier qui doit être rapidement amélioré.

Afin de mieux suivre l'évolution des services de transport de marchandise, la lettre de chargement prévue dans la loi de 2009 sur les transports intérieurs, devrait être mise en application rapidement.

6 Etat des lieux du transport ferroviaire et lacustre, logistique et transport multimodal

Le transport multimodal, le développement du transport ferroviaire et lacustre ainsi que l'émergence de plateformes logistiques à l'intérieur du pays et sur les couloirs internationaux, constituent pour le Burundi, des attributs essentiels pour un transport efficace où les divers modes 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.

Certaines avancées ont été observées au cours des dernières années, notamment l'amélioration de la chaîne portuaire, la promotion de la coopération et l'organisation entre les producteurs, les exportateurs et les fournisseurs de service, le développement progressif de points multiples de consolidation et d'arrêts routiers, Plusieurs contraintes sont néanmoins observées, en particulier des procédures de dédouanement qualifiées de longues, des infrastructures en partielle adéquation avec la demande, un déficit important en plateformes logistiques et en infrastructures d'entreposage, une profession liée à la logistique embryonnaire, une faible utilisation des TIC et un respect des délais qui demande à être davantage amélioré.

Ces indicateurs montrent l'urgence de trouver des solutions, alliant acteurs publics et privés, en vue de réduire de manière significative les coûts importants (directs et indirects) liés aux infrastructures portuaires, ferroviaires et la logistique.

L'analyse porte sur l'évaluation de la capacité logistique du Burundi, y compris lacustre et ferroviaire et l'adéquation avec les besoins, la performance des corridors internationaux, la chaîne logistique de manière globale ainsi que le rôle des différents intervenants. Elle est conclue par une synthèse des principales problématiques et une analyse SWOT.

6.1 Analyse de la structure des échanges extérieurs du Burundi et perspectives de développement

6.1.1 Méthodologie

L'analyse de la structure des échanges extérieurs du Burundi constitue un premier pas nécessaire pour caractériser les marchés locaux et les flux de marchandises internationaux, lesquels conditionnent l'état de la demande internationale de transport routier, ferroviaire, lacustre et services logistiques futurs. Elle porte notamment sur :

- Une rétrospective des cinq (5) dernières années pour relater l'évolution des échanges extérieurs du pays, les flux transitant par le port lacustre de Bujumbura et les principaux corridors en terme de :
 - **Tonnage** (import / export). En effet, le déséquilibre des flux par sens pourrait affecter les coûts de transport. A titre indicatif, pour le transport par conteneur, les déséquilibres commerciaux signifient le déplacement de conteneurs vides qui doit être pris en compte dans les coûts globaux de transport

- **Mode de conditionnement** (General cargo, conteneurs, vrac solide, vrac liquide) qui affecte le choix du mode de transport le plus approprié⁵
- **Mode de transport** (routier, ferroviaire, lacustre) permettant d'apprécier l'adéquation entre l'évolution prévisible du trafic avec l'état et la capacité des infrastructures (routières, ferroviaires, portuaires), l'état des équipements (camions, locomotives, wagons, navires), leur impact sur les prestations de transport (en termes de surcoût et de transit time) et une optimisation de la distribution par mode
- Les perspectives des échanges extérieurs du Burundi à l'horizon 2030 et leur impact sur la capacité future des infrastructures de transport et de distribution
- L'identification des principales zones économiques (bassins de consommation) en fonction de la ventilation des flux de trafic à l'intérieur du Burundi (grandes agglomérations)

Principaux objectifs recherchés :

- Massifier les flux de trafic, atténuer les retours à vide
- Identifier les modes de transport les plus appropriés (routier, ferroviaire, lacustre) en termes de coût et de transit time en fonction de la nature et du conditionnement des marchandises à transporter
- Anticiper l'implantation des infrastructures de transport et des zones logistiques autour des principaux pôles économiques et leur connexion aux réseaux de transport

6.1.2 Rétrospective des échanges extérieurs du Burundi 2013 - 2017

6.1.2.1 Analyse des flux par sens (import / export)

L'essentiel des importations du port lacustre de Bujumbura vient du corridor Sud via le port de **Mpulungu** en Zambie (80 %). Les flux sont essentiellement composés de marchandises en vrac (ciment, clinker, maïs, sucre, ..). Jusqu'en Octobre 2018, le trafic conteneur venant de Dar Essalaam par chemin de fer via le port de Kigoma puis par voie lacustre vers le port de Bujumbura n'a pas encore repris.

- Trafic via le port de Bujumbura (par voie routière & voie lacustre)

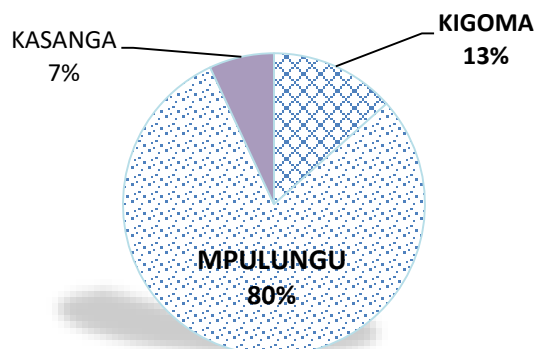
Tableau 25. Evolution du trafic lacustre au port de Bujumbura (T, 2013 - 2017)

	Tonnes				
	2013	2014	2015	2016	2017
Importation	95 754	126 119	72 371	101 255	176 157
Exportation	11 163	8 297	9 889	7 724	4 330
Total	106 917	134 416	82 261	108 979	180 487

Source : GPS (Global Port Services, Bujumbura)

⁵ Spectre de transport

▪ Origine du trafic lacustre de Bujumbura (2017)



Les déséquilibres entre les importations (90 à 99 %) et les exportations (1 % à 10 %), observés par les trois corridors de désenclavement du Burundi, affectent négativement les coûts de transport en raison de la proportion importante des retours à vide dans le sens export.

▪ Trafic via le port de commerce de Mombasa – Kenya (corridor Nord)

Tableau 26. Evolution du commerce international du Burundi par le corridor Nord (T, 2013 – 2017)

	Tonnes				
	2013	2014	2015	2016	2017
Importation	66 227	78 961	75 690	87 657	93 282
Exportation	682	139	12	549	580
Total	66 909	79 100	75 702	88 206	93 862

Source : Kenya Port Authority (KPA). * : Estimation

▪ Trafic via le port de commerce de Dar Es Salaam – Tanzanie (corridor Central)

Tableau 27. Evolution du commerce international du Burundi par le corridor Central (T, 2013 – 2017)

	Tonnes				
	2013	2014	2015	2016	2017
Importation	336 319	332 887	348 806	301 000	403 823
Exportation	14 106	16 118	14 007	19 374	12 192
Total	350 425	349 005	362 813	320 374	416 015

Source : TPA (Tanzania Port Authority)

▪ Répartition des flux sur les corridors Nord, Central et Sud

Tableau 28. Répartition (%) du flux de commerce international du Burundi sur les corridors Nord, Central et Sud (2013 – 2017)

	2013			2014			2015			2016			2017			Moyenne		
	CN	CC	CL	CN	CC	CL	CN	CC	CL	CN	CC	CL	CN	CC	CL	CN	CC	CL
IMPORTATION	15%	76%	9%	17%	70%	13%	16%	76%	8%	19%	66%	15%	14%	62%	24%	16%	70%	14%
EXPORTATION	4%	84%	12%	1%	88%	11%	1%	84%	15%	2%	85%	13%	4%	90%	5%	2%	86%	11%
Total	15%	76%	9%	16%	71%	13%	16%	76%	8%	18%	67%	15%	14%	62%	24%	16%	70%	14%

CN : Corridor Nord, CC : Corridor Central (Routier), CL : Corridor Central Rail/Lac

Le **corridor central** (CC) contribue pour environ 70 % aux échanges extérieurs du Burundi. Les efforts doivent être particulièrement focalisés sur le suivi, l'analyse et l'amélioration de l'efficacité de ce corridor vital pour l'économie Burundaise et ceci passe nécessairement par le renforcement des relations de coordination et de coopération avec les autorités Tanzaniennes. La part (%) du corridor Sud a cru au cours des dernières années. Son potentiel pourrait être davantage renforcé, à condition de rajeunir la flotte lacustre et réhabiliter les principaux ports, notamment Bujumbura et Mpulungu (en Zambie).

6.1.2.2 Analyse des flux par mode de conditionnement

6.1.2.2.1 Hypothèses

En l'absence de statistiques détaillées sur le nombre de conteneurs 20'/40', le chargement moyen des EVP a été évalué sur la base d'une compilation des chiffres disponibles 2013-2017 de la manière suivante : chargement d'un EVP à l'import = 13,5 T et chargement d'un EVP à l'export = 21,7 T.

6.1.2.2.2 Corridor Nord

Tableau 29. Evolution des échangeurs extérieurs du Burundi par mode de conditionnement via le corridor Nord (T, 2013 – 2017)

		tonnes					
Corridor Nord	Conditionnement	2013	2014	2015	2016	2017	PART (Imp & Exp)
Importations Burundi	Conteneurs	54 306	64 748	62 066	71 879	76 491	82%
	General cargo	11 921	14 213	13 624	15 778	16 791	18%
Exportations	Conteneurs	682	139	121	549	580	
Total		66 909	79 100	75 811	88 206	93 862	100%
Source : compilation à partir des données KPA						Mom B 199	

6.1.2.2.3 Corridor Central (Routier)

Tableau 30. Evolution des échangeurs extérieurs du Burundi par mode de conditionnement via le corridor Central routier (T, 2013 – 2017)

Corridor Central		tonnes					PART (Imp & Exp)
conditionnement	2013	2014	2015	2016*	2017		
Importations	Conteneurs	123 381	129 708	131 514	113 489	152 258	40%
	vrac liquide	165 980	157 332	159 211	137 390	184 323	44%
	vrac sec	46 958	45 847	58 081	50 121	67 242	16%
	total Imp	336 319	332 887	348 806	301 000	403 823	100%
Exportations	Conteneurs	14 106	16 118	17 007	19 374	12 192	
Total Imp + Exp		350 425	349 005	365 813	320 374	416 015	

6.1.2.2.4 Corridor Central (Rail/Lac)

Tableau 31. Evolution des échangeurs extérieurs du Burundi par mode de conditionnement via le corridor Central Rail/Lac (T, 2013 – 2017)

Corridor Lac		tonnes					PART
Conditionnement	2013	2014	2015	2016	2017		
importations	Conteneurs						
	vrac liquide						
	vrac sec	40 654	62 065	35 880	68 043	156 886	99,6%
	total	40 654	62 065	35 880	68 043	156 886	
Exportations	Conteneurs						
	vrac liquide					162,9	0,1%
	vrac sec	2 100,0	2 015,0	3 026,0	2 955,0	494,9	0,3%
	total	2 100,0	2 015,0	3 026,0	2 955,0	657,8	
Total Imp & Exp		42 754	64 080	38 906	70 998	157 544	100%

L'activité « route » au port de Bujumbura porte essentiellement sur le dédouanement des importations et exportations par voie routière des corridors Nord et Central. Les estimations sont menées en évitant de les décompter deux fois au niveau du trafic des corridors et au niveau du trafic du port. Sur la base de ces considérations, le trafic global conteneur (en EVP) du Burundi se présente de la manière suivante.

Tableau 32. Flux des conteneurs Burundais à l'import et à l'export par corridor (EVP, 2013 – 2017)

TEUs					
DAR ES SALAAM BURUNDI	2013	2014	2015	2016	2017
Imp	9 120	9 588	9 721	8 389	11 254
Exp	666	136	12	536	567
total	9 786	9 724	9 733	8 925	11 821

MOMBASA BURUNDI	2013	2014	2015	2016	2017
Imp	4 014	4 786	4 588	5 313	5 654
Exp	31	6	1	25	27
total	4 927	5 843	5 595	6 505	6 922

TOTAL BURUNDI	2013	2014	2015	2016	2017
Imp	13 134	14 373	14 309	13 702	16 908
Exp	697	142	13	561	594
total	14 712	15 566	15 328	15 429	18 743

Les flux EVP via le corridor central a évolué à un taux annuel moyen de 3,1 % sur la période 2013 -2017, inférieur au taux annuel moyen global estimé à 4,8 %, en partie en raison de la congestion du port Tanzanien.

6.1.2.3 Analyse des flux par mode de transport

6.1.2.3.1 Via le port lacustre de Bujumbura

Tableau 33. Evolution des flux par mode de transport au port lacustre de Bujumbura (% , 2013 – 2017)

	2013	2014	2015	2016	2017	PART moyenne	
IMP LAC	42%	49%	50%	67%	89%	60%	
EXP LAC	19%	24%	31%	38%	16%	26%	
TOTAL LAC	40%	48%	47%	65%	87%		57%
IMP ROUTE	58%	51%	50%	33%	11%	40%	
EXP ROUTE	81%	76%	69%	62%	84%	74%	
TOTAL ROUTE	60%	52%	53%	35%	13%		43%
TOTAL IMP	90%	94%	88%	93%	98%	92%	
TOAL EXP	10%	6%	12%	7%	2%	8%	
TOTAL General							100%

Source : GPS

L'analyse des statistiques sur la période 2013 - 2017 fait ressortir les principaux constats suivants :

- En moyenne, 57 % du trafic (Imp + Exp) au port lacustre de Bujumbura s'effectue par mode lacustre et 43 % par mode routier. Il convient cependant de noter la tendance baissière du mode routier au bénéfice du mode lacustre
- Les importations s'effectuent en moyenne à raison de 60 % par voie lacustre et 40 % par voie routière
- Les exportations s'effectuent en revanche en moyenne à raison de 74 % par voie routière et seulement 26 % par voie lacustre

6.1.2.3.2 Via les corridors Nord & Central

Les possibilités de transport offertes actuellement au Burundi pour ses échanges avec l'extérieur via les ports de commerce de Mombasa et Dar Essalaam se présentent de la manière suivante.

(i) Corridor Nord :

- i.1. Voie routière reliant Mombasa – Nairobi – Kampala – Kigali à Bujumbura. Dans la situation actuelle, l'intégralité (100 %) des transports du Burundi emprunte cette voie
- i.2. Voie combinée rail / route à travers l'ICD⁶ (port sec) de Nairobi. Les importateurs Burundais répugnent jusqu'alors à utiliser cet ICD qui permet en principe d'écourter le trajet entre Bujumbura et Mombasa d'environ 450 km, essentiellement pour des raisons de transit time et des retards liées aux formalités de dédouanement qui jouent actuellement en faveur du transport par camion

Avec la mise en service récente d'une nouvelle ligne ferroviaire « Madaraka Express Service » à écartement standard (SGR)⁷ entre Mombasa et le port sec de Nairobi ainsi que la coopération d'armateurs internationaux desservant régulièrement Mombasa, les importateurs commencent à envisager favorablement le recours à cette alternative.

(ii) Corridor Central :

- ii.1. Voie routière reliant Dar Es Salaam – Isaka – Kobero à Bujumbura. Dans la situation actuelle, l'intégralité (100 %) des transports du Burundi empruntent cette voie
- ii.2. Voie combinée rail / lac à travers le port de Kigoma (Zambie). Cette alternative n'est pas utilisée dans la situation faute de réhabilitation de la voie ferroviaire Tanzanienne jusqu'à Kigoma et des installations du port lacustre Zambien
- ii.3. Voie combinée rail / route

Bien que la Tanzanie ait investi dans la construction d'un port sec à Isaka, relié par ligne de chemin de fer au port de Dar Essalam (environ 971 km), les flux du trafic en transit vers le Burundi sont acheminés entre Dar Essalam et Bujumbura presque exclusivement (100 %) par voie routière. Les raisons invoquées par les importateurs Burundais sont les mêmes que celles invoquées pour le cas du port sec de Nairobi, essentiellement perte de temps et longues procédures de dédouanement.

6.1.3 Prévision des échanges extérieurs du Burundi à l'horizon 2030

6.1.3.1 Hypothèses

- Les prévisions du trafic à moyen et long terme sont compilées sur la base de l'évolution du PIB et du taux annuel de croissance démographique du Burundi. Le taux structurel retenu pour la projection des échanges extérieurs à l'horizon 2030 est de 6 % (scénario de base). Par ailleurs, des simulations sont effectuées sur la base d'une variation potentielle de + ou – 10 % (scénarios haut & bas)

⁶ Inland Container Depot

⁷ SGR : Standard Gauge Railway

- La réhabilitation du chemin de fer Dar Essalam – Kigoma : les autorités Tanzaniennes n’ont pas encore officiellement planifié le démarrage de ce projet. Il semble que la priorité soit actuellement accordée au projet de réhabilitation de la voie ferrée Dar Essalam – Isaka (971 km) qui a effectivement démarré en Avril 2017 ainsi que la construction de la ligne Isaka – Kigali (494 km) / Keza – Musongati (197 km). Des incertitudes pèsent cependant sur le projet de réhabilitation du corridor (rail / lac) entre Dar Essalam – Kigoma – Bujumbura, d’autant plus que plusieurs prérequis persistent pour que cette alternative puisse relever les défis de compétitivité de la voie routière Dar Essalam – Kobero –Bujumbura
- La voie lacustre est la seule alternative entre l’Afrique Australe et les pays enclavés d’Afrique de l’Est
- L’allongement du quai fret au port lacustre de Mpulungu est considéré crucial voire impératif pour la fluidité de la navigation marchande avec le port de Bujumbura. L’importance du dragage du port de Kigoma constitue également un impératif ainsi que l’amélioration de ses installations destinées au trafic conteneur

Figure 1. Tracé du chemin de fer Dar Essalam – Kigali - Bujumbura



6.1.3.2 Projection du trafic au port de Bujumbura

Les flux du trafic pour les trois (3) scénarios (bas, moyen, haut) sont consignés dans le tableau suivant. Ils varient entre 300 000 et 400 000 T à l’horizon 2030, en considérant une répartition globale qui restera inchangée au cours des quinze (15) prochaines années.

Tableau 34. Prévisions du trafic au port lacustre de Bujumbura (T, 2020 – 2030)

													tonnes
Hypothèse	2020	2025	2030		Hypothèse	2020	2025	2030		Hypothèse	2020	2025	2030
Basse à 5,5%					moyenne à 6%					Haute à 6,5%			
imports	206 851	270 346	353 331		import	209 806	280 767	375 730		imports	212 789	291 539	399 434
Exports	5 084	6 645	8 685		Export	5 157	6 901	9 236		Exports	5 230	7 166	9 818
Total	211 935	276 991	362 016		Total	214 963	287 669	384 966		Total	218 019	298 705	409 252

Sur la base des volumes évalués par le plan directeur du port de Bujumbura, les flux atteindront 500 000 tonnes en 2030, valeur pouvant constituer un objectif pour les pouvoirs publics. Des préalables doivent cependant être réalisés, en particulier la ratification d'accords bilatéraux avec les pays limitrophes ainsi que des tarifs et des transit-times attractifs.

6.1.3.3 Projection du trafic corridor (Nord)

Tableau 35. Prévisions du trafic sur le corridor Nord (T, 2020 – 2030)

Trafic Mombasa - Bujumbura			
Hypothèse basse à 5,5%	2020	2025	2030
imports (DWT)	109 536	143 159	187 103
Exports (DWT)	680	889	1 162
Total	110 216	144 048	188 265
Hypothèse moyenne à 6%	2020	2025	2030
imports (DWT)	111 100	148 678	198 964
Exports (DWT)	690	924	1 236
Total	111 791	149 601	200 200
Hypothèse Haute à 6,5%	2020	2025	2030
imports (DWT)	112 680	154 381	211 516
Exports (DWT)	700	959	1 314
Total	113 380	155 341	212 830

Trafic Mombasa - Bujumbura			
Hypothèse basse à 5,5%	2020	2025	2030
TEUs	6 680	8 731	11 411
GC (DWT)	19 839	25 929	33 888
Hypothèse moyenne à 6%	2020	2025	2030
TEUs	6 776	9 067	12 134
GC (DWT)	20 122	26 928	36 036
Hypothèse haute à 6,5%	2020	2025	2030
TEUs	6 872	9 415	12 900
GC (DWT)	20 408	27 961	38 309

6.1.3.4 Projection du trafic corridor (Central)

Tableau 36. Prévisions du trafic sur le corridor Central (T, 2020 – 2030)

Trafic Dar Es Salaam - Bujumbura			
Hypothèse basse à 5,5%	2020	2025	2030
imports (DWT)	474 186	619 742	809 978
Exports (DWT)	14 316	18 711	24 454
Total	488 502	638 453	834 432
Hypothèse moyenne à 6%	2020	2025	2030
imports (DWT)	480 960	643 633	861 325
Exports (DWT)	14 521	19 432	26 005
Total	495 481	663 065	887 330
Hypothèse Haute à 6,5%	2020	2025	2030
imports (DWT)	487 798	668 325	915 664
Exports (DWT)	14 727	20 178	27 645
Total	502 525	688 503	943 309

Trafic Dar Es Salaam - Bujumbura			
Hypothèse basse à 5,5%	2020	2025	2030
TEUs	29 609	38 697	50 576
GC (DWT)	87 930	114 921	150 198
Hypothèse moyenne à 6%	2020	2025	2030
TEUs	30 032	40 189	53 782
GC (DWT)	89 186	119 352	159 719
Hypothèse Haute à 6,5%	2020	2025	2030
TEUs	30 459	41 731	57 175
GC (DWT)	90 455	123 931	169 796

En 2030, les estimations du volume des échanges extérieurs du Burundi via les corridors Nord et Central varient de 188 000 T à 212 000 T pour le corridor Nord et de 834 000 T à 943 000 T pour le corridor Central.

6.1.3.5 Projection du trafic global (hors vrac liquide & solide)⁸

Tableau 37. Prévisions du trafic global international du Burundi (T, 2020 – 2030)

Trafic Corridors Nord & Central et Port			
Hypothèse basse à 5,5%	2020	2025	2030
Imports (DWT)	776 282	986 664	1 265 333
Exports (DWT)	16 039	21 229	28 162
Total	792 321	1 007 893	1 293 495
Hypothèse moyenne à 6%	2020	2025	2030
Imports (DWT)	778 914	990 375	1 270 238
Exports (DWT)	16 051	21 246	28 184
Total	794 965	1 011 621	1 298 423
Hypothèse Haute à 6,5%	2020	2025	2030
Imports (DWT)	781 571	994 139	1 275 237
Exports (DWT)	16 063	21 263	28 207
Total	797 633	1 015 401	1 303 444

Trafic Corridors Nord & Central et Port Bujumbura			
Hypothèse basse à 5,5%	2020	2025	2030
TEUs	36 289	47 428	61 987
GC (DWT)	107 769	140 850	184 086
Hypothèse moyenne à 6%	2020	2025	2030
TEUs	36 807	49 257	65 916
GC (DWT)	109 309	146 280	195 755
Hypothèse Haute à 6,5%	2020	2025	2030
TEUs	37 331	51 146	70 075
GC (DWT)	110 863	151 892	208 105

Au total et en 2030, les flux de commerce international du Burundi s'élèveront en moyenne à 1,3 Millions T, 60 % via le corridor Central, 14 % via le corridor Nord et 26 % via le corridor Sud.

6.1.3.6 Projection du trafic minier

Les réserves du Burundi en Nickel sont estimées à 284 Millions T, réparties entre Musongati, Waga, Nyabikere et Muremura. La date de démarrage des exportations dépendra des facteurs suivants :

- (i) Des prix internationaux attractifs du nickel
- (ii) L'achèvement des travaux de réhabilitation de la ligne Dar Essalam – Isaka
- (iii) La construction de l'embranchement Keza – Musongati
- (iv) La désignation de l'entreprise qui exploitera les mines et le démarrage des opérations d'extraction
- (v) L'apprêtement des infrastructures portuaires et la négociation des contrats de transport

Le volume annuel des exportations dépendra de la nature du produit exporté⁹ :

- Nickel brut : 4 millions de tonnes/an
- Nickel en métal ou sous forme de minerai à teneur élevée en métal : 50 à 70 000 T /an

⁸ DWT : Dead Weight Ton

⁹ Source : Banque Africaine de Développement

Les principaux obstacles techniques au développement de ces ressources minières sont les suivants :

- Accès à une électricité à bas coût
- Modalités d'importation des équipements nécessaires au secteur minier
- Infrastructures nécessaires pour l'exportation vers les marchés internationaux

Pour ce qui est du transport terrestre, le moyen le plus adapté et le plus économique est la voie ferrée, pour l'acheminement du produit sur plus de 1400 km vers le port de chargement. Les possibilités envisagées dans la situation actuelle, dans un cadre de coopération régionale entre la Tanzanie, le Burundi et le Rwanda, se profilent de la manière suivante.

Scénarios d'embranchement

- Réhabilitation de la voie unique Dar Essalam – Isaka (971 km) en plusieurs phases dont la première a démarré en 2017
- Construction d'une ligne à écartement standard Isaka – Kigali sur 605 km
- Embranchement d'une ligne de 197 km vers Musongati à partir de Keza
- Un deuxième embranchement de 300 km entre Uvinza (sur la ligne Dar Essalam - Kigoma) et Bujumbura est envisagé par le Burundi, avec possibilité de connexion à la ligne Keza - Musongati au niveau de Gihofi

Scénarios d'exploitation de la mine de Nickel

Deux possibilités d'exploitation sont envisagées par les investisseurs potentiels (source : BAD) :

- Exportation de grandes quantités de minerai pour raffinage à l'étranger (environ 4 millions de tonnes/an)
- Raffinage du nickel sur place et exportation sous forme de métal (max 50 000 tonnes/an) ou en minerai à teneur élevée en métal (un volume légèrement supérieur) et c'est l'option préférée des investisseurs. Le transport des matériaux s'effectuera par voie routière vers la ligne ferroviaire située à proximité de Kigoma

Pour ce qui est des infrastructures portuaires

Exportation de nickel brut

Les infrastructures actuelles du port Dar Essalam ne permettent pas d'absorber le trafic prévisionnel d'environ 4 millions de tonnes de nickel /an. La construction d'un quai adapté à ce trafic (type de navire « handy size », longueur, tirant d'eau, moyens et cadence de manutention, capacité d'accostage : 1 ou 2 navires, embranchement à la voie ferrée...) devra être négociée avec les autorités Tanzaniennes. Une autre alternative en cours d'étude, porte sur la construction d'un nouveau terminal portuaire dans la région de Mbegani à Bagamoyo à environ 70 km au nord de Dar Essalam. Ce projet est l'un des éléments clés du plan directeur des ports de TPA (Tanzania Ports Authority) pour 2008-2028. Il convient également de noter qu'une autre étude est en cours de réalisation, relative à la connexion ferroviaire de ce futur port au réseau ferré du pays.

Exportation de nickel en métal ou sous forme de minerai à teneur élevée en métal (50 à 70 000 T/an)

Les problèmes d'infrastructure ne se posent pas mais il convient de coordonner les aspects opérationnels de manutention et de sécurité avec l'autorité portuaire.

Du point de vue logistique, le premier scénario risque de saturer la capacité de la ligne Dar Essalam – Kigali mais procure un avantage économique en termes d'une meilleure rentabilité de la ligne dans les deux sens :

- Dar Essalam – Kigali : importation de conteneurs pour le Burundi (jusqu'à Isaka), Rwanda, RDC et Nord-Ouest de la Tanzanie
- Kigali – Dar Essalam : exportation du minerai et autres marchandises conteneurisées

6.2 Analyse des capacités logistiques et adéquation avec les besoins

Dans sa vision 2025, le Burundi, en coopération avec les autres pays de la Communauté Est Africaine (CAE) et dans le cadre de la CEPGL et du COMESA, a retenu d'améliorer de manière substantielle, son réseau d'infrastructures routières, hydroélectriques et mettre en place un réseau ferroviaire. Il est également prévu de renforcer les ports sur le Lac Tanganyika, tandis qu'il modernisera et renforcera ses aéroports.

Ces infrastructures lui permettront de tirer profit de sa position géographique, à proximité de la République Démocratique du Congo et son positionnement par rapport aux corridors de transport international Nord, Central et Sud.

6.2.1 Capacités logistiques du Burundi

6.2.1.1 Introduction

L'évaluation des capacités logistiques est destinée à vérifier dans quelle mesure les infrastructures seraient capables de répondre à l'évolution actuelle et prévisible des flux de trafic qui seront générés par les échanges extérieurs du Burundi au cours de la prochaine décennie (2019-2030) et le cas échéant cerner et dimensionner les investissements requis pour combler les éventuels écarts que ce soit pour renforcer les infrastructures existantes ou en créer de nouvelles.

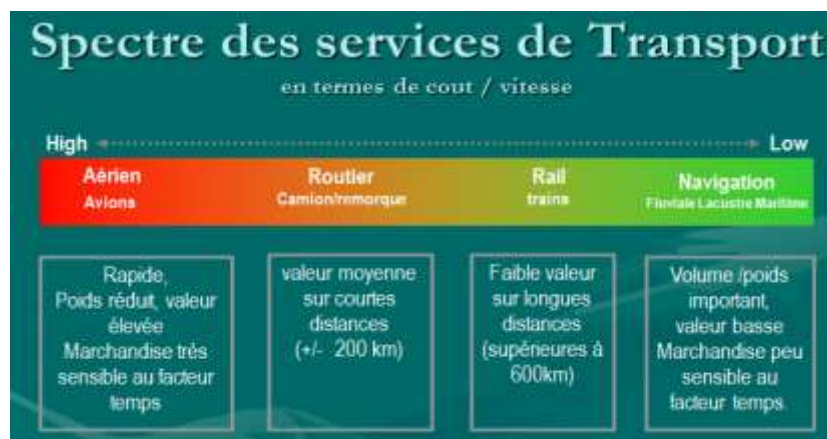
Elle est appréciée à travers :

- L'évaluation des infrastructures propres du pays : réseau routier, ferroviaire, portuaire et transport lacustre, réseau national de distribution
- L'évaluation des infrastructures des corridors internationaux (pour la desserte des échanges extérieurs du pays) couvrant toute la chaîne de transport entre les ports maritimes/lacustres des pays voisins jusqu'aux centres de consommation ou d'exportation à l'intérieur du territoire national. Cette évaluation s'adossera en particulier sur les principales conclusions des études récentes et les mesures d'amélioration tiendront compte du besoin de rééquilibrage modal conformément au spectre des services de transport pour développer les modes durables en termes de consommation d'énergie, nuisance (congestion & pollution) et sécurité & sûreté

Ce spectre indique le mode de transport le plus approprié en fonction de la combinaison des paramètres suivants :

- Volume / poids de la marchandise
- Valeur de la marchandise
- Distance à parcourir
- Sensibilité de la marchandise au facteur temps

La bande en couleur positionne chaque mode de transport en fonction des variables Coût / Vitesse, du plus faible (en vert) vers le plus élevé (en rouge).



Source: adapted from American Association of State Highway and Transportation

A titre indicatif :

- La navigation convient pour le transport du ciment, minerais, céréales...
- L'aérien convient pour le transport de fleurs, vaccins, fruits, médicaments
- Le transport par camion est le moyen idoine dans un rayon de +/- 200 km car il offre un service de porte à porte
- Le transport ferroviaire reste le plus compétitif sur des distances supérieures à 600 km car le train consomme beaucoup moins d'énergie et transporte un volume beaucoup plus important de marchandises. Ce mode convient aux marchandises conteneurisées (de préférence en train bloc), vrac solide (minerais, céréales, ..) ou vrac liquide (en wagons citernes)

Comparatif des modes en termes d'impact sur l'environnement :

- Un bateau (transport fluvial) = 1 200 T = 40 wagons = 60 camions
- Capacité des différents modes :
 - Transport maritime :
 - Un superpétrolier Capsize ≈ 320 000 tonnes de port en lourd
 - Un porte-conteneurs ≈ 5 000 conteneurs (panamax), jusqu'à 18 000 conteneurs (triple E)
 - Transport ferroviaire : un train complet = 1500 à 2000 tonnes ; 216 EVP
 - Transport fluvial : un bateau = de 400 tonnes (automoteur) à 4000 tonnes (convoi poussé)
 - Transport routier : un ensemble articulé (tracteur + semi-remorque) = 25 tonnes

- Transport aérien : 100 tonnes pour le B747

Le choix du mode de transport approprié pour chaque type de marchandise, par l'entremise du report modal, favorise le développement d'une logistique durable qui contribue à la rationalisation de la consommation d'énergie, la réduction des coûts et des nuisances.

6.2.1.2 Ports lacustres

Cette évaluation couvre les ports lacustres du Burundi plus précisément Bujumbura, Rumonge et Kabonga ainsi que les conditions de navigation sur le lac Tanganyika.

6.2.1.2.1 Port de Bujumbura

A. Etat des lieux

Le port de Bujumbura est situé au nord du lac Tanganyika. Il traite non seulement les cargaisons du Burundi mais aussi les marchandises en transit vers le Rwanda et la RDC. Il est au confluent de trois corridors : le corridor nord (Mombasa), le corridor central (Dar-Es-Salaam) et le corridor sud (Mpulungu-Zambie) et sa connectivité couvre les ports lacustres suivants : Kigoma en Tanzanie, Kalemie et Kalundu en RDC et Mpulungu en Zambie.

Il existe un projet de réhabilitation du port, y compris l'extension des quais et du terminal de carburant. Le plan directeur élaboré dans ce cadre en 2012 par l'assistance technique de la JICA envisage plusieurs alternatives pour le développement du port à l'horizon 2030. Le plan a en particulier identifié les composantes prioritaires suivantes pour le développement du port de Bujumbura à l'horizon 2030 :

1. Construction d'un nouveau poste d'accostage destiné aux conteneurs
2. Construction d'un chantier de réparation navale
3. Détournement du canal des eaux de pluie
4. Réhabilitation des quais pour la manutention des marchandises diverses

B. Commentaires

• Capacité du port de Bujumbura

Le port dispose d'une capacité annuelle d'environ 500 000 tonnes. Au vu des prévisions du trafic à l'horizon 2030 (409 000 T selon un scénario haut), les infrastructures portuaires sont à priori suffisantes. La réhabilitation de certaines superstructures et le remplacement des équipements désuets de manutention sont en revanche indispensables dès que possible.

• Construction d'un nouveau poste à quai destiné aux conteneurs

A moins que certaines compagnies de navigation lacustre envisagent de mettre en service des barges autopropulsées pour le transport uniquement des conteneurs, ce qui est à notre avis peu probable pour les raisons suivantes.

La construction d'un poste à quai spécialement dédié pour la manutention des conteneurs est à examiner de manière détaillée, car les navires lacustres sont généralement « Multipurpose » et chargent autant des conteneurs en pontée que du vrac solide, liquide ou autre en cale, l'objectif recherché étant d'assurer un meilleur remplissage de la cargaison. Compte tenu de la capacité en quai actuelle du port

lacustre de Bujumbura, ils peuvent accoster sur les quais existants et les conteneurs peuvent être chargés et déchargés avec des Reach-Stackers ou des grues de quai.

Les autres maillons du corridor Central Sud, en particulier le chemin de fer et le port lacustre de Kigoma en Tanzanie, sont supposés être suffisamment attractifs (en termes de coût et de délai) pour justifier les investissements nécessaires à la résorption du trafic. Les prévisions de la demande à l'horizon 2030 portent sur des volumes compris entre 400 000 et 600 000 T/an et il est important d'examiner l'opportunité des aménagements à mettre en œuvre pour assurer un fonctionnement de l'ensemble du système de transport le long du couloir.

Sur le plan urbain, le port de Bujumbura sera vraisemblablement enclavé d'ici quelques années par le développement urbain de la capitale. L'espace à l'intérieur de l'enceinte portuaire, actuellement dédié au dédouanement des poids lourds venant des ports maritimes, est insuffisant pour faire face à une montée significative du trafic au cours de prochaine décennie. Aussi, il est recommandé de transférer cette activité de dédouanement dans un espace sous douane à l'intérieur d'une zone logistique qu'il est suggéré d'aménager à la lisière de l'agglomération de la capitale en connexion avec les corridors.

Les difficultés à surmonter pour l'introduction des conteneurs dans le transport lacustre et le trafic portuaire de Bujumbura sont principalement les suivantes :

- Les navires opérant actuellement sur le lac Tanganyika ont une capacité sur pontée très limitée en conteneurs (maximum une douzaine)
- Les compagnies de navigation lacustre n'ont aucune certitude que le trafic via le port de Kigoma reprendra, pour investir dans la construction ou l'acquisition de barges automotrices pour le transport de conteneurs, sachant qu'elles se heurtent aussi au problème épineux d'accès au financement
- Les navires lacustres sont généralement « multi-purpose » et chargent les conteneurs en pontée, les vrac solides, sacheries ainsi que les divers en cale pour assurer un meilleur remplissage du navire durant sa rotation. Or ces navires peuvent accoster sur les quais existants et les conteneurs peuvent être chargés et déchargés avec des Reach-stackers ou des grues de quai. En cas de construction d'un poste à quai réservé pour les conteneurs, le navire serait contraint d'accoster à ce poste pour les opérations conteneurs et shifter vers un autre poste à quai pour les opérations de déchargement de vrac et supporter ainsi les frais de shifting
- Les conteneurs sont des équipements appartenant à l'armateur maritime ou sont loués par celui-ci et ne circulent que dans les limites de la connectivité du port maritime avec des conditions strictes et très pénalisantes pour leur protection et leur repositionnement au port de déchargement chez l'agent maritime de cet armateur. Tout dépassement du délai de franchise entraîne l'application de surestaries supportées par le commerçant (importateur)
- Il n'y a aucune garantie de remplissage de ce type de barge dans les deux sens du voyage
- L'introduction du trafic des conteneurs nécessite au préalable la réhabilitation et l'équipement des infrastructures des ports lacustres fréquentés pour pouvoir gérer les interfaces ferroviaire et lacustre ainsi que le stockage et la manutention des conteneurs. Ainsi, la réhabilitation du quai conteneur au port de Bujumbura doit être précédé ou réalisé simultanément avec la réhabilitation à la fois de la voie ferrée Dar Essalam Kigoma et la construction d'un quai au port de Kigoma

- L'alternative rail/lac entre Dar Essalam - Kigoma - Bujumbura nécessite l'intervention de six (6) acteurs principaux : l'armateur maritime, les exploitants des trois (3) ports (Dar Essalam, Kigoma, Bujumbura), le transporteur ferroviaire, la compagnie de navigation lacustre et d'autres acteurs (Douane, transitaire, assurance, banques etc ..), ce qui risque de rendre le processus logistique complexe et la recrudescence des dysfonctionnements pourra pousser le commerçant Burundais à revenir à l'alternative « tout route » même si cela lui coûte plus cher
- La configuration et la capacité des ports lacustres (Bujumbura / Kigoma) ne pourraient pas répondre à l'évolution du trafic conteneurisé à l'horizon 2025 -2030, soit environ 57 000 EVP /an

La voie combinée rail / lac entre Dar Essalam – Kigoma - Bujumbura devrait par ailleurs relever plusieurs défis pour garantir sa viabilité :

- Trouver du fret à l'exportation pour atténuer le manque à gagner inhérent aux retours à vide des trains
- La voie combinée rail/lac devrait être plus compétitive en terme de coût, de fiabilité et surtout en terme de transit time par rapport à la route. Cela suppose une régularité dans les mouvements des trains, un tracking infaillible des cargaisons (en particulier les conteneurs) une maîtrise de la gestion des interfaces portuaires aux trois bouts (Dar Essalam, Kigoma, Bujumbura), y compris les moyens de manutention, le transfert de responsabilité, la facturation et les paiements qui requièrent un système d'information performant
- Réussir la sous-traitance aux compagnies de navigation lacustre pour mettre en service des navires ayant la capacité, la vitesse, la sécurité et un personnel qualifié pour acheminer en toute sécurité et avec la régularité requise entre Kigoma et Bujumbura

• **Construction d'un chantier naval**

Dans la situation actuelle (2018), une cinquantaine de navires de différents pavillons escalent au port de Bujumbura. Cette flotte justifie l'opportunité de la construction d'un chantier d'entretien et de réparation navale, effectuée à la lumière des résultats du plan de développement de la flotte lacustre et doit tenir compte de la disponibilité et des besoins en formation d'une main d'œuvre qualifiée pour l'exploitation du chantier.

Les autres projets prévus aux points 3 & 4 dans le plan directeur (détournement du canal, réhabilitation des quais, remplacement des équipements de manutention à quai) sont en conformité avec les besoins exprimés.

6.2.1.2.2 Port de Rumonge

a. Etat des lieux

Le port de Rumonge reçoit des échanges variés avec la RDC et la Tanzanie, principalement 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 du 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.

Les frais de dédouanement sont chers selon les commerçants Burundais. La situation s'est davantage altérée avec l'ordonnance conjointe n° 720/570/056/2018 du 23/01/2018 portant fixation des taux des droits et redevances perçus sur les activités du transport maritime et portuaire, ce qui a amené plusieurs femmes à abandonner leur commerce.

b. Commentaires

Des études de faisabilité¹⁰ pour déterminer les travaux de réhabilitation et estimer les investissements sont requis. Cependant, la décision de sa réalisation est suspendue aux options qui vont être retenues pour le port de Bujumbura ainsi que les perspectives de coopération et de trafic avec les ports lacustres des pays voisins, notamment RDC et la Zambie (Mpulungu).

6.2.1.2.3 Port de Kabonga

Le port de Kabonga a récemment fait l'objet d'une étude de faisabilité. C'est un projet qui peut s'inscrire dans le cadre d'une politique sociale ou une politique d'équilibre régionale et doit surtout répondre à des attentes réelles de la province.

6.2.1.2.4 Autres ports sur le lac Tanganyika

Les ports du lac Tanganyika en RDC, en Tanzanie et en Zambie présentent une superstructure et des équipements vétustes et sont confrontés à des problèmes d'accès côté terre et côté lac, dûs aux limitations du tirant d'eau résultant de la sédimentation accumulée dans leur majorité.

6.2.1.2.5 Conditions de navigation sur le lac Tanganyika

Il existe de nombreux dangers pour une exploitation sûre des navires sur le lac Tanganyika. Les cartes de navigation ne sont pas disponibles, il n'y a pas d'aides fonctionnelles à la navigation (telles que feux d'atterrissage, balises, bouées, feux de ponton, marques de tête, etc.) et aucune indication sur carte sur l'emplacement des aides à la navigation.

La navigation est principalement assurée par les connaissances locales et limitée à la lumière du jour. Il existe peu ou pas de diffusion efficace d'information en ce qui concerne la sécurité de la navigation, la protection de l'environnement et un système efficace de communication entre navires.

Bien que les navires immatriculés sur le lac Tanganyika disposent de systèmes de radiocommunication, la majorité des ports du lac ne sont pas dotés des services d'assistance maritime formellement structurés. Les bulletins météo ainsi que les avis urgents sécurité « Avurnav¹¹ » destinés aux navigateurs et diffusés généralement par radiotéléphonie, qui concernent des modifications récentes importantes à prendre en compte pour la sécurité de la navigation, sont rares. Ces modifications peuvent être d'origine accidentelle (disparition de balise, épave,) ou programmée (chantier sur le domaine maritime, tir d'artillerie...). Bien que les ports de Bujumbura et de Kigoma soient équipés de balises, celles-ci ne fonctionnent pas ou peu et ne peuvent pas être utilisées.

6.2.1.3 Flotte lacustre

Environ 55 navires fréquentent dans la situation actuelle le port de Bujumbura dont 15 appartiennent au pavillon Burundais. La moyenne d'âge des navires Burundais est estimée à 45 ans avec un écart de 71 ans entre le navire le plus vieux et celui le plus récent.

¹⁰ Un appel d'offres a été récemment lancé et l'évaluation des propositions est en cours

¹¹ Avurnav : Avis Urgent aux Navigateurs

Les trois navires mixtes pouvant transporter à la fois des marchandises diverses en vrac et des conteneurs ont un port en lourd variant de 320 à 1350 T avec une capacité n'excédant pas une dizaine de conteneurs par navire.

Tableau 38. Flotte lacustre du Burundi sur le lac Tanganyika (2017)

ARMATEUR	NOM DU BATEAU	TYPE DE BATEAU	LONGUEUR HT (m)	LARGEUR (m)	POIDS NET (T)	Tirant d'eau En charge(m)	DATE DE MISE EN SERVICE
I. ARNOLAC	- KIZIGENZA	Remorqueur de ligne	33,50	7,58	65,584	3,25	1955
	- TANGANYIKA	Remorqueur de ligne	31,20	5,18	36,886	1,58	1889
	- KIRIMIRO	Remorqueur de ligne	23,50	4,55	25,107		1915
	- MOSO	Remorqueur de rade au port de KIGOMA	12,25	3,00	8,997		1958
	- RUREMESH	Automoteur pour cargo mixte	41,25	9,00	350,000	2,25	1981
	NDAJE-TRANSPORT	Automoteur pour cargo mixte	54,75	8,70	600	3,20	2002
	- COHOHA	Barge-citerne	42,35	7,00	336,556	2,71	1955
	- RWERU	Barge-citerne	32,71	5,85	114,610	1,64	1953
	- SAGAMBA	Barge pour cargo vrac	65,70	10,00	1.396,883	3,77	1955
	- MURINZI	"	59,60	9,02	884,616	3,26	1931
	- BURAGANE	"	54,05	8,50	626,716	2,61	1937
	- MUMIRWA	"	52,77	8,82	544,428	2,75	1955
	- BUYENZI	"	52,77	8,82	537,828	2,75	1955
	- REMERA	"	47,25	8,00	477,068	2,36	1927
	- BUYOGOMA	"	36,50	6,00	278,670	2,17	1918
- IMBO	"	37,77	6,50	246,270	2,08	1929	
II. BATRALAC	- TORA	- Automoteur (pour cargo vrac)	58,00	10,00	1.110,000	3,50	1988
	- RWEGURA	- Automoteur (pour cargo vrac)	45,00	8,00	500,000	2,50	
	- TEZA	- Automoteur (pour cargo vrac)	60	11,00	1.500,000	3,60	1984
	- TANGANYIKA-EXPLORER	- Automoteur (pour cargo mixte)	25,30	6,86	125,000		2002
		- Automoteur (recherche et tourisme)					1994
III. SOTRALAC	- BWIZA	Automoteur (pour cargo vrac)	54,70	8,00	507,520	2,75	1913
IV. TANGANYIKA TRANSPORT	- MBAZA	Automoteur (pour cargo vrac)	42,50	7,30	450,110	2,35	1988
V. E.P.B.	- NGIRI	Remorqueur de port	15,75	4,30			1959

Source : JICA

Compte tenu de l'état de vieillissement et d'inadéquation de ces navires et de l'insécurité actuelle de la navigation sur le lac Tanganyika, de sérieux doutes pèsent sur la capacité de cette flotte à assurer un service fiable et durable de transport de conteneurs entre Kigoma et Bujumbura.

6.2.1.4 Evaluation du réseau de distribution/Entreposage

Le Burundi est desservi par trois principaux corridors (nord, central et sud) avec une logistique utilisant divers modes de transport (route, voie ferrée, transport lacustre) et un réseau de 13 postes frontaliers avec ses pays voisins. D'importants efforts ont été déployés dans le cadre de la coopération régionale notamment au sein de la CAE, pour renforcer le cadre institutionnel et améliorer leur performance logistique.

Au niveau de la logistique interne, les flux de trafic générés exercent une pression de plus en plus forte sur les infrastructures de transport, la mobilité urbaine, la sécurité routière et les réseaux de distribution.

Un développement de la logistique interne en prolongement de la logistique des corridors est incontournable en vue de pouvoir :

- Absorber les flux croissants de trafic à l'import
- Rationaliser la distribution surtout au niveau des grandes agglomérations
- Développer les exportations agricoles et minières
- Dynamiser le commerce avec les pays voisins

6.2.1.5 *Etat des lieux*

Le système de distribution au Burundi que ce soit au niveau des flux de trafic extérieurs qu'au niveau de la distribution locale, est caractérisé par :

- Des problèmes de congestion de trafic et de sécurité routière, liés aux interférences entre le trafic poids lourds des corridors (nord & central) avec la mobilité urbaine des agglomérations de Bujumbura & Gitega
- Un éparpillement des entrepôts de stockage et l'enchevêtrement des circuits de distribution
- L'obligation pour les véhicules qui souhaitent transiter par l'agglomération (du Nord au Sud ou d'Est en Ouest) de se frayer un circuit habile à l'intérieur de la ville pour éviter les embouteillages, les feux et les sens interdits
- Une faible structuration de la collecte, l'entreposage et la commercialisation des produits, notamment agricoles

6.2.1.6 *Commentaires*

Le Burundi bénéficie d'une opportunité unique pour valoriser sa position géographique au sein de l'espace CAE et en tirer des avantages compétitifs pour son économie et son rayonnement commercial sur les pays voisins.

Les prérequis pour valoriser ces avantages compétitifs sont les suivants :

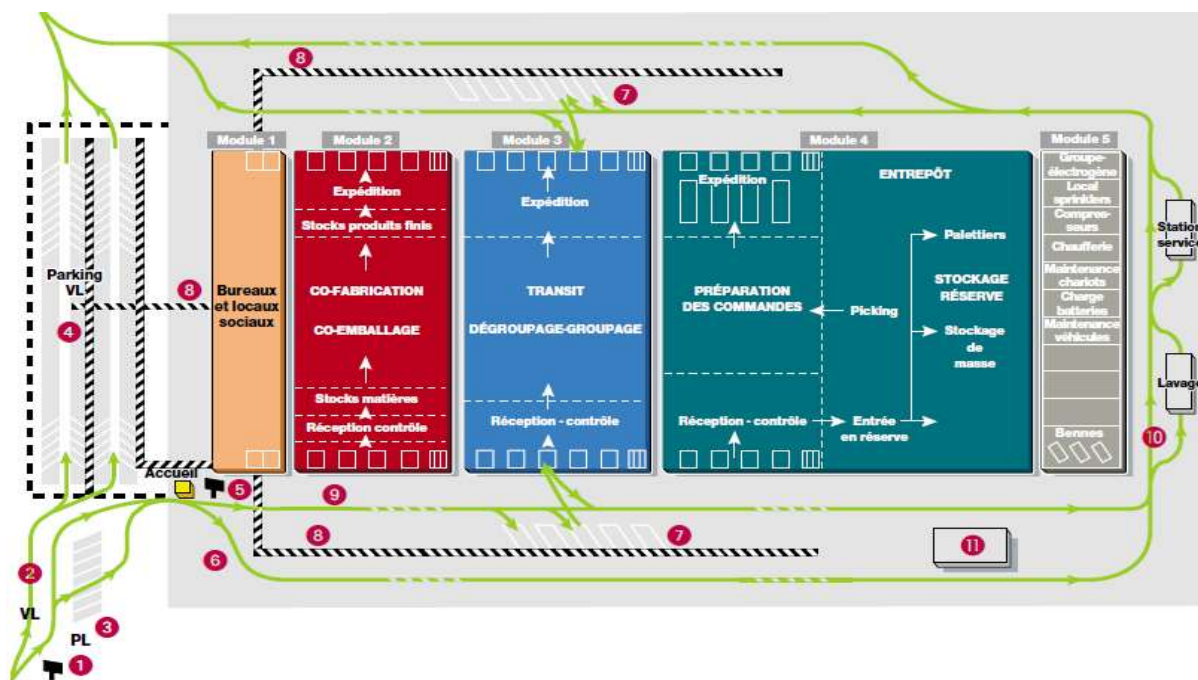
- Développer un espace logistique moderne à la lisière de l'agglomération de Bujumbura, pour drainer et absorber les flux croissants du trafic des corridors au cours de la prochaine décennie. Il convient dans ce cadre de réserver une zone de 30 à 50 ha¹² regroupant au moins une plateforme conteneurs, une plateforme de distribution avec divers types d'entrepôts et une plateforme de matériaux de construction
- Prévoir une superficie d'environ 10 ha pour la création d'une plateforme d'agro-commercialisation à Gitega
- Développer un réseau de routes rurales pour faciliter les opérations de collecte et d'acheminement de la production agricole vers la plateforme d'agro-commercialisation pour prendre en charge les activités de tri, conditionnement, conformités aux normes phytosanitaires, conservation, stockage, commercialisation, traitement des commandes, distribution sur le marché local ou exportation

¹² Des espaces logistiques urbains (10 à 15 ha) sont nécessaires pour desservir 100 000 hab

→ Investir dans la formation et la qualification de jeunes compétences dans les métiers de la logistique et du commerce international (transitaires, agents maritimes/consignataires, commissionnaires en douane, ...)

Les espaces logistiques modernes peuvent être une combinaison des modules présentés dans le schéma de principe suivant.

Figure 2. Principales composantes d'une plateforme logistique



Cet espace offre à la plateforme la possibilité de concentrer géographiquement les processus logistiques et permet une gestion optimale des flux de marchandises ainsi qu'une amélioration de la productivité des opérations de transport. En effet, la concentration géographique des infrastructures permet à la plateforme de faciliter l'échange de l'unité de traction dans le transport modal, la décomposition des unités de charge (LCL container¹³), la réalisation de diverses tâches logistiques telles que le traitement des commandes avec ou sans inventaire et autres services dénommés activités logistiques à valeur ajoutée.

6.2.2 Capacités logistiques des corridors internationaux desservant le Burundi

Les échanges extérieurs du Burundi sont assurés par de nombreux systèmes de transport repartis sur trois corridors à partir du port de Mombasa, du port de Dar Essalam et des ports d'Afrique Australe. Chaque corridor comprend des liaisons alternatives dont certaines font intervenir plus d'un mode de transport.

¹³ LCL : Less than Container Loaded

6.2.2.1 Corridor Nord

Le corridor Nord relie le port de Mombasa au Burundi en passant par l'Ouganda et le Rwanda. Son analyse porte successivement sur :

- Le port de commerce de Mombasa
- Les liaisons terrestres
- L'état des routes
- Les ICD / ports secs
- Le transport des produits pétroliers par oléoduc

Ce que représente le corridor nord pour le Burundi :

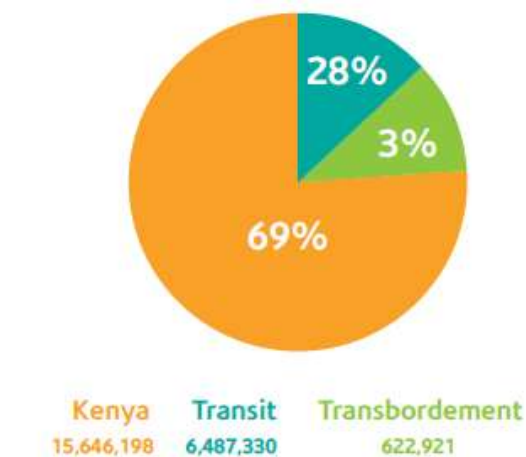
- Un trafic annuel (import & export) estimé à environ 93 000 T en 2017
- Une part du Burundi dans le trafic transit du corridor faible, estimé à 0,45 % en 2017. Pour le Burundi, ce corridor est plus une voie d'exportation que d'importation et ne polarise que 16 % des échanges extérieurs du pays
- Une part modale entièrement routière entre Bujumbura-Kigali-Kampala-Nairobi-Port de Mombasa
- Un transit time entre le port de Mombasa et Bujumbura estimé actuellement à 10 jours ou 240 heures

6.2.2.1.1 Le port de Mombasa

Les principales caractéristiques du port de Mombasa sont les suivantes :

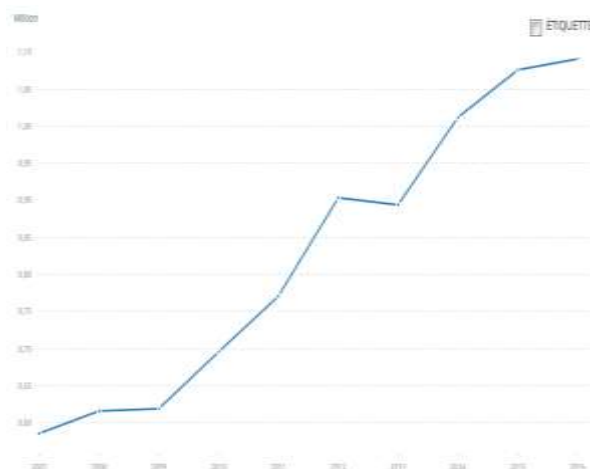
- Capacité annuelle : 22,7 Millions T
- Les marchandises en transit pour les pays enclavés (Ouganda, Rwanda, Burundi, RDC, Éthiopie, Sud-Soudan, Tanzanie du Nord-Est et Somalie) représentent ensemble 28 % du trafic annuel du port
- Terminal conteneurs actuel : 3 postes permettant d'accueillir des navires de 3^{ème} génération d'une capacité d'environ 3000 TEU/navire et une capacité annuelle du terminal de 250 000 TEU
- L'Autorité des Ports du Kenya (KPA) prévoit une demande en trafic de marchandises conteneurisées devant atteindre 1,142 millions TEU en 2017 et 1,469 millions TEUs d'ici 2022
- Un deuxième terminal conteneurs au port de Mombasa est en cours d'être construit et permettra au port de disposer d'une capacité additionnelle de 1,2 millions TEU

Figure 3. Ventilation du trafic du port de Mombasa (2017)



Source : OTCN 2017

Figure 4. Evolution du trafic conteneurs en EVP à Mombasa - 2007 - 2016



6.2.2.1.2 Liaisons terrestres Mombasa -Bujumbura

Après un tronç commun de Mombasa à Kigali, le corridor comprend deux principales liaisons alternatives entre Kigali et Bujumbura.

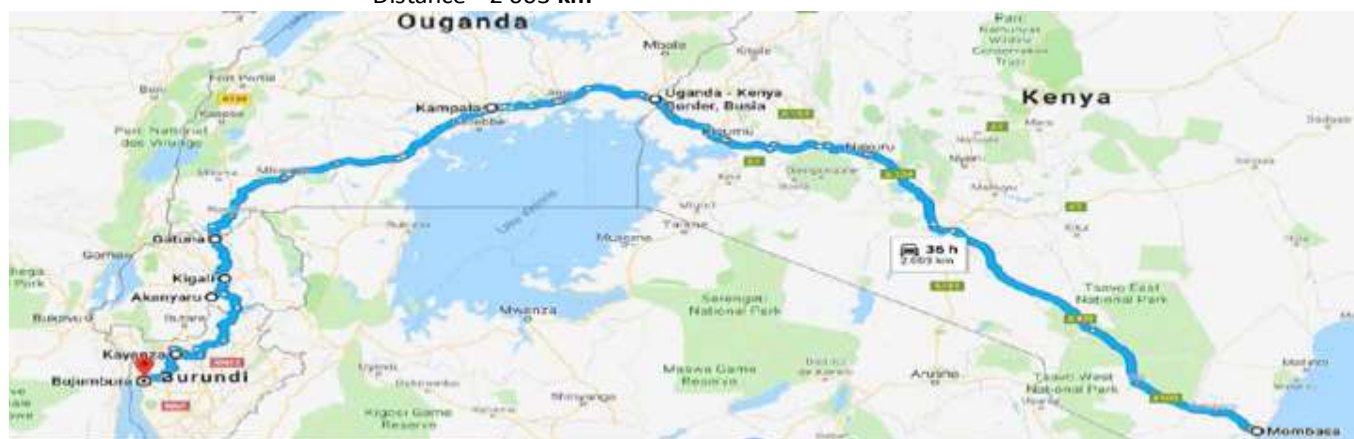
Liaison n° 1 : Kigali - Butare - Kanyaru Haut (frontière Rwanda) – Kayanza -Muramvya – Bujumbura. La distance totale entre Bujumbura et le port de Mombasa sur cette liaison est d'environ **2003 km** dont environ 140 km seulement (7 %) en territoire Burundais.

Figure 5. Itinéraire du corridor Nord - Mombasa – Kampala – Kigali - Bujumbura

Itinéraire 1 Mombasa - Bujumbura via Uganda & Rwanda

BURUNDI		Poste Frontiere OSBP		RWANDA	Poste Frontiere		UGANDA	Poste Frontiere		KENYA
Bujumbura	Kayanza	Kanyaru	Akanyaru	Kigali	Gatuna		Kampala	Busia	Busia Kisumu	Mombasa Port

Distance = 2 003 km



Liaison n° 2 : Kigali – Nyamata - Gashora- Frontière Rwanda - Gaseyni – Kirundo -Muyinga – Gitega – Muramvya - Bujumbura. La distance totale entre Bujumbura et le port de Mombasa sur cette liaison est d'environ 1 997 km dont environ 234 km (12 %) en territoire Burundais.

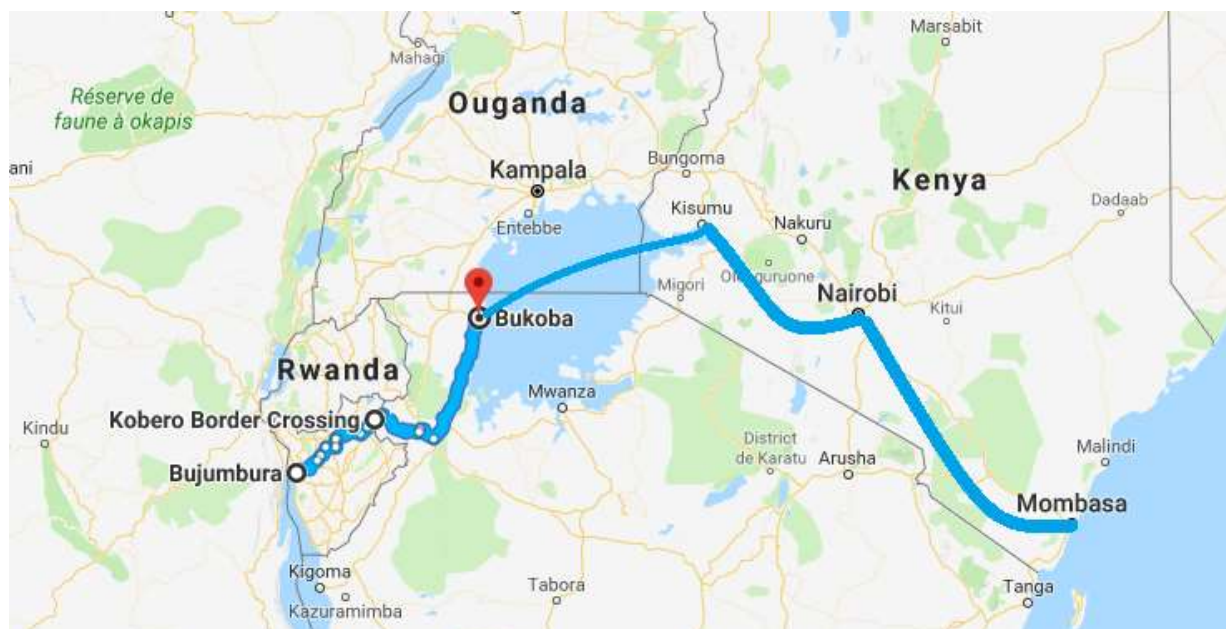
Sur le territoire Burundais, ces deux liaisons sont reliées par de nombreuses routes de desserte dont la plus importante est le tronçon Muyange – Gashoho - Ngozi – Kayanza.

Dans le document sur les infrastructures, élaboré pour la Conférence des Partenaires au Développement du Burundi d'octobre 2012, deux autres liaisons (3 et 4) relatives au corridor nord passant par la Tanzanie, sont considérées comme des alternatives dignes d'intérêt et qui devraient être opérationnelles :

Liaison n° 3 : Bujumbura – Kobero – Mwanza (Tanzanie)- Isebania (Kenya) – Nairobi - Mombasa. C'est une voie entièrement routière dont les tronçons en Tanzanie et au Kenya seraient entièrement revêtus. La longueur du tronçon routier en territoire Burundais est d'environ 228 km

Liaison n° 4 : Bujumbura - Kobero - Bukoba (par route) – Bukoba - Kisumu (via le lac Victoria) – Kisumu Nairobi - Mombasa par route

Figure 6. Itinéraire du corridor Nord - Mombasa – Nairobi – Bukoba - Bujumbura



Par rapport aux liaisons traditionnelles n° 1 et n° 2, les liaisons n°3 et n°4 ont le mérite de réduire le nombre de frontières à traverser de trois (3) à deux (2), ce qui peut se traduire par un gain de temps et de coût. Pour la liaison n° 3, la distance à parcourir entre Bujumbura et Mombasa est plus courte. Pour la liaison n°4, la traversée du lac Victoria sera nécessaire, pouvant être une contrainte importante compte tenu des conditions actuelles difficiles de navigation sur le lac.

6.2.2.1.3 Etat des axes routiers

Au Burundi

Liaison 1 & 2

Tableau 39. Etat du réseau routier sur les corridors Nord et Central – Partie Burundaise (2017)

Au départ de	A	Longueur (km)	IRI-Rugosité	
Gasenyi	Gashoho	68.379	2	Excellent
Gashoho	Ngozi	40.357	5	Moyen
Ngozi	Kayanza	32	5	Moyen
Kanyaru Haut	Kayanza	22.105	7	Excellent
Kayanza	Bugarama	59.169	3	Excellent
Bugarama	Bujumbura	35.005	3	Excellent
Bujumbura	Gatumba	23	2	Excellent
Ruhwa	Nyamitanga	50.712	2	Excellent
Nyamitaanga	Gihanga	10,1	8	Mauvais
Gihanga	Bujumbura	20	4	Bon
Kanyaru bas	Ngozi	24,7	8	Mauvais
Ngozi	Gitega	80	2	Excellent
Gitega	Bujumbura	102	3	Excellent

Source : OdR sept 2017

Sur un total de 567,5 km concernés, 418,3 km sont en excellent état, 20 km en bon état, 72,4 km dans un état relativement acceptable et 56,9 km en mauvais état.

Au Rwanda

En 2017, environ 83 % du réseau routier du corridor Nord au Rwanda est bitumé et en bon état (Source : Observatoire du corridor Nord).

En Ouganda

En 2017, 36,6 % du réseau routier du corridor Nord est en bon état, 58,4 % dans un état relativement acceptable et 5 % en très mauvais état (Source : Observatoire du corridor Nord).

Au Kenya

Le réseau de transit au Kenya est le plus long et s'étend sur un total de **1.184 km** entre Mombasa et Busia. Globalement, le réseau du corridor Nord est en bon état (Source : Observatoire du corridor Nord). Pour les tronçons défectueux, ils sont en cours de réhabilitation par l'Office des Routes Nationales du Kenya (KeNHA).

6.2.2.1.4 Les ICD (Inland Container Depot) au Kenya

Afin de rapprocher les services portuaires de ses clients et réduire la congestion portuaire, KPA (Kenya Port Authority) a construit des dépôts de conteneurs intérieurs à **Nairobi**, **Kisumu** et **Eldoret**, 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, tandis que 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/train) et sa capacité a été portée à 450 000 EVP/ an (source : KPA).

Les services offerts au 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 conteneurs vides
- Location d'équipement
- Pesée des conteneurs
- Traitement de la documentation du fret
- Location d'espaces aux compagnies maritimes et autres parties intéressées pour le stockage des conteneurs vides

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

Service « rail-tainer »

Le terme désigne un service ferroviaire dédié au dédouanement des conteneurs du port aux dépôts intérieurs des conteneurs (ICDs) et vice versa. Ces conteneurs sont principalement des importations. Il s'agit principalement d'une activité de repositionnement au port de Mombasa. Le service Rail-tainer vise à fournir aux importateurs et aux exportateurs une solution de transport efficace et rentable.

Le dépôt de Nairobi est relié au terminal à conteneurs du port de Mombasa par un service « rail-tainer » sur une ligne à écartement standard (SGR) d'environ 452 km. Les importations sont livrées directement de Mombasa aux dépôts avec un connaissance direct¹⁴.

¹⁴ Connaissance direct "through B/L" (Bill of Lading) : Contrat de transport unique émis par le transporteur ou son agent au port de chargement, pour un parcours nécessitant un transbordement dans un port intermédiaire et l'utilisation d'un deuxième navire appartenant à un autre transporteur maritime. Les conditions du connaissance direct s'appliquent sur tous les transports. Le porteur du B/L direct peut s'adresser soit au transporteur initial soit aux transporteurs intermédiaires pour réclamer livraison de la marchandise ou réparation des dommages subis. Le B/L direct est dit "pur" si le 1^{er} transporteur accepte d'assumer la responsabilité des transports maritimes subséquents. Le connaissance direct n'est pas un document de transport multimodal

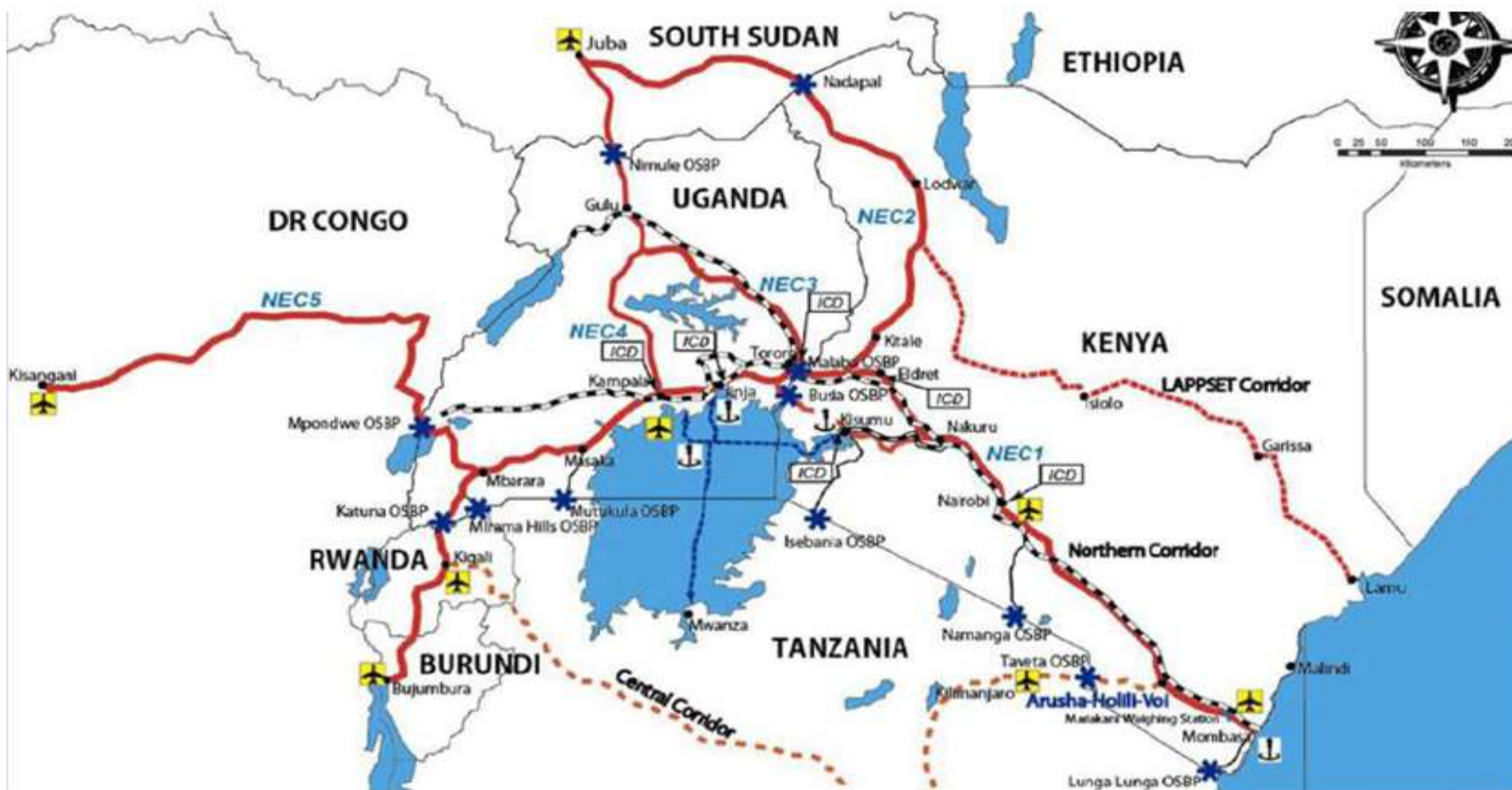
L'ICD de Nairobi permet la décongestion du port de Mombasa et une réduction des délais d'attente des réceptionnaires.

6.2.2.1.5 Les ICD dans les pays voisins

Tableau 40. Liste des ICD en Ouganda, Rwanda, Burundi

Pays	ICD Dépôts Intérieurs de Conteneurs	Statut / propriété
Ouganda	Safield Uganda Ltd. Multiple ICD SDV Transami (U) Ltd. Maersk Uganda Ltd Maina Freight ICD Ltd.	Privé
Rwanda	Magasins Généraux du Rwanda (Magerwa) : 4 ICD de petite taille à Kigali SDV Transami	Public Privé
Burundi	Port de Bujumbura	Public

Figure 7. Positionnement des ports secs dans la sous-région desservie par le corridor nord



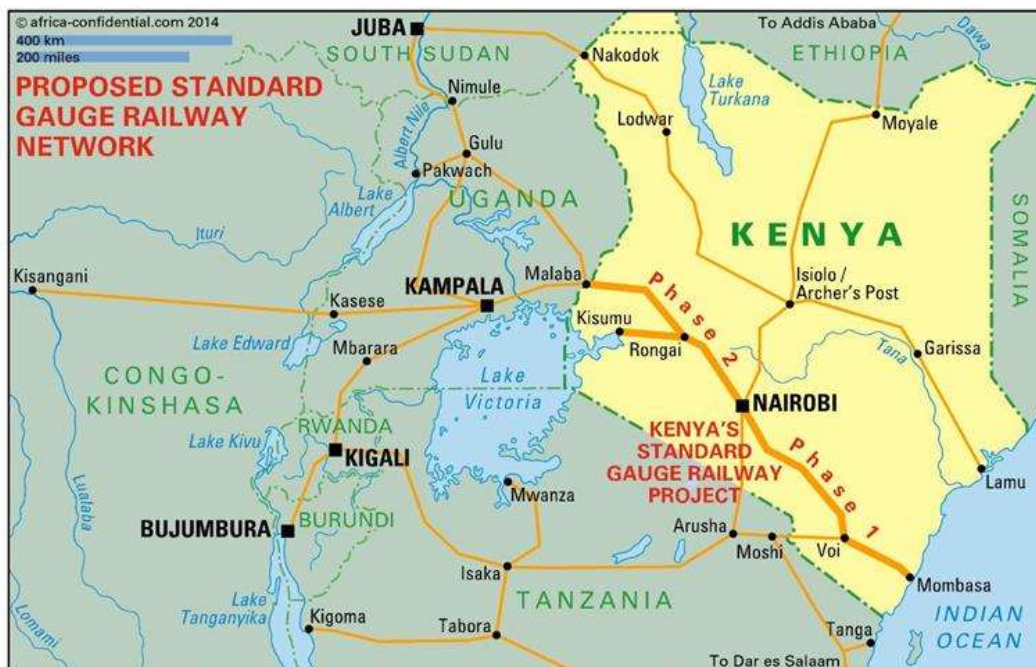
6.2.2.1.6 Liaisons ferroviaires

Les gouvernements des pays d'Afrique de l'Est se sont engagés à développer un réseau ferroviaire efficace, de grande capacité dans le corridor nord conformément à un plan directeur qui sera réalisé en plusieurs phases.

Chaque pays développera la section de la ligne à l'intérieur de ses frontières. Le Kenya est en train de développer la section Mombasa-Malaba de l'ensemble du réseau proposé vers Kigali via l'Ouganda. La section Mombasa - Malaba se développe en deux phases :

- Phase 1 Mombasa – Nairobi : Le Kenya a démarré avec succès en janvier 2018 la nouvelle voie ferrée à écartement standard entre Mombasa et l'ICD de Nairobi pour transférer les conteneurs déchargés au port directement par train vers l'ICD de Nairobi à raison de (108 EVP/train) et 3 départs / j
- Phase 2 (Nairobi –Malaba) : a été divisée en trois sous phases de la manière suivante :
 - Phase 2A - Nairobi –Naivasha (120 km)
 - Phase 2B – Naivasha – Kisumu (262 km), y compris l'aménagement d'un nouveau port à haute capacité à Kisumu
 - Phase 2C - Kisumu – Malaba (107 km). La ligne de chemin de fer aura une conception uniforme permettant une exploitation sans rupture de charge à travers les frontières des pays parcourus et réduira à son tour les coûts de transport et de production

Figure 8. Réseau ferroviaire projetée à voie standard en Afrique de l'Est



6.2.2.1.7 Transport des produits pétroliers par oléoduc

L'infrastructure actuelle comprend 1342 km d'oléoduc multi-produits avec des installations associées entre Mombasa, Nairobi, Nakuru, Eldoret et Kisumu. Cet oléoduc permet d'approvisionner en carburant les pays enclavés de la sous-région, principalement l'Ouganda, le Rwanda, le Burundi et la RDC.

Tableau 41. Volume de carburant distribué par pays depuis les dépôts de Nakuru, Kisumu et Eldoret (m³, 2017)

	VOLUME(m ³)		VARIATION		PART EN %	
	Avr-Sep 2016	Avr-Sep 2017	VOLUME	%	Avr-Sep 2016	Avr-Sep 2017
Burundi	1.752	0	-1.752	-100,00%	0,14%	0,00%
R.D.C	107.722	73.235	-34.487	-32,02%	8,47%	6,18%
Kenya	545.267	494.204	-51.063	-9,36%	42,85%	41,73%
Rwanda	9.793	13.789	3.996	40,80%	0,77%	1,16%
Soudan du Sud	153.668	89.243	-64.425	-41,92%	12,08%	7,54%
Tanzania	11.344	99	-11.245	-99,12%	0,89%	0,01%
Ouganda	442.855	513.805	70.950	16,02%	34,80%	43,38%
TOTAL	1.272.401	1.184.375	-88.025	-225,60%	100,00%	100,00%

Source: Kenya Pipeline Company (KPC)

Le volume des exportations vers les pays enclavés (hors Ouganda) est en baisse attribuable aux raisons suivantes :

- Les prix facturés par KPC ne sont pas compétitifs par rapport à d'autres modes de transport
- Problème d'altération du carburant au-delà des dépôts de KPC
- Une distribution des quotas de livraison favorisant la consommation locale et les grands opérateurs nationaux de transport
- Le non-respect des limites de charge à l'essieu conformément à la charte de l'EAC sur le contrôle de la charge des véhicules

KPC tente de récupérer les parts de marché perdus :

- En accélérant les projets d'expansion et d'extension de l'oléoduc particulièrement entre Mombasa & Nairobi pour répondre aux demandes régionales en carburant qui devrait atteindre 6,8 milliards de litres d'ici 2020 et 24,5 milliards de litres d'ici 2044
- En instituant des cadres de consultation pour les différentes parties prenantes concernées aux fins de répondre à leurs préoccupations en ce qui concerne les prestations de services dans ce domaine

6.2.2.2 Corridor Central

Il relie le port de Dar Es Salaam au Burundi. Son analyse portera successivement sur :

- La capacité du port de Dar Es Salaam
- Les liaisons terrestres (rail / route) et lacustres
- L'état des routes
- Les ICDs / ports secs desservis par le corridor central (Tanzanie & Burundi)

Ce que représente le corridor central pour le Burundi :

- Un trafic annuel (import & export) desservant le Burundi à partir du port de Dar Es Salaam, estimé à 416 000 t en 2017
- Une part du trafic ayant les caractéristiques suivantes :
 - 9 % du volume global du trafic transitant via Dar Es Salaam vers les pays enclavés de la CAE
 - Plus de 70 % des échanges extérieurs du Burundi
 - 75 % des échanges du Burundi à travers les ports maritimes du Kenya et de la Tanzanie
- Une part modale, empruntant actuellement la voie entièrement routière entre Bujumbura-Kobero –Isaka – Dar Es Salaam
- Un transit time entre le port de Dar Es Salaam et la destination finale à Bujumbura estimé à environ 5 jours ou 120 heures (source : OTCC, levés GPS/Enquêtes sur l'état des routes -2017)

6.2.2.2.1 Le port de Dar Es Salaam

Le port de commerce de Dar Essalam présente les principales caractéristiques suivantes :

- Capacité annuelle : 13,5 Millions T
- Trafic global du port en 2017 : 13,2 millions de tonnes. Le port a donc atteint le niveau de saturation
- Les marchandises en transit vers les pays enclavés (Ouganda, Rwanda, Burundi, RDC) représentent ensemble 32 % des importations et 50 % des exportations du port
- Le fret Tanzanien (national) représente environ 60 % du trafic au port de Dar es-Salaam

a. Terminal conteneurs TICTS

TICTS (Tanzania International Container Terminal Services) dispose de quatre postes à quai (8, 9, 10 et 11) sur un quai continu de 725 m à 12,2 m de profondeur pouvant accueillir des navires de 2^{ème} génération d'une capacité d'environ 1000-2500 TEUs. Un chenal de 140 m de large avec une profondeur de 10,7 m permet d'accéder au port depuis le large. Le quai est équipé de six portiques (SSG) d'une capacité de 45 tonnes chacun et peut accueillir trois navires à la fois.

b. Parc à conteneurs

TICTS dispose d'une zone de stockage de conteneurs de 18,75 ha - pavée de blocs en béton et conçue pour contenir 11 500 EVP pour une capacité annuelle de 500 000 TEU. Le parc utilise 17 RTGs sur pneus et d'autres équipements de manutention et dispose de 92 points de branchement pour conteneurs frigorifiques (source TICTS).

Il est à noter que dans la situation actuelle, les porte-conteneurs sont à la 9^{ème} génération des ultra large containership pouvant charger jusqu'à 24 000 EVP et que les navires de 3^{ème} génération sont depuis longtemps affectés au feeder. C'est dire les économies d'échelle et la baisse du coût à l'EVP qu'il est possible de réaliser, en passant d'un navire de 2^{ème} génération à un navire de 8^{ème} génération (type triple E : Economy of scale, Energy efficient and Environmentally improved). Le coût à l'EVP peut être baissé de plus de 50 %.

Dans la situation actuelle, le port souffre :

- D'un manque de capacité
- Un goulot d'étranglement au niveau de l'utilisation des moyens de manutention, particulièrement pour les cargaisons vrac et RoRo (Roll on - Roll off) ce qui oblige les clients à recourir à leurs propres engins
- Des coupures de courant fréquentes
- Un long séjour des marchandises et une congestion portuaire exceptionnellement élevée

Les limites de rendement de la manutention seront atteintes au plus tard en 2019 (Source : NTCC). Le port de Dar es-Salaam fait l'objet d'un projet de modernisation visant à porter la capacité du port à 28 millions de tonnes d'ici 2025 (Source : TPA)

6.2.2.2.2 Le port de Tanga

Le port de Tanga est situé sur la côte nord de la Tanzanie, à proximité de la frontière avec la République du Kenya. Une route express de 354 km le relie au port de Dar Es Salaam dans le sud. Il est stratégiquement situé pour desservir les régions d'Arusha, de Manyara, de la zone lacustre et des pays voisins du Rwanda, du Burundi et la partie nord de l'Ouganda.

Le port est désavantagé par son système de double manutention (allègement des navires au large) et ne traite que 500 000 tonnes de fret composé essentiellement de matières agricoles et de matériaux pour l'industrie locale.

TPA envisage le développement d'un port profond dans la baie de Mwambani pour améliorer l'accès du nord de la Tanzanie au commerce maritime. Ce site présente un potentiel de développement de 7 grands postes à quai à plus de 12 m de profondeur. Le nouveau port aura trois terminaux, un terminal de vrac sec, un terminal de stockage en vrac et un terminal à conteneurs. Le coût du projet estimé à 700 millions de dollars. Une étude de faisabilité est en cours et son financement est prévu en PPP.

6.2.2.2.3 Le port de Mtwara

Le port de Mtwara où transitent 200 000 T de fret par an, s'impose peu à peu comme un port de mouillage pour les prospections de pétrole et de gaz au large.

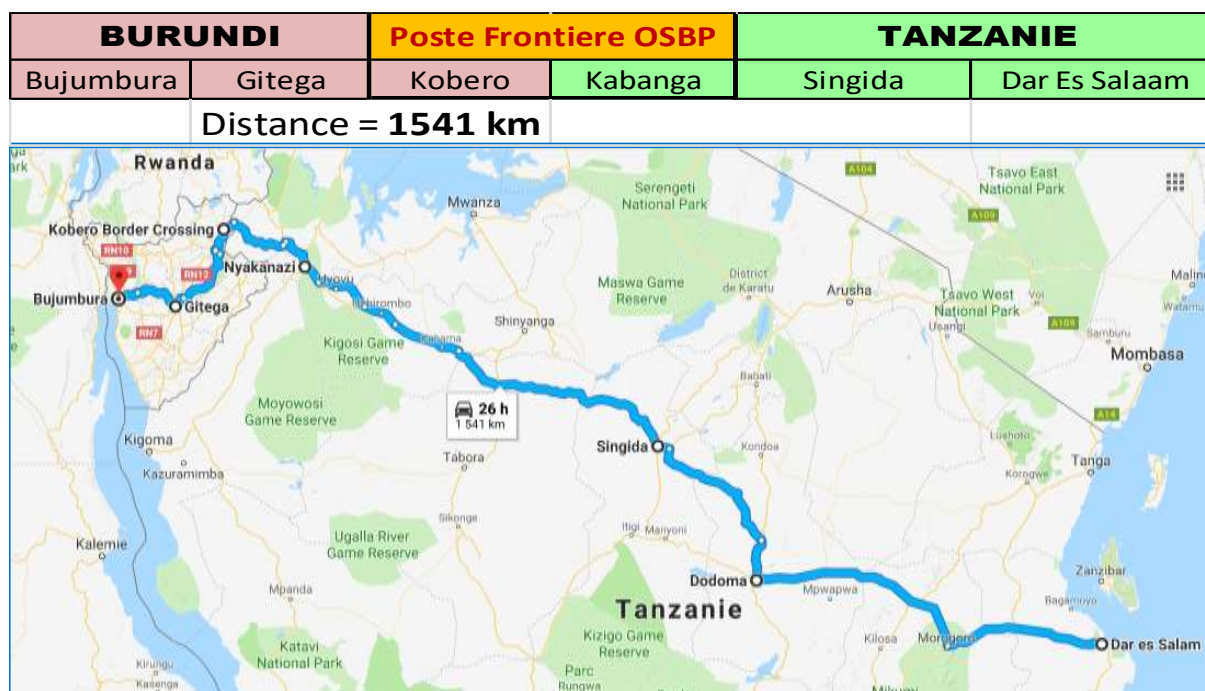
6.2.2.2.4 Liaisons terrestres et lacustres Dar Es Salaam - Bujumbura

Le Corridor Central relie directement le port de Dar Es Salam au territoire Burundais par les liaisons alternatives suivantes.

Liaison entièrement routière

Une voie entièrement routière d'un linéaire d'environ 1 541 km relie le port et Bujumbura et le port de Dar Es Salam. Le linéaire du tronçon routier sur le territoire burundais est d'environ 230 km (15 %) entre le poste frontalier de Kobero et Bujumbura. La grande partie du tronçon routier Dodoma-Singida n'est pas bitumée.

Figure 9. Corridor Central. Liaison routière Bujumbura – Kobero – Kabanga – Singida – Dar Essalam



Liaisons rail / route ou route / lac Dar Es Salaam – Bujumbura

Tableau 42 – Liaison Rail/Lac et Rail/Route Dar Essalam - Bujumbura

N°	Itinéraire	Distance (km)	Mode de transport
1	Dar Essalam-Bujumbura via Kigoma	1 374	Rail / Lac
2	Dar Essalam-Bujumbura via Isaka	1 469	Rail / Route

Source : PMAESA

Liaison n°1 : une voie combinant un transport ferroviaire de Dar Essalam à Kigoma en territoire Tanzanien et un transport lacustre entre les ports de Kigoma et de Bujumbura. La longueur de cette liaison est d'environ 1 446 km dont quelques 175 km (12 %) sur la partie du lac Tanganyika en territoire burundais. Cette voie assure également la desserte des régions orientales de la RDC à partir du port de Kalémie.

Jusqu'au début des années 2000, la liaison n°1 et en particulier le Port de Bujumbura jouait un rôle important dans le commerce international du Burundi. Le transport s'effectuait par bateau en provenance et à destination de Kigoma puis par train entre Kigoma et Dar es-Salaam. Cette solution était privilégiée par les importateurs et exportateurs en raison des tarifs de fret inférieurs du transport ferroviaire. Cependant, la dégradation de la performance de la TRC s'est traduite par une importante réorientation du fret en faveur du transport routier.

Liaison n°2 : une voie combinant un transport ferroviaire de Dar Es Salam à Isaka (971 km) en territoire tanzanien et un transport routier d'Isaka à Bujumbura sur une distance d'environ 552 km dont 230 km en territoire Burundais entre Kobero et Bujumbura. Cette voie n'est plus utilisée à cause des défaillances de la voie ferrée et du fonctionnement de l'ICD d'Isaka.

La réhabilitation de la voie ferrée Dar Essalam – Isaka en une ligne moderne et rapide à écartement standard (SGR) a déjà démarré en 2017 avec le premier tronçon DSM – Morogoro, et les perspectives de sa rentabilité vont être confortées par l'extension de la ligne vers Kigali et surtout Musongati avec l'exploitation des gisements miniers.

Les perspectives pour la réhabilitation de la voie ferrée sur la ligne DSM - Kigoma et la réhabilitation du port de Kigoma lui-même sont encore floues et les hésitations à prendre des décisions en la matière peuvent s'expliquer par l'importance des défis à relever pour en faire des projets rentables

6.2.2.2.5 Etat des axes routiers

L'enquête sur l'état des routes 2017 (Source : Observatoire des Transports OTCC) a observé l'installation de panneaux d'orientation à l'approche des ponts bascules à pesage en mouvement, ce qui contribue à réduire le nombre de camions à passer sur le pont bascule statique.

L'Office National des Routes de la Tanzanie (TanRoads) est en train d'installer un pont bascule de pré-vérification au port de Dar es-Salaam pour réduire les cas de surcharge au premier pont bascule de Vigwaza.

Les ponts bascules de Nala (Dodoma) et Njuki (Singida) statiques sont en cours d'amélioration en installant des ponts bascules à pesage en mouvement (weight in motion).

Fin décembre 2017, les systèmes permettant aux transporteurs de payer des frais de surcharge en ligne sont devenus opérationnels.

Maintenance/Construction des tronçons routiers

Le pourcentage de sections routières en bon à très état le long du corridor est significatif. Quelques sections doivent toutefois être réhabilitées dès que possible :

- Le tronçon routier Nyakanazi – Rusumo/Kabanga (108 km). Les études détaillées pour sa réhabilitation sont en cours sous financement BAD
- Le tronçon routier Nyakanazi - Kabingo (50 km) est en cours de construction avec les fonds publics de la Tanzanie, tandis que l'étude de faisabilité du tronçon Kabingo – Kasulu - Manyovu (300km) est terminée et le financement des travaux est en cours d'examen par la BAD
- Le tronçon routier Kigali-Rubavu au Rwanda, qui bien qu'elle soit goudronnée, est qualifiée d'étroite. Elle est en cours d'expansion à divers tronçons pour accroître sa largeur

6.2.2.2.6 Les ICDs en Tanzanie

En Tanzanie, les ICDs (Inland Container Depot ou Ports secs) sont au nombre de 10 dont 9 sont situés aux alentours du port de Dar Essalaam et un à Isaka. Une description du port sec d'Isaka, situé sur le corridor central, est présentée dans la section suivante.

Tableau 43. Principales caractéristiques des ports secs en Tanzanie (2017)

ICD Code	ICD Name	Distance from port (km)	Annual Import Throughput Capacity (TEUs)	Ownership/ Operation	Operational Status
ICD 1	AMI	12	27000	Private	Operational
ICD 2	MOFED	2	52000	Private	Operational
ICD 3	TRH	3	48000	Private	Operational
ICD 4	MALAWI CARGO CENTER	2	23000	Private	Operational
ICD 5	DICD	2	12500	Private	Operational
ICD 6	UBUNGO	14	95000	PPP	Operational
ICD 7	AZAM	7	13000	Private	Operational
ICD 8	KISARAWA	40	250000	To be known	Planned
ICD 9	ILALA RAIL YARD	4	200000	To be known	Planned

Source: Port master plan, interviews and google earth.

L'ICD d'Isaka

Description

Cet ICD est situé 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. Quelques caractéristiques :

- Surface globale du port sec : 11.04 ha
- Zone pavée de stockage : 12.350 m² avec une capacité de 13,000 TEU par an
- Deux magasins de transit d'une capacité de 42,583 T de marchandise

Des dispositions sont en cours pour réhabiliter les équipements et les installations du port sec. Les défaillances actuelles de l'ICD en matière de gouvernance et de manque de fiabilité de l'exploitation doivent être analysées et des solutions sont à rechercher. Deux solutions peuvent être envisagées :

- Soit reconsidérer la gouvernance de l'ICD d'Isaka à l'instar de l'expérience Kenyane avec l'ICD de Nairobi
- Soit solliciter une concession d'un ICD limitrophe à celui d'Isaka, au profit du gouvernement Burundais. A noter que les espaces à côté de la voie ferrée à Isaka sont encore disponibles.

Les avantages offerts par la deuxième option sont principalement les suivantes :

- Réduction des coûts de transport terrestre (environ 2000 km de gagné en aller/retour sur le trajet jusqu'à Dar Essalam)
- Eviter les attentes, les retards et les surcoûts attribuables aux barrières non tarifaires et à la congestion du port de Dar Essalam
- Décongestion du port de Dar Essalam pour le trafic en transit vers le Rwanda et le Burundi transbordé directement sur le train, moyennant l'usage des documents suivants :
 - Signature d'un protocole entre l'ICD et le terminal conteneur TICTS à Dar Essalam pour le transfert des conteneurs par rail du port vers l'ICD
 - Utilisation par le chargeur d'un « connaissance direct » avec mention de l'ICD d'Isaka comme lieu de livraison ou un « document de transport combiné » avec mention d'Isaka comme lieu de livraison

- L'ICD à Isaka peut être une simple plateforme de transbordement entre le train et les camions si les conteneurs sont scellés et comportent une balise de tracking à DSM avant leur transfert sur train
- La rotation des camions Burundais et leur part de marché peuvent être sensiblement améliorées car la concurrence des camions Tanzaniens sera beaucoup moins agressive qu'à Dar Essalam
- Plus de sécurité et de sûreté de la cargaison à la fois sur le rail et au dépôt ICD
- Possibilité d'accorder une franchise pour l'entreposage du conteneur au dépôt (ICD) pour le groupage de cargaison ou pour l'enlèvement sur camion ou par train

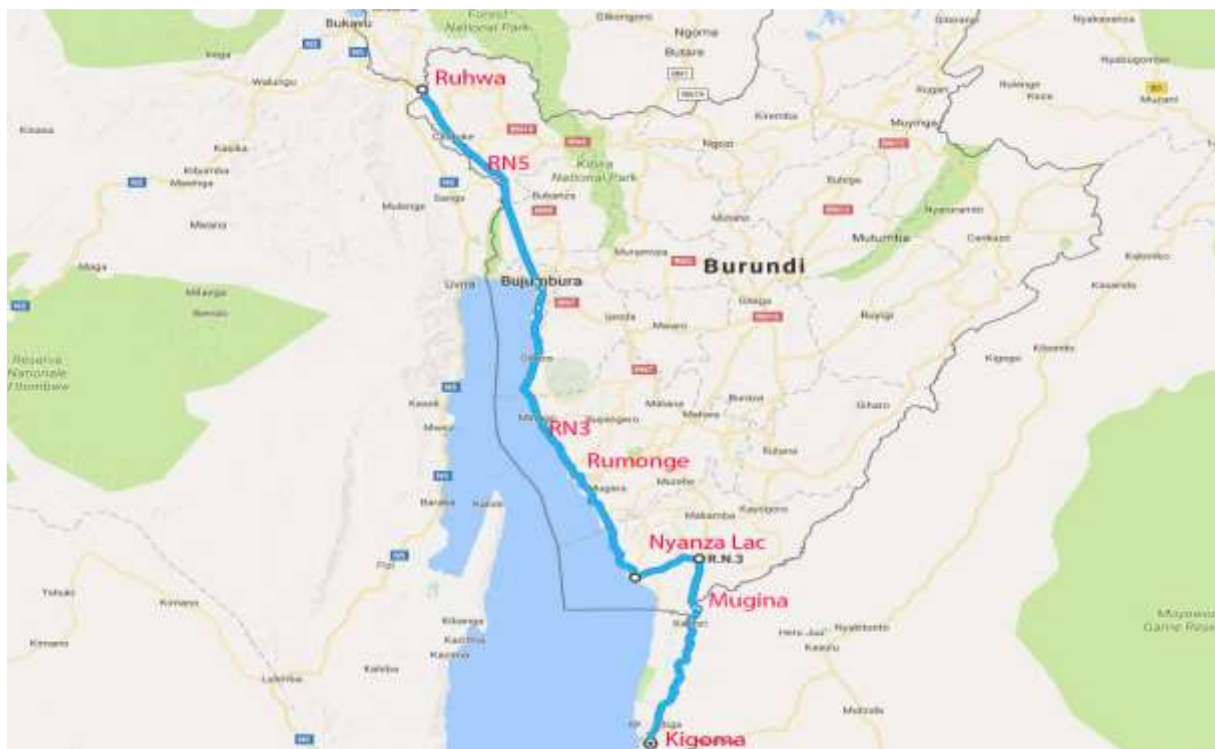
Ces avantages ne seront concrétisés qu'après achèvement des travaux de réhabilitation de la voie, l'amélioration de la gouvernance et du fonctionnement de l'ICD, l'implication ainsi qu'une coordination étroite avec les parties-prenantes en vue de mettre en place un processus de transfert fiable et efficace : armateurs, port de Dar Essalam, RAHCO pour la liaison ferroviaire, l'OBR, transporteurs et commerçants Burundais.

6.2.2.3 Corridor Nord Sud

La vision 2025 en matière de transport envisage de faire du Burundi un pays de transit et animé d'une dynamique dans la sous-région des Grands Lacs orientée vers une économie de service.

Le corridor Nord Sud fait partie des axes prioritaires retenus dans le cadre de la Communauté Economique des Pays des Grands Lacs (CEPGL) ainsi que dans la stratégie des transports de la Communauté de l'Afrique de l'Est.

Figure 10. Itinéraire du corridor Nord Sud



Les projets nationaux proposés pour le Burundi concernent :

- La construction du port secondaire de Rumonge
- La modernisation des équipements, la construction d'un chantier naval et l'extension du port de Bujumbura
- L'acquisition d'un bateau de recherche et de sauvetage
- L'acquisition d'un speed boat et d'un ferry-boat pour le transport des passagers sur le lac Tanganyika

Les projets sous régionaux clés qui permettrait à la ville de Bujumbura de renforcer son rôle de plaque tournante sont les suivants :

- Construction du chemin de fer des Grands Lacs (Kasama-Mpulungu/Bujumbura-Bukavu-Goma-Kasese/Goma-Kigali)
- Réhabilitation du chemin de fer Dar-Es-Salaam-Kigoma
- Réhabilitation du chemin de fer Lubumbashi-Kalémie
- Développement des ports du lac Tanganyika (Kigoma, Kasanga, Mpulungu, Kalémie, Kabimba et Kalundu)
- Développement des aéroports secondaires des pays du bassin du lac Tanganyika
- Développement des infrastructures touristiques le long du lac Tanganyika

6.2.2.4 Corridor Sud

6.2.2.4.1 Descriptif général

Il relie le port de Bujumbura sur le lac Tanganyika aux ports de l'Afrique australe et particulièrement Durban sur une distance avoisinant les 4000 km, en passant par le port lacustre de Mpulungu en territoire Zambien situé à environ 165 km de la ville de Kasama équipée de la gare terminale du réseau ferroviaire interconnecté de l'Afrique australe.

6.2.2.4.2 Accord Tripartite COMESA, CEA, SADC

Cet accord tripartite engendrera des possibilités d'échanges commerciaux avec les membres de la SADC qui ne sont pas membres du COMESA, l'Afrique du Sud notamment.

6.2.2.4.3 Objectif du projet

Le projet vise à établir un cadre de coopération entre le Burundi et Zambie pour le développement du lac Tanganyika en tant que corridor de transport multimodal et pour l'exploitation pleine et entière de son potentiel économique. Il porte essentiellement sur les travaux suivants :

- Travaux de remise à niveau des infrastructures
 - Remplacement des phares et sécurisation du port
 - Confortement du quai cargo et conteneur
 - Confortement de la jetée nord
 - Acquisition des grues mobiles

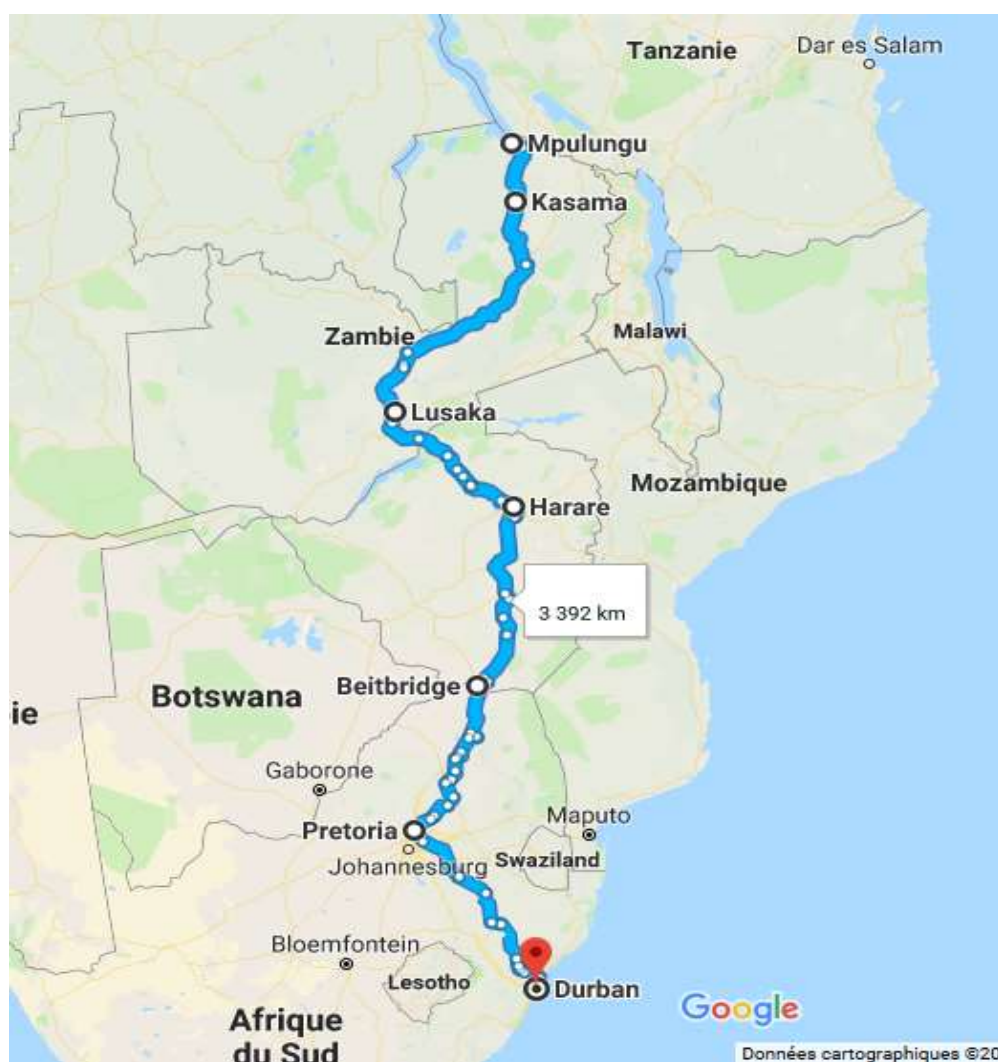
▪ Travaux de développement

- Construction de la digue à talus
- Construction du quai des passagers/ RORO
- Construction/délocalisation du port de la marine nationale

6.2.2.4.4 Défis à relever

- Manque de connexion multimodale (rail, lac)
- Vétusté et inadaptation des infrastructures portuaires d'accueil au port de Bujumbura et de Mpulungu

Figure 11. Itinéraire du corridor Sud



6.2.2.4.5 Réseau de chemin de fer

Introduction générale sur la mobilité ferroviaire

Minoritaire et pas toujours pertinent sur les distances inférieures à 200 km, le rail est plus sollicité au fur et à mesure que la distance augmente (en moyenne 450 km). Sa part de marché (tous produits confondus) peut atteindre 30 % et baisse à 10 % pour les produits de consommation.

Le mode rail est plus performant lorsque les flux échangés entre deux sites ou villes sont massifs. La constitution de trains en est facilitée, en particulier les trains entiers. Très faible pour les flux diffus, la part de marché du chemin de fer approche la parité (tous produits confondus) sur les relations à fort volume de transport.

La part modale du fer augmente également avec l'intensité des flux. Pour les trafics diffus, les parcours terminaux et le coût des triages désavantagent la voie ferrée par rapport à la route. Il en est ainsi pour les biens de consommation et d'équipements qui génèrent des flux dilués entre un grand nombre de sites avec pour corollaire, une part du transport ferroviaire faible. Outre une baisse de compétitivité relative du rail, la structure de l'économie et notamment le manque d'industrialisation du pays tend à favoriser la route.

Défis à relever par les chemins de fer en général

- La mauvaise santé financière des chemins de fer (ce qui est le cas en CAE) entraîne un report des travaux d'entretien ainsi qu'un affaiblissement de l'infrastructure et des limites de vitesse
- Le déséquilibre des flux par sens (import / export) avec pour corollaire des retours à vide
- Des limitations au niveau de la charge par essieu
- Le vieillissement du matériel roulant se traduisant par des pannes fréquentes, qui réduisent encore la capacité et l'aptitude du rail à répondre aux exigences du trafic en termes de régularité et de transit time

Défis à relever pour les lignes de chemin de fer transitant par 2 pays ou plus

- Les difficultés pour les opérateurs ferroviaires à régler leurs comptes pour la location des wagons et du matériel roulant, fragilisent les accords de coopération. Les chemins de fer hésitent de plus en plus à laisser leurs wagons sortir de leurs frontières nationales, ce qui a pour effet de saper encore la confiance des clients vis-à-vis des services de chemin de fer internationaux
- Le coût du transbordement des marchandises au cas où il y a une contrainte de changement d'écartement de la voie (entre métrique et standard par exemple)

Logistique ferroviaire au Burundi

Le Burundi n'a pas encore de ligne de chemin de fer. Cependant, il existe un projet de construction de voies ferrées qui reliera Isaka (Tanzanie), Kigali (Rwanda), Gitega et Musongati (Burundi) sur une distance totale de 691 km. Le coût est estimé à 3,13 millions d'USD le km et sera probablement financé par la Banque Africaine de Développement.

Réseau actuel CAE (communauté de l'Afrique de l'Est)

Tableau 44. Linéaire du réseau ferroviaire existant en Afrique de l'Est (2017)

RESEAU FERROVIAIRE REGIONAL EXISTANT

LIAISON		DISTANCE (km)
1	Kenya Railway Corporation (KRC)	1876
2	Uganda Railway Corporation (URC)	260
3	Tanzania Railway Limited (TRL)	3083
4	Tanzania Zambia Railways (TAZARA)	976
TOTAL		6195

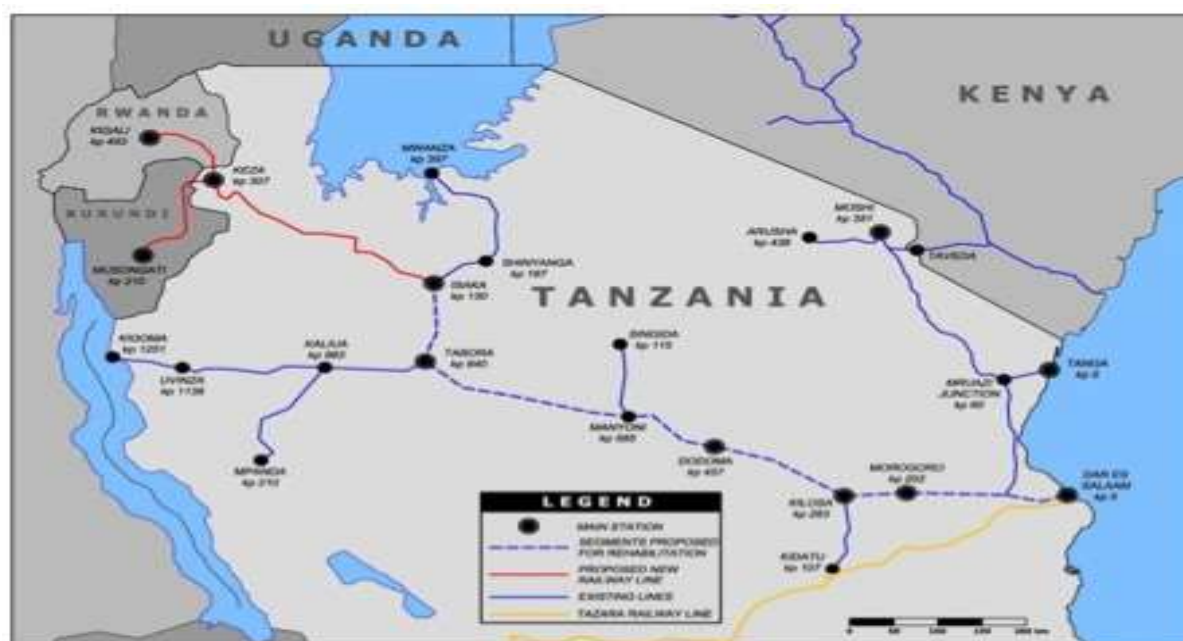
La capacité du réseau actuel de la Tanzanie est limitée par un certain nombre de facteurs dont les plus importants sont les suivants :

- Faiblesse de la vitesse à laquelle les trains peuvent circuler (13–50 km/h) soit Dar Essalam – Kigoma environ 18 j
- Limites imposées par la charge à l'essieu (15 t)
- Réseau de chemin de fer public et les installations intermodales portuaires désuets
- Flotte marchande sur le lac Tanganyika vieillissante et obsolète

Extension projetée du réseau ferroviaire Tanzanien au Burundi et le Rwanda

Les pouvoirs publics de la Tanzanie, du Burundi et du Rwanda ont exprimé en 1998 et réaffirmé en 2003, la nécessité d'une nouvelle voie ferrée Isaka-Kigali/Keza-Musongati, en prolongement de l'actuelle voie Dar Essalam - Isaka.

Figure 12. Extension projetée du réseau ferroviaire Tanzanien au Burundi et le Rwanda



L'étude du projet de réhabilitation de la voie ferrée existante Dar Es Salaam-Isaka et la construction d'une nouvelle voie entre Isaka, Kigali au Rwanda et Musongati au Burundi, figure parmi les priorités de ces programmes.

Les variantes de connexion envisagées pour le Burundi dans le *plan directeur des chemins de fer de la CAE* élaboré en 2009 se présentent de la manière suivante :

1. Ligne Dar Es Salaam – (Isaka – Kigali : 494 km) avec embranchement (Keza – Musongati : 197 km)
2. Ligne Dar Es Salaam – Tabora – (Uvinsa -Musongati– Bujumbura : 300 km)
3. Ligne Dar Es Salaam – Kigoma puis par voie lacustre (Kigoma – Bujumbura : 165 km)

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 Essalam 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 Essalam à Morogoro a été lancée le 12 Avril 2017 alors que la seconde phase d'environ 426 km partira de Morogoro à 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.

Figure 13. Itinéraire du réseau ferroviaire projeté au Burundi et le Rwanda



6.2.2.4.6 Réseau routier

Figure 14. Carte du réseau routier classé du Burundi (2017)



Contrôle de la charge à l'essieu

Les poids lourds Tanzaniens assurent actuellement plus de 80 % des dessertes du Burundi à partir de Dar Essalam sur le corridor central. Le Burundi n'a pas actuellement mis en place les moyens nécessaires pour accroître le parc véhicule lourd ainsi que contrôler et prévenir la surcharge des camions. Il en résulte un risque de dégradation accéléré du réseau routier classé du Burundi et un marché de transport marchandise déséquilibré, en faveur des camionneurs Tanzaniens.

Commentaires

Il est recommandé d'exiger un étalonnage périodique des ponts bascules opérant actuellement sur le corridor central en Tanzanie par un organisme indépendant et mutuellement reconnu par les deux pays. Dans ce cas, un contrôle aléatoire par la police de circulation au Burundi avec le cas échéant des pénalités serait efficace et suffisant pour dissuader les contrevenants.

Etat des routes au Burundi desservant les corridors

Selon une évaluation de l'ODR en 2017, les sections suivantes, proposées par l'OdR, nécessitent une réhabilitation.

(i) Routes drainant le trafic du corridor nord

Tableau 45. Etat du réseau routier au Burundi desservant les corridors (2017)

De	à	Bon état	Acceptable	Mauvais état
Kanyaru haut	Gatumba	117		22
Ruhwa	Bujumbura	51	20	10
Kanyaru bas	Gitega	80		25

(ii) Routes drainant le trafic du corridor central

Projets proposés par l'OdR

a. Kobero - Bujumbura :

- Réhabilitation et élargissement du tronçon Kobero-Muyinga (30 km)
- Réhabilitation et élargissement de la route Nyakararo-Bujumbura (60 km)
- Réhabilitation et élargissement de la Route Muyinga-Gitega (104 km)
- Construction de la route Nyakararo-Mwaro-Gitega (Phase 2 : Mwaro (Kibumbu) -Gitega sur 24 km).

b. Projet de construction de la route Cankuzo- Ruyigi-Bujumbura (prolongement de la route Murusagamba - Nyakahura en Tanzanie) :

- Construction du tronçon Cankuzo– Gahumo (50km)
- Réhabilitation et élargissement du tronçon Bujumbura-Bugarama (30km) cette route draine vers Bujumbura tout le trafic en provenance du corridor central et du corridor nord
- Réhabilitation et élargissement de la route Bugarama - Makebuko (88km).

6.2.2.5 Postes frontaliers

Le Burundi dispose actuellement de 13 postes sur ses frontières avec les pays voisins (Tanzanie, Rwanda, RDC). Le poste de **Kobero** est de loin le point de passage le plus important pour le pays du point de vue intensité des flux de trafic marchandises, de passagers et de contrôle à exécuter (immigration, phyto sanitaires, formalités douanières, cargaisons, documents des véhicules etc ..).

Depuis l'opérationnalisation des « OSBP » et du « TDU » (Territoires Douaniers Uniques), une réduction d'environ 68,3 % a été observée à Kobero pour le temps passage des frontières en 2017 Source (AFTTCC). L'examen du fonctionnement des postes, complété par des visites sur site d'un poste frontalier, sont dégagés un certain nombre de constats dont les plus importants sont les suivants.

Au niveau de l'organisation des postes, plusieurs services et organismes étatiques interviennent (douane, service immigration, ...) sans qu'il y ait une structure spécifique qui prend en charge l'établissement des règles de fonctionnement du site (stationnement, aires d'attente, passage au scanner, ...) et de l'organisation d'une manière séquentielle et rationnelle, l'intervention des différentes entités.

L'autre point soulevé est en relation avec l'harmonisation des contrôles des marchandises aux frontières qui n'est pas encore assurée entre les pays parcourus par les corridors de désenclavement du Burundi, à l'instar de l'expérience des Etats membres de la SADC en Afrique Australe en matière de coordination de la gestion des postes frontaliers (Coordinated Border Management), expérience elle-même inspirée de l'expérience Européenne (Integrated Border Management).

Le troisième constat observé est l'absence d'un monitoring régulier de l'activité, basée sur l'analyse des statistiques et des indicateurs permettant de détecter la montée en puissance

Certains services et facilités, s'ils ne sont pas disponibles, peuvent altérer la fluidité du trafic au poste frontalier :

- Désignation d'une entité (commission, chef de poste) pour la coordination des activités du poste et l'organisation d'une manière séquentielle et rationnelle l'intervention des diverses autorités, ainsi que l'établissement de certaines règles de fonctionnement (stationnement, aires d'attente, parking, passage au scanner, gestion des déchets, protection de l'environnement, entretien courant des infrastructures et des équipements, ..)
- Création de comités mixtes dans les principaux postes frontaliers (OSBP) permettant d'améliorer le fonctionnement du poste
- Adaptation des horaires du travail en fonction des effectifs disponibles ainsi que la montée en puissance du trafic
- Disponibilité des services de télécommunication, pont bascule, scanner, entretien, réparation, approvisionnement en carburant, repos, restauration, santé et premiers soins

Figure 15. Postes frontaliers du Burundi (2017)



6.3 Analyse des flux internationaux de trafic et performance des corridors de transit

6.3.1 Introduction

Le corridor central entre Dar Essalam et Bujumbura, qui participe à plus de 60 % des échanges extérieurs du Burundi, fera l’objet d’une analyse plus approfondie dans ce chapitre consacré à l’évaluation des performances des corridors en termes de coûts, transit time, et perspectives de développement.

Tableau 46. Trafic marchandises et part modale par corridor (2017)

Corridor	Trafic annuel (T)	Mode transport	Part
Nord	93 862	Route	100 %
Central	416 015	Route	100 %
Central Sud	23 463	Rail	50 %
		Lac	50 %
Sud	157 023	Lac	100 %

Tableau 47. Répartition des flux du trafic sur les ports et les postes frontaliers les plus importants

Port	Part Trafic Burundi	Postes frontaliers les plus importants	Nbr PL/j	Part en PL
Mombasa	14 %	Kanyaru	2	8 %
Dar Essalam	60 %	Kobero	22	92 %
Bujumbura	24 %			

6.3.2 Analyse de la performance logistique du Burundi

Compte tenu de la dépendance du Burundi des pays limitrophes ayant une façade maritime (Kenya, Tanzanie) dans ses échanges commerciaux avec le reste du Monde, l'analyse de la performance logistique portera également sur l'évaluation de la performance logistique du Kenya et de la Tanzanie. Deux indicateurs seront utilisés :

- Le Logistic Performance Index (LPI)
- La facilité du commerce transfrontalier (DTF)

L'index LPI classe la performance logistique d'un pays de 1 à 5, la note la plus élevée représentant la meilleure performance. Il est évalué sur la base d'enquêtes annuellement effectuées par la Banque Mondiale en partenariat avec des institutions universitaires et internationales ainsi que des sociétés privées et des personnes actives sur le marché de la logistique internationale.

La note globale de l'indice de performance de la logistique reflète les perceptions relatives à la logistique d'un pays basées sur :

- L'efficacité des processus de dédouanement
- La qualité des infrastructures commerciales et des infrastructures de transport connexe
- La facilité de l'organisation des expéditions à des prix concurrentiels
- La qualité des services d'infrastructure
- La capacité de suivi et de traçabilité des consignations
- La fréquence avec laquelle les expéditions arrivent au destinataire dans les délais prévus

Le classement des économies d'après la facilité des échanges transfrontaliers est obtenu en triant leurs scores « distance de la frontière » pour l'indicateur du commerce transfrontalier. Ceux-ci correspondent à la moyenne simple de l'ensemble des scores « distance de la frontière », calculés pour les délais et les coûts liés à la documentation exigée ainsi qu'au respect des procédures commerciales transfrontalières à l'exportation et à l'importation.

Le Rwanda enregistre la meilleure performance LPI au niveau de la région CAE, attribuable essentiellement à la facilité de l'organisation des expéditions à des prix concurrentiels où il occupe le 29^{eme} rang Mondial¹⁵.

¹⁵ L'index LPI 2018 de la Tanzanie n'est pas disponible

Sur un plan global, le Burundi est classé 158^{ème} Mondial, les six facteurs intervenant dans la composition de l'index de la logistique présentant tous plusieurs contraintes. Il est cependant à noter que la faiblesse de ce classement est en partie attribuable aux performances mitigées du port de commerce Tanzanien de Dar Essalam (congestion, longues procédures douanières, ..) où l'essentiel des échanges extérieurs du Burundi y transitent.

Quant à la facilité du commerce transfrontalier, les délais pour la conformité des documents ainsi que les délais et les coûts pour les formalités douanières et portuaires à l'importation seraient à l'origine du classement du Burundi au 164^{ème} rang Mondial.

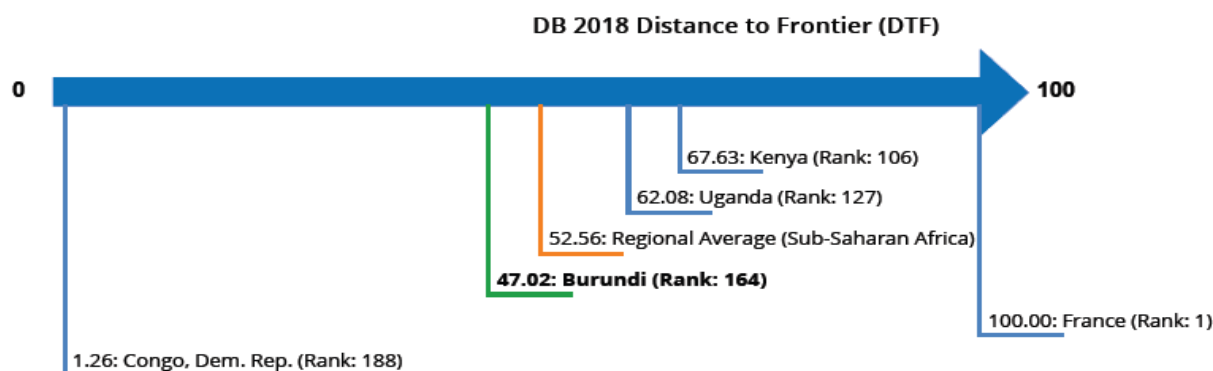


Tableau 48. Caractéristiques des performances du commerce transfrontalier du Burundi (2017)

Doing Business 2018		Burundi			
Indicator	Burundi	Sub-Saharan Africa	OECD high income	Overall Best Performer	
Time to export: Border compliance (hours)	59	100.1	12.7	0 (17 Economies)	
Cost to export: Border compliance (USD)	136	592.1	149.9	0.00 (19 Economies)	
Time to export: Documentary compliance (hours)	120	87.8	2.4	1.0 (25 Economies)	
Cost to export: Documentary compliance (USD)	150	215.1	35.4	0.00 (19 Economies)	
Time to import: Border compliance (hours)	154	136.4	8.7	0.00 (21 Economies)	
Cost to import: Border compliance (USD)	444	686.8	111.6	0.00 (27 Economies)	
Time to import: Documentary compliance (hours)	180	103.0	3.5	1.0 (30 Economies)	
Cost to import: Documentary compliance (USD)	1025	300.1	25.6	0.00 (30 Economies)	

Plus de 60 % des échanges extérieurs du Burundi s'effectue via le port de Dar Essalam. L'évaluation des performances du commerce à travers les frontières « trading across border » de la Tanzanie ont un impact crucial sur la fluidité et le cout de la logistique pour le Burundi.

Le rapport de la Banque Mondiale enregistre le temps et le coût associé au processus logistique d'exportation et d'importation de marchandises à travers la Tanzanie et mesure le temps et le coût (hors tarifs) associés à trois séries de procédures - conformité documentaire, conformité aux frontières et transport intérieur - dans le processus global d'exportation ou d'importation d'un envoi de marchandises.

Tableau 49. Logistic Performance Index (LPI) 2018 du Burundi et de pays de la sous-région

2018	Score LPI			Rang LPI				Douane		Infrastructure		Organisation Expédition		Qualité des services des infrastructures		Traçabilité		Respect des délais	
	Pays	Score	Note minimale	Note maximale	Score	Note minimale	Note maximale	% par rapport à la meilleure performance	Score	Rang	Score	Rang	Score	Rang	Score	Rang	Score	Rang	Score
Rwanda	2,97	2,66	3,29	57	38	86	61,68	2,67	64	2,76	65	3,39	29	2,85	60	2,75	86	3,35	61
Kenya	2,81	2,62	3,01	68	55	91	56,69	2,65	67	2,55	79	2,62	99	2,81	64	3,07	56	3,18	79
Uganda	2,58	2,34	2,81	102	73	133	49,21	2,61	76	2,19	124	2,76	78	2,50	99	2,41	123	2,90	110
RD Congo	2,43	2,28	2,57	120	104	138	44,62	2,37	108	2,12	132	2,37	127	2,49	100	2,51	114	2,69	133
Burundi	2,06	1,85	2,28	158	139	160	33,22	1,69	159	1,95	146	2,21	139	2,33	117	2,01	156	2,17	158

Tableau 50. Principales caractéristiques du commerce transfrontalier du Burundi et de pays de la sous-région (Doing Business, 2018)

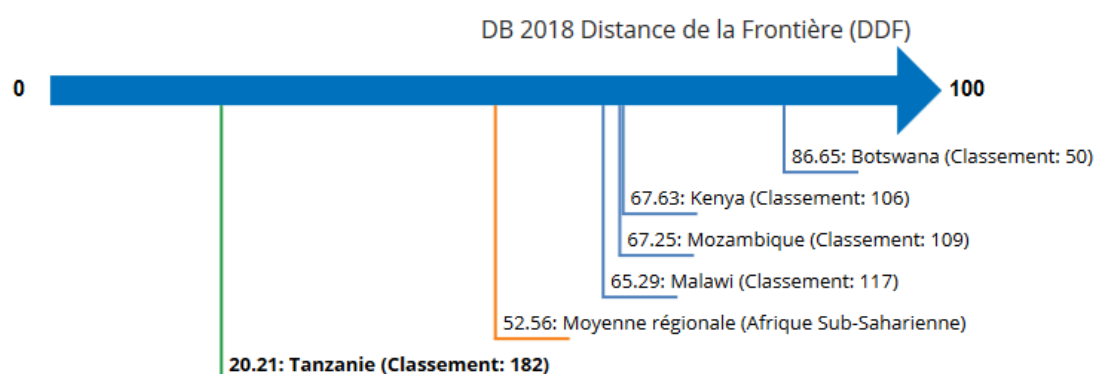
Economie	Délai à l'exportation: Respect des procédures de commerce transfrontalier (en heure)	Délai à l'exportation: Respect des exigences en matière de documentation (en heure)	Coût à l'exportation: Respect des procédures de commerce transfrontalier (USD)	Coût à l'exportation: Respect des exigences en matière de documentation (USD)	Délai à l'importation: Respect des procédures de commerce transfrontalier (en heure)	Délai à l'importation: Respect des exigences en matière de documentation (en heure)	Coût à l'importation: Respect des procédures de commerce transfrontalier (USD)	Coût à l'importation: Respect des exigences en matière de documentation (USD)	Facilité du commerce transfrontalier (DDF)	Facilité du commerce transfrontalier CLASSEMENT
Burundi	59	120	136	150	154	180	444	1 025	47,02	164
Kenya	21	19	143	191	180	60	833	115	67,63	106
Rwanda	97	42	183	110	86	48	282	121	72,44	87
Tanzanie	96	96	1 160	275	402	240	1 350	375	20,21	182
Ouganda	64	51	209	102	154	138	412	296	62,08	127

Les performances réalisées par la Tanzanie en 2018 se présentent de la manière suivante.

Tableau 51. Principales caractéristiques du commerce transfrontalier de la Tanzanie (2018)

Indicateur	Tanzanie	Afrique Sub-Saharienne	OCDE revenu élevé	Meilleure performance globalement
Délai à l'exportation: Respect des procédures de commerce transfrontalier (en heure) ⓘ	96	100.1	12.7	0 (17 Economies)
Coût à l'exportation: Respect des procédures de commerce transfrontalier (USD) ⓘ	1160	592.1	149.9	0.00 (19 Economies)
Délai à l'exportation: Respect des exigences en matière de documentation (en heure) ⓘ	96	87.8	2.4	1.0 (25 Economies)
Coût à l'exportation: Respect des exigences en matière de documentation (USD) ⓘ	275	215.1	35.4	0.00 (19 Economies)
Délai à l'importation: Respect des procédures de commerce transfrontalier (en heure) ⓘ	402	136.4	8.7	0.00 (21 Economies)
Coût à l'importation: Respect des procédures de commerce transfrontalier (USD) ⓘ	1350	686.8	111.6	0.00 (27 Economies)
Délai à l'importation: Respect des exigences en matière de documentation (en heure) ⓘ	240	103.0	3.5	1.0 (30 Economies)
Coût à l'importation: Respect des exigences en matière de documentation (USD) ⓘ	375	300.1	25.6	0.00 (30 Economies)

Commerce transfrontalier en Tanzanie et les économies de comparaison – Classement et DTF



La Tanzanie est classée 182^{ème} rang Mondial pour ce qui est de ses performances en matière de commerce transfrontalier et plus précisément le délai pour le respect des procédures de commerce transfrontalier (notion qui recouvre le délai et le coût associés au respect des réglementations douanières et autres réglementations imposant de procéder à des contrôles pour qu'une cargaison puisse passer les frontières de l'économie, ainsi que le délai et le coût de manutention au port ou à la frontière). Ce délai est de 402 heures ou l'équivalent de 17 jours y compris un délai de 10 jours lié au respect des exigences en matière de documentation

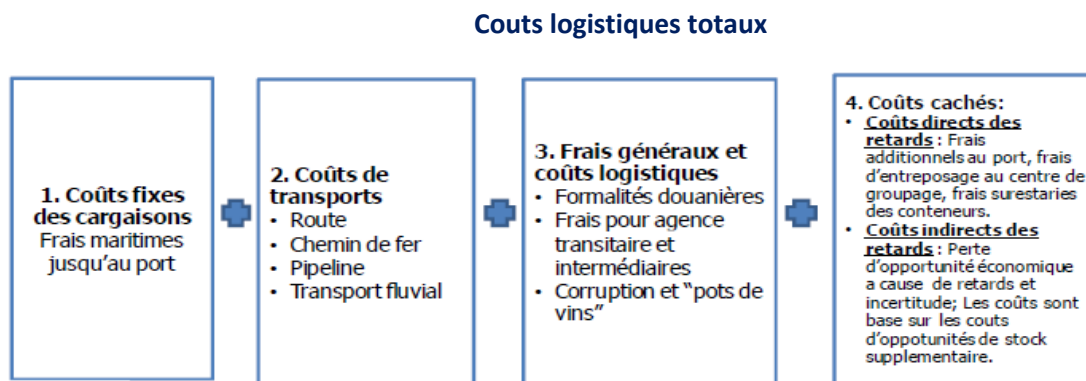
Ce délai excessif, même comparé à la moyenne de l'Afrique subsaharienne, constitue une des principales raisons de séjour prolongée des marchandises au port. Il en résulte :

- Une baisse de la productivité du port notamment au niveau des aires de stockage et bord à quai, induisant un allongement du temps d'escale des navires

- Une augmentation des surcoûts supportés par l'importateur, attribuables aux attentes et retards ainsi que les pratiques restrictives (et discriminatoires) pour enlever la marchandise à l'extérieur du port

6.3.3 Structure du coût de la logistique

La structure globale des coûts logistiques peut être défalquée de la manière suivante.



Source : CPCS Transcom ltd

Tableau 52. Structure des coûts logistiques pour un conteneur 20' Mombasa - Bujumbura

Coût type	Montant in US\$	% du coût logistique total
Fret maritime Frais de port *	1700	7.7%
Frais de manutention portuaire	222	1.0%
Frais d'expédition maritime	2500	11.4%
Coûts transport routiers	8000	36.4%
Honoraires des transitaires + TVA	750	3.4%
Les coûts directs des retards (surestaries)	545	2.5%
Les coûts cachés des retards	8289	37.7%
Total des coûts logistiques	22,006	100.0%

Source : CPCS Transcom ltd

Il convient de remarquer l'importance des coûts cachés des retards (38 %), composés de coûts cachés directs (temps pour présenter les documents requis par la douane, congestion du port, temps de repos des conducteurs, temps pour passer les ponts bascules, frais d'entreposage, ..) et de coûts cachés indirects (perte d'opportunité, ...).

Plusieurs mesures peuvent être entreprises en vue de réduire les sources de surcoût :

- Réduction de la congestion dans les ports maritimes par le transfert des marchandises en transit vers les ports secs
- Amélioration de l'état des infrastructures routières
- Standardisation des formalités douanières (TDU) et des systèmes d'information
- Généralisation à l'ensemble des pays de la CAE, des scellés et tracking électroniques des conteneurs à bord des camions

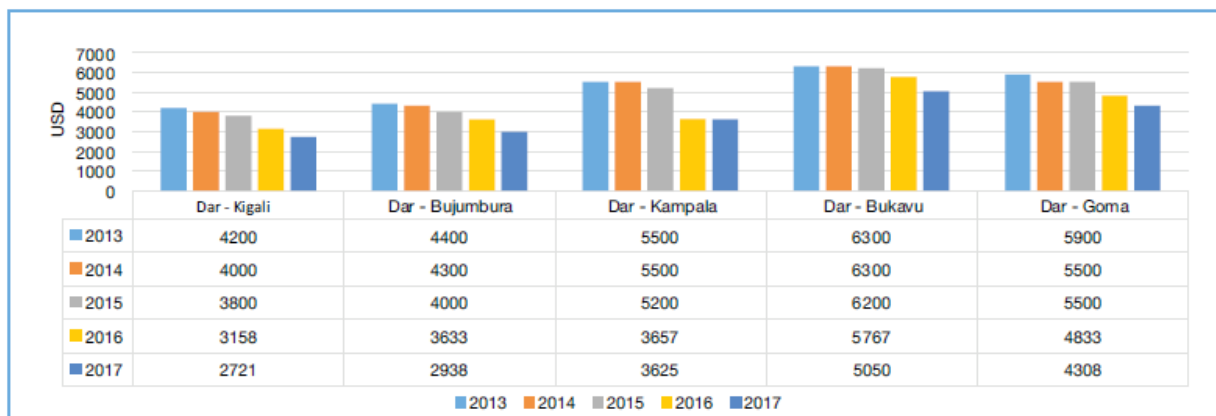
6.3.4 Analyse des performances logistiques du corridor Central

6.3.4.1 Tarifs de Transport par Route 2013-2017 en USD sur le corridor Central et transit time

Le tarif de transport routier pour déplacer un conteneur de 20/40 pieds entre Dar Essalam et Bujumbura est estimé à 3000 USD, soit un prix moyen de 1,82 USD /km / conteneur. Ce tarif inclut des surcoûts estimés à environ le tiers du tarif¹⁶. En les réduisant, cela permettra de comprimer la facture globale du transport sur le corridor :

- Gratifications au cours du voyage (corridor central) : 100 USD
- Taxe sur les transporteurs Burundais en Tanzanie : 500 USD / voyage
- Obligation de visa dans certains États Membres (50 USD)
- Frais et Redevances non officiels payés par les camionneurs sur le corridor central :
- Les retards sur les divers tronçons du corridor central ont été estimés à 250 \$ par jour pour une entreprise de camionnage
- Mauvaise infrastructure routière sur certains tronçons du corridor

Figure 16. Tarifs de transport par route sur le corridor central (US \$, 2013 – 2017)

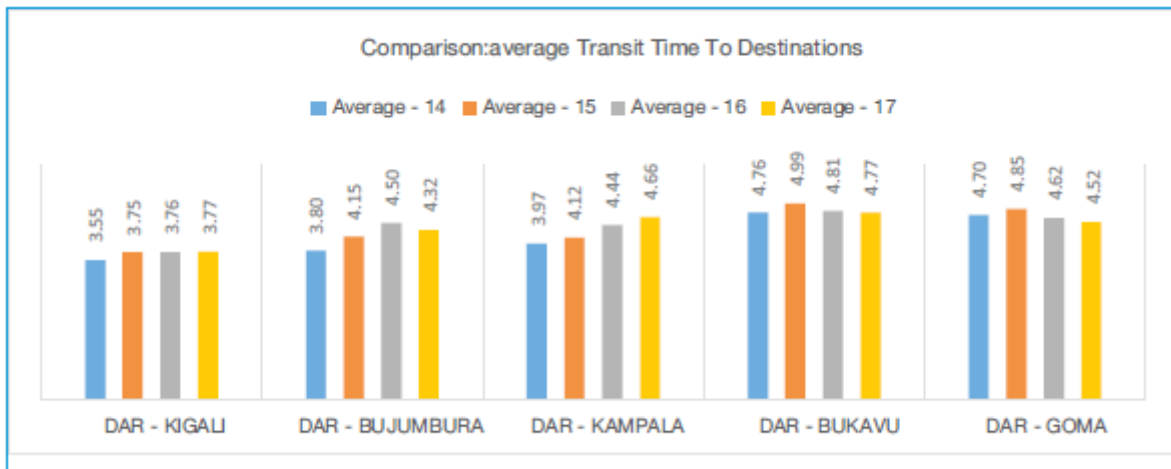


Source : Transitaires et Agents en Douane (TAD) & Enquêtes sur l'état des routes

En ce qui concerne la durée moyenne du trajet entre Dar Essalam et Bujumbura, elle s'est élevée à 4,32 j en 2017, en hausse par rapport aux années précédentes, notamment 2014 où elle a été de 3,8 jours, en dépit de l'amélioration du temps de passage à la frontière à Kobéro, estimé à 1,8 h en 2017 contre environ 6 h en 2014.

¹⁶ Source : Enquête du Consultant auprès de l'ATIB, Rapport d'enquête de l'Observatoire du Corridor Central

Figure 17. Comparaison du transit time pour différents itinéraires (h, 2017)



6.3.4.2 Performance du Port Dar Es Salaam

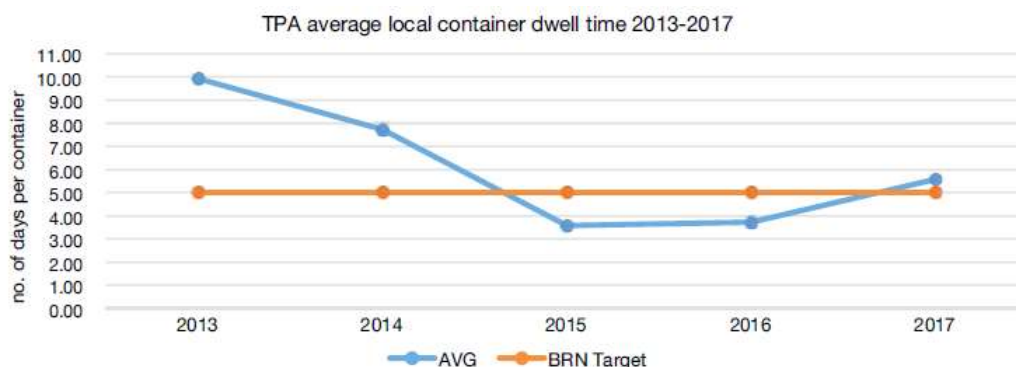
Durée d’entreposage des conteneurs

La durée moyenne d’entreposage des conteneurs à l’import dans le parc de TICTS à Dar Essalam est estimée à 5 jours pour les produits Tanzaniens, ce qui est acceptable. En revanche, elle est de 12 jours pour les produits à destination du Burundi, considéré comme excessif, vraisemblablement attribuable à la franchise de 15 j accordée par l’autorité portuaire Tanzanienne (TPA) au trafic Burundais (et 30 j pour les produits à destination de la RDC), de nature à accentuer la congestion du port.

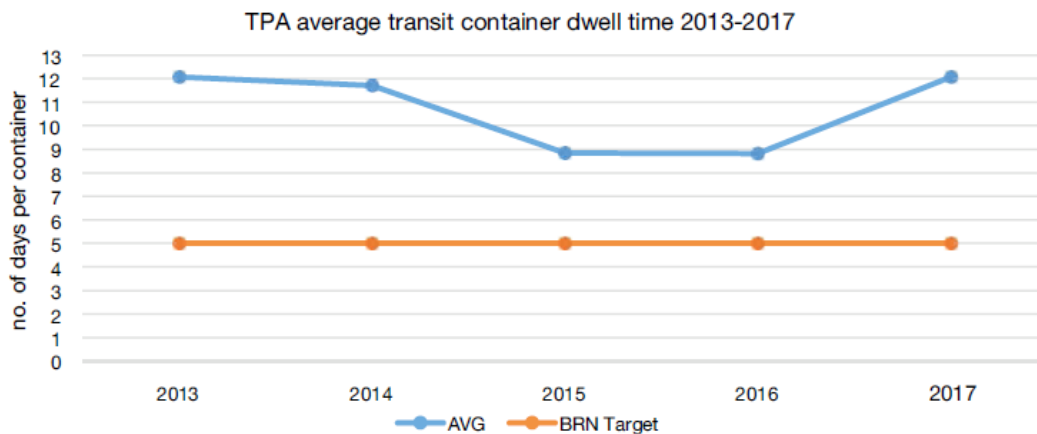
La réduction du temps de séjour moyen des conteneurs doit être considérée comme une mesure rentable pour optimiser le débit du terminal. En particulier, dans les terminaux où la zone de gerbage ou le parc de stockage disponible restreint la capacité de production. Dans ce cas, toute réduction du temps de séjour, même marginale, a un impact majeur sur la capacité de stockage du parc.

La mise en place de mécanismes de tarification pour favoriser une utilisation rationnelle des parcs de stockage des conteneurs comme une capacité de « stock tampon » (juste pour accomplir les formalités nécessaires à l’enlèvement de la marchandise) et décourager leur utilisation comme « zone d’entreposage», pourrait être une mesure efficace pour accroître la capacité nominale du parc.

Figure 18. Délai de séjour (j) des conteneurs au port de Dar Essalam¹⁷



¹⁷ BRN : Big Results Now



Durée pour l'accomplissement des formalités douanières au port de Dar Essalam

En 2017, la durée moyenne en heures qui s'écoule entre la déclaration par l'agent en douane jusqu'à ce que l'ordre de sortie soit émis pour les déclarations de fret de transit était de **64 h** ou l'équivalent de 2 j et demi, ce qui est considéré comme excessif.

Durée écoulée par les poids lourds au pesage sur les ponts bascules en Tanzanie

Par le passé, les camions s'arrêtaient autour de 55 postes de contrôle officiels distincts (8 ponts bascules, 44 contrôles de police et 3 contrôles de revenus). Sur la base des conclusions de l'étude de faisabilité réalisée en 2012 avec la collaboration de la CAE et le soutien de Trademark East Africa, il a été convenu :

- De réduire à partir d'avril 2016 le nombre de ponts bascules de 8 à seulement 3 postes successivement à Vigwaza (à la sortie de Dar Essalam), Njuki (Singida) et Nyakahura (Shinyanga). Cette mesure a permis de réduire de 78 % le temps nécessaire au contrôle de chargement. Pour que les camions de transit puissent profiter de cette avantage de ne s'arrêter qu'à trois ponts bascules, ils doivent obtenir un autocollant spécial conçu par le ministère des Travaux publics, des Transports et des Communications à 40 dollars chacun, payé une seule fois
- Tanzania Revenue Authority (TRA), la Police et TANROADS seront affectés aux sites de Vigwaza, Manyoni et Nyakanazi durant la phase d'exploitation
- Les travaux de construction des sites OSIS (One Stop Inspection Station) de Manyoni et de Nyakanazi devraient être achevés à la fin de l'année en cours 2018

Le poste de Vigwaza peut accueillir jusqu'à 47 000 camions / mois soit l'équivalent de 1 camion/minute.

Il convient également de signaler le démarrage en Mars 2017 d'une étape essentielle pour la réduction des délais et des coûts d'exploitation le long du corridor central, avec le lancement d'un projet de construction de trois (3) stations d'inspection à guichet unique « **OSIS** » (**One Stop Inspection Station**) à Vigwaza, Manyoni et Nyakanazi. Les travaux devraient être achevés fin 2018.

Pourcentage des camions de transit immatriculés en Tanzanie

En 2017, les camions immatriculés en Tanzanie représentaient 92 %, les autres pays (Burundi, Rwanda, RDC) ne représentent que 8 %.

Aires de stationnement le long du Corridor Central

Les enquêtes effectuées par l'OTCC sur l'état des routes en 2017 ont révélé des aires de stationnement modernes, toutes situées en Tanzanie à Mbezi (Dar Essalam), Dodoma, Kahama (Shinyanga) et Ngara (Kagera), coûtant près de 1,5 \$ par jour. Au Burundi, l'Office des Routes a construit Le parking de Gitega.

6.3.5 Analyse des performances logistiques du corridor Nord

Le corridor Nord (1957 km) est plus long que le corridor Central (1640 km). Son itinéraire engendre plus de redevances d'utilisation de la route et exige le passage de plusieurs postes frontaliers, ce qui occasionne parfois des retards importants.

Le coût moyen de transport d'une tonne.km entre Mombasa et Bujumbura est estimé entre 0,07 US\$ et 0,08 US \$ (source : ATIB), sensiblement supérieur pour des distances plus courtes, en particulier Kampala – Bujumbura (0,13 US \$) et Kigali – Bujumbura (0,15 US \$).

Tableau 53. Tarifs de transport routier sur le corridor Nord (USD 2017)

DE	A	DISTANCE	USD / tonne		COUT MOYEN par KM/Tonne	
			Sep - 17-	Mar-18	Sep -17	Mar- 18
Mombasa	Bujumbura (through Kampala-Kigali)	1,957	160	180	0.08	0.09
Nairobi	Bujumbura	1,476	140	135	0.09	0.09
Juba	Bujumbura	1,441	-	-	-	-
Kigali	Bujumbura	275	-	40	-	0.15
Kampala	Bujumbura	788	100	100	0.13	0.13
Goma	Bujumbura	431	80	80	0.19	0.19
Bujumbura	Goma	431	60	80	0.14	0.19
Bujumbura	Kampala	788	80	60	0.1	0.08
Bujumbura	Mombasa	1,957	140	160	0.07	0.08
Bujumbura	Nairobi	1476	120	130	0.08	0.09
Bujumbura	Kigali	275	40	-	0.15	-
Bujumbura	Juba	1,441	-	-	-	-

Source : ATIB

Le temps de séjour des marchandises au port de Mombasa est en moyenne de 3,8 jours entre Octobre 2017 et Mars 2018, ce qui constitue une bonne performance à l'échelle Mondiale (entre 4 et 5 jours), attribuable entre autre au fonctionnement du port 24/7.

Le nouveau système de gestion intégrée des douanes (ICMS : Integrated Customs Management System), qui devrait remplacer le système « Simba 2005 », éliminera la nécessité de recourir au centre de traitement de documents (DPC : Document Processing Centre), en le remplaçant par un module automatisé de gestion des risques. Il est attendu que ce module va réduire **le délai de dédouanement** et par conséquent le temps de séjour des marchandises au port.

Le déploiement du système de gestion intégrée des douanes (SGID) devrait également combler les lacunes actuelles se rapportant aux tentatives de dissimulation, sous-évaluation, fausses déclarations et falsification des documents d'importation.

6.4 Cadre institutionnel

6.4.1 Introduction

Les différents modes de transport fonctionnent généralement d'une façon déconnectée avec très peu de synergie, ce qui affecte négativement la chaîne logistique d'approvisionnement et d'acheminement de la production de plusieurs filières.

Les opérations logistiques de transbordement, de stockage et de manutention sont souvent non maîtrisées en raison de la vétusté des infrastructures, des installations et l'absence d'une organisation adaptée. Ces contreperformances tiennent certes à un déficit en infrastructures et en installations adaptées de type « plateformes logistiques » mais également à l'absence d'un tissu de transporteurs multimodaux qui maîtrisent la chaîne logistique de bout en bout.

Pour relever ces défis, le Burundi s'appuie sur la coopération régionale avec les pays de la communauté d'Afrique de l'Est et est appelé à développer une stratégie logistique pour rationaliser et optimiser les systèmes de transports et de distribution au niveau national.

Cet aspect devrait donc revêtir une priorité absolue au niveau de la vision stratégique pour le développement du Burundi au cours des prochaines décennies.

6.4.2 Coopération régionale

Les aspects logistiques des corridors desservant le Burundi sont essentiellement régis par les structures régionales suivantes :

- Agence de Facilitation du Transport de Transit du Corridor Central (AFTT-CC) et son Observatoire du Transport du Corridor Central
- Trade Mark East Africa
- Autorité de coordination de Transit et de Transport du Corridor Nord (ACTT-CN) et son Observatoire des transports du Corridor Nord

6.4.2.1 Agence de Facilitation du Transport de Transit du Corridor Central (AFTT-CC)

Mandat et objectifs :

- Promouvoir l'utilisation du corridor central
- Accorder le droit de transit aux pays enclavés afin de faciliter la circulation des marchandises sur leur territoire et de fournir toutes les facilités possibles respectives pour le trafic en transit
- Prendre toutes les mesures nécessaires pour le mouvement rapide de la circulation et pour éviter les retards inutiles dans le mouvement des marchandises en transit à travers leurs territoires
- Positionner stratégiquement le corridor central comme le plus efficace en Afrique orientale et centrale afin de contribuer positivement aux programmes de lutte contre la pauvreté dans les Etats membres

6.4.2.2 *Observatoire des Transports du Corridor Central (OTCC)*

Principales Missions :

- Suivi des performances pour informer les décideurs sur les interventions visant à réduire les coûts et les retards de transport et autres défis logistiques connexes
- Collecte des données auprès de différents partenaires des États Membres
- Compile et publie des statistiques couvrant quatre domaines de performance du commerce et du transport, à savoir : le volume des transactions, les coûts et les taux, la productivité et l'efficacité, le temps de transit et les retards, afin de soutenir la planification et les opérations de commerce et de transport dans les États Membres

Dans les quatre catégories, l'OTCC assure le suivi de plus de 25 indicateurs de performance du corridor, qui sont tous revus périodiquement.

6.4.2.3 *Autorité de coordination de Transit et de Transport du Corridor Nord (ACTTCN)*

- Faciliter le mouvement des échanges pour les personnes, les véhicules et les marchandises ainsi que le transport aux niveaux national, régional et international
- Stimuler le développement économique et social sur le territoire des États Membres
- Développement qui offre non seulement des services de transport et de transit sûrs, rapides et compétitifs qui favorisent le commerce régional, mais aussi stimule les investissements et encourage le développement durable et la réduction de la pauvreté.
- Mettre en œuvre des stratégies destinées à accélérer la croissance économique et sociale dans le Corridor, tout en assurant la viabilité de l'environnement.

6.4.2.4 *Observatoire du transport du corridor nord (OTCN)*

Principales Missions :

- Outil de suivi qui mesure 30 indicateurs de performance le long du corridor
- Etablissement des indicateurs à l'aide de données brutes collectées auprès des parties prenantes dans tous les États membres et identification des goulots d'étranglement à résoudre pour améliorer l'efficacité et améliorer séquentiellement le commerce et les opérations le long du corridor

6.4.2.5 *Principales problématiques*

Ces observatoires accomplissent actuellement des efforts louables pour mettre en application les stratégies fixées par le conseil des ministres du transport et produire des rapports et des recommandations de qualité qui ont amené les autorités à prendre des décisions concrètes comme par exemple la réduction de la TVA sur les marchandises en transit en Tanzanie, la réduction du nombre de ponts bascule, la réduction des frais de visa en RDC de 100 \$ à 50 \$ pour les chauffeurs Tanzaniens et Ougandais etc.

Toutefois, il convient de signaler les difficultés suivantes dans l'exploitation des rapports élaborés par les observatoires de transport au niveau des corridors nord et central :

- Difficulté à faire un benchmark entre les performances des deux corridors (disparités dans le choix des indices, méthodes d'enquête, ...)

- Divergence dans la présentation temporelle des statistiques (rétrospective, annuel / période de 7 mois : Janv-Sept) ce qui complique la tâche pour les analyses rétrospectives et prospectives de trafic
- Manque de données statistiques par type de conditionnement pour les trafics de transit (EVP, Project-cargo, vracs solides, vracs liquides, colis lourds,). Pour les conteneurs, absence de données sur les 20', 40', conteneurs Reefer, conteneurs citernes, conteneurs FCL / LCL / vides, .. Ces données sont cruciales pour la gestion logistique : optimisation des infrastructures, le choix des équipements de manutention, dimensionnement des capacités, entreposage etc
- Manque de données sur le comptage des poids lourds au niveau des principaux postes frontaliers pour prévenir leur saturation et envisager à temps l'extension de leurs capacités
- Manque de données (type de marchandises & tonnage transporté, fréquence, transit time, dysfonctionnements.) par mode de transport (lac, chemin de fer, routes) pour les trafics en transit pour focaliser sur les maillons faibles et équilibrer le choix modal en fonction de la nature et la valeur de la marchandise transportée
- Manque d'informations sur les performances des ports secs (ICD) particulièrement celui de Nairobi et d'Isaka et raisons réelles de leur faible utilisation par les transporteurs, pourtant ils offrent une alternative ferroviaire intéressante pour écourter les distances parcourues par camion (entre Dar Es Salaam et Isaka la distance est de 971 km soit environ 2000 km dans les deux sens), réduire les coûts de transport pour les pays enclavés et atténuer la congestion au niveau des ports maritimes

6.4.3 Structures institutionnelles Nationales

6.4.3.1 MTTPEAT

Les services de l'Administration centrale et les institutions paraétatiques placées sous l'autorité du Ministre n'ont pas de prérogative traitant des infrastructures ou aspects logistiques au Burundi, bien que la direction des transports internationaux au sein de la direction générale des transports ait parmi ses missions la charge d'initier des études et stratégies pour le développement des infrastructures et le suivi des transports internationaux.

Cette carence se traduit par :

- Une interférence des flux de trafic des poids lourds des corridors nord et central avec la mobilité urbaine à Bujumbura & Gitega
- Un espace important dans l'enceinte portuaire de Bujumbura est utilisé comme « port sec » pour le dédouanement des camions provenant des corridors via les postes frontaliers de Kobero, Kanyaru et Gasenyi, ce qui constitue une contrainte de capacité au port et une perturbation des activités du concessionnaire GPS
- Une congestion de ces agglomérations et une recrudescence des problèmes de sécurité routière
- Un éparpillement des entrepôts de stockage et enchevêtrement des circuits de distribution dans la capitale Bujumbura
- L'obligation pour les véhicules qui souhaitent transiter par l'agglomération (du nord au sud ou d'est en ouest) de se frayer un circuit habile à l'intérieur de la ville pour éviter les embouteillages, les feux et les sens interdits

Par ailleurs, le Burundi est un pays à vocation essentiellement agricole. Mais la collecte, l'entreposage, la distribution et la commercialisation des produits agricoles restent entravées par le manque d'entretien du réseau routier rural et l'insuffisance des moyens de transport, ce qui constitue une contrainte à l'expansion du secteur et un frein aux efforts d'exportation.

Le manque de structure institutionnelle en charge des aspects logistiques et l'absence d'infrastructures et d'installations logistiques modernes et adaptées à l'évolution prévisible des trafics des corridors constituent des handicaps pour réguler et organiser les activités logistiques et jeter les bases d'une mobilisation globale en vue de maîtriser et améliorer les performances logistiques et commerciales du Burundi.

6.4.3.2 Autorité Maritime Portuaire & Ferroviaire (AMPF)

L'Autorité Maritime, Portuaire et Ferroviaire a été créée par décret n°100/ 252 le 04 octobre 2011. Son siège est situé au port de Bujumbura et elle est placée sous la tutelle du Ministère de transport.

L'AMPF a pour mission générale d'assurer la régulation et le développement des ports, des transports par voies d'eaux intérieures et par voie ferrée. La mission de régulation consiste à assurer le suivi :

- Des montages et régulation des concessions portuaires
- De l'application des lois et règlements relatifs à l'exploitation des chemins de fer et à la navigation maritime internationale
- Des normes de certification des bateaux et des trains
- Des marins et des cheminots
- Des normes environnementales applicables aux bateaux, aux ports et aux gares ferroviaires

Depuis sa création, cinq (5) Directeurs Généraux se sont succédés à la tête de cette autorité. Cette mobilité a freiné le développement de ses structures organisationnelles et retardé l'adoption des textes d'application.

Principales problématiques observées par l'AMPF

- Litiges entre GPS - B et EPB au sujet de l'apurement de certains actifs appartenant ou réclamés par cette dernière
- Chevauchement des responsabilités entre les Transports internationaux, la direction des transports intérieurs et l'AMPF, qui dans les faits, intervient également et largement sur les corridors internationaux et sa mission consiste à « Planifier et développer les corridors de désenclavement du Burundi ». A noter qu'avant la création de l'AMPF (2009), la direction des transports intérieurs était intitulée Direction du Transport routier et la direction des transports internationaux était nommée direction du transport lacustre
- Manque d'encadrement pour pourvoir aux nombreux postes vacants pour permettre à l'autorité de s'acquitter de ses diverses missions et responsabilités
- Manque de ressources pour exercer son autorité sur la flotte, sur les membres d'équipage et sur le contrôle de la sécurité de la navigation dans le lac
- Insuffisance au niveau des référentiels de travail notamment les bases réglementaires, les bases de données relatifs à la flotte, aux personnels navigants, aux ports lacustres et sur le lac Tanganyika

Suggestion

Assistance technique et appui institutionnel à l'AMPF.

6.4.3.3 Association des Transporteurs Internationaux du Burundi (ATIB)

L'association regroupe une dizaine de sociétés de transport et plusieurs transporteurs individuels avec des moyens de transport désuets. Les transporteurs Burundais qui opèrent sur Dar Essalam rencontrent une concurrence déséquilibrée de la part des transporteurs Tanzaniens qui maîtrisent plus de 90 % du trafic en transit vers le Burundi.

Les constats recueillis auprès des responsables de l'ATIB portent sur les points suivants :

- Une liste des transporteurs internationaux n'est pas à jour
- Présence du secteur informel
- Difficultés d'accès au financement pour accroître ou renouveler le parc véhicule
- Indisponibilité de conducteurs qualifiés pour exercer le métier de transport international
- Manque de canaux de communication et d'interlocuteurs avec les autorités locales : absence au niveau national d'un cadre de concertation efficace regroupant l'administration publique et les opérateurs privés du transport international permettant d'examiner les problèmes spécifiques des transporteurs Burundais dans les corridors d'en faire le plaidoyer au niveau communautaire, mais aussi d'informer et de sensibiliser les opérateurs sur les réglementations communautaires et les enjeux.
- Problème de contrôle des chargements des poids lourds au Burundi
- Problèmes de sécurité et de sûreté sur certains tronçons des corridors fréquentés
- Attente des conducteurs pour accéder au port maritime (surtout à Dar Essalam)
- Indisponibilité de zones de repos sûres pour les conducteurs
- Dégradation de la chaussée sur certains trajets

Commentaires

- Absence d'un cahier des charges pour réguler l'accès au métier de transporteur international
- Les règles de sécurité et de protection de l'environnement pour l'exploitation des poids lourds ne sont pas observées
- Le recrutement des chauffeurs ne se fait pas conformément à des critères de qualification préétablis
- Manque d'un comité national de facilitation regroupant les acteurs publics (transport, douane, OBR, police, santé, etc.) et privés (chargeurs, transporteurs, transitaires, auxiliaires en douane, chambre de commerce, etc.) pour se réunir 2 fois par an afin d'examiner :
 - Les incidents liés aux barrières non tarifaires (BNT), l'état des infrastructures, les pratiques restrictives ou discriminatoires endurées par les opérateurs burundais sur les 2 corridors et proposer des mesures pour les surmonter
 - Les requêtes relatives à la facilitation de l'accès aux sources de financement pour le renouvellement du parc véhicule et d'autres aspects liés à la formation ou à la qualification du personnel et des conducteurs et suggérer des solutions
- Besoin de négociation et de coordination avec les autorités pour surmonter les difficultés rencontrées par les transporteurs (accès aux sources de financement, aspects fiscaux, état des infrastructures routières, pratiques restrictives ou discriminatoires de la part des transporteurs des

pays voisins, formalités aux ports et aux postes frontaliers, formation & qualification du personnel et des conducteurs)

- Nécessité de dispenser des cycles de Formation aux Métiers de la logistique
- Sensibiliser et disséminer les bonnes pratiques du transport international dans le secteur
- Mutualisation des ateliers d'entretien et de réparation des camions
- Suivi et analyse des performances du secteur

6.4.3.4 Chambre Fédérale de Commerce & d'Industrie du Burundi (CFCIB)

La CFCIB a pour objet d'initier, proposer et soutenir les actions visant à améliorer l'environnement des affaires en vue du développement du secteur privé. A ce titre, elle est notamment chargée de :

1. Mettre à la disposition des entreprises et autres associations du secteur privé des services d'assistance technique, conseil spécialisé, d'information, ...
2. Contribuer à l'instauration des conditions nécessaires au renforcement et à l'accès au crédit commercial
3. Défendre les opérateurs économiques vis-à-vis des pratiques pouvant nuire au climat général des affaires
4. Participer à l'amélioration de l'environnement des affaires
5. Aider à la mise en relation des opérateurs économiques nationaux avec des partenaires de la sous-région et internationaux
6. Susciter ou réaliser des études économiques diverses en rapport avec l'activité
7. Faciliter la formation pratique des futurs cadres
8. Promouvoir le commerce national et international

La CFCIB peut mener toute autre action liée à son projet pouvant contribuer à améliorer l'environnement des affaires, le dynamisme et l'émergence des Organisations.

Commentaires

- Absence de recueil des doléances et réclamations des commerçants
- Besoin de renforcement des capacités des femmes commerçantes à travers des formations sur les processus et les procédures du commerce en Afrique de l'Est ainsi que la lutte et l'élimination des barrières non tarifaires

6.5 Meilleures pratiques internationales

6.5.1 Coordinated Border Management des postes frontaliers dans la SADC

Les postes frontaliers constituent un maillon critique (en termes de cout et de délai) dans la chaine logistique des échanges extérieurs des pays enclavés couvrant les tronçons depuis le déchargement au port maritime jusqu'à la livraison de la marchandise à son propriétaire.

Les pays de l'Afrique de l'Est ont réalisé des progrès tangibles avec l'adoption du concept OSBP¹⁸ au niveau de certains postes frontaliers mais se heurtent aujourd'hui à des difficultés au niveau de la gouvernance, administration et fonctionnement de ces postes frontaliers pour conforter leur efficacité et accroître la fluidité de passage des marchandises et des voyageurs.

Il est suggéré de s'inspirer de certaines expériences internationales et régionales en la matière pour engager les principaux postes frontaliers dans un processus d'amélioration continue autour des axes suivants :

- Coordonner sur une base bilatérale ou multi latérale l'administration et le fonctionnement des postes frontaliers en impliquant les principales parties prenantes des secteurs publics & privés
- Mutualiser les ressources humaines & matérielles nécessaires aux postes pour baisser les coûts de fonctionnement et favoriser les relations de coordination
- Assurer la fluidité de passage des personnes, véhicules et marchandises même en période de pic en agissant sur l'organisation du travail, la rationalisation des flux physiques et en recourant au besoin aux techniques de contrôles/inspections ciblées en focalisant bien entendu sur les risques les plus importants

Les deux documents suivants peuvent servir comme une bonne base pour les institutions régionales et les autorités locales pour définir la problématique et entamer des pourparlers en vue d'améliorer l'administration et le fonctionnement des principaux postes frontaliers :

- Gestion coordonnée des frontières –Document conceptuel élaboré par l'Organisation Mondiale des Douanes (OMD)
- Guidelines for Coordinated Border Management – Guide sur les meilleures pratiques et outils pour la mise en œuvre d'une gestion coordonnée des postes frontaliers ; élaboré par SADC (Southern African Development Community)

6.5.2 National Logistics Platform Uganda

Les secteurs clés de l'Ouganda, à savoir l'agriculture, l'industrie manufacturière, l'extraction minière et, très prochainement, le pétrole, nécessitent le transport de grandes quantités de marchandises de valeur faible à moyenne. Cela a exigé du PSFU (fondation du secteur privé en Ouganda) à établir la Plateforme Logistique Nationale (PLN), avec l'assistance technique de TradeMark East Africa (TMEA), en vue de développer une stratégie globale pour améliorer le secteur de la logistique.

L'assistance apportée par TMEA, était destinée pour la coordination, le renforcement des capacités et l'élaboration de politiques de la structure de la PLN. La PLN est maintenant bien développée et très active, rassemblant des acteurs qui auparavant opéraient isolément.

¹⁸ OSBP : One Stop Border Post

La collaboration entre le secteur privé et le secteur public s'est considérablement approfondie, avec l'appui du gouvernement ougandais.

La PLN est également impliquée dans le projet de construction du chemin de fer à voie standard (SGR) pour l'extension de la ligne Mombasa – Nairobi jusqu'à Malaba. Elle est désormais au centre des discussions sur la construction et le mode de fonctionnement de la ligne SGR et participe aux réunions trimestrielles pour garantir que les questions de logistique en Ouganda soient intégrées.

Le renforcement du dialogue public-privé a aussi conduit à l'intégration de la PLN dans le groupe de travail du ministère des travaux publics et des transports et dans le groupe de travail sur la logistique.

6.5.3 Coopération en matière de transit entre le Cameroun et les pays enclavés Tchad & République centrafricaine

Le cadre réglementaire mis en place au sein de la Communauté économique et monétaire de l'Afrique centrale (CEMAC) est composé d'une convention internationale pour le transit routier signée en 1991 Convention TIPAC (Transit inter-États des pays de l'Afrique centrale) d'après le système TIR (carnet physique garanti par une association). Cependant, il n'a pas été appliqué en raison de manque de fonds et l'absence d'une association garante.

Le nouveau régime de transit proposé s'inspire du système de transit mis en place pour les échanges intracommunautaires. Il comprend un **document de transit** établi à partir du **document administratif unique** et permet de supprimer tous les points de contrôle. Il est connecté électroniquement aux systèmes nationaux SYDONIA et utilise les modules de transit SYDONIA, des codes à barre et le balayage optique aux bureaux de départ, de destination et de passage des frontières.

SYDONIA permet l'interconnexion en ligne de trois systèmes nationaux différents et d'un centre régional de données, ce qui permet de surveiller en temps réel les procédures de dédouanement en transit au port de transit et aux bureaux de passage des frontières.

Outre les avantages offerts aux pays concernés, ce régime est un exemple de coopération entre trois institutions nationales et une communauté économique régionale – la Communauté économique et monétaire de l'Afrique centrale – établie en étroite collaboration avec la CNUCED, la Banque mondiale et l'Union européenne comme organismes d'exécution et de financement.

6.6 Synthèse et principales problématiques

Un coût de la logistique important

Les coûts de transport le long du corridor central représentent parfois plus de 40 % à 50 % du coût du produit final (2017). Les surcoûts peuvent atteindre jusqu'à 38 % des coûts logistiques globaux pour les importations via le port de Dar Essalam et sont composés de coûts cachés directs (temps pour présenter les documents requis par la douane, congestion du port, frais d'entreposage, ...) et de coûts cachés indirects (perte d'opportunité, ...).

Les déséquilibres entre les importations (90 à 99 %) et les exportations (1 % à 10 %) affectent négativement les coûts de transport en raison de la proportion importante des retours à vide dans le sens export.

Un cadre institutionnel et législatif relatif à la logistique insuffisant et un manque significatif d'infrastructures logistiques

Le Burundi accuse beaucoup de retard dans le domaine de la logistique, sur les plans règlementaire et institutionnel, permettant une maîtrise et une réduction des coûts de transport, un renforcement de l'attractivité du Burundi en matière d'investissement étranger et l'accroissement de la participation du secteur privé.

Sur le plan des infrastructures, l'absence d'installations logistiques adaptées, en particulier aux activités du système agro-commercialisation, dominant dans l'économie du pays et la faible optimisation de la distribution sur le dernier kilomètre, constitue un handicap pour l'amélioration du fonctionnement du secteur et la réduction des coûts globaux de transport et de distribution.

Un très faible taux d'externalisation des activités logistiques des entreprises

Cette situation s'explique par la taille relativement petite des entreprises et l'indisponibilité de services logistiques compétitifs.

Un secteur portuaire des pays limitrophes ayant accès à la mer peu performant

Le rapport Doing Business 2018 de la Banque Mondiale classe la Tanzanie au 182^{ème} rang Mondial pour ce qui est des performances en matière de commerce transfrontalier. Les délais nécessaires pour l'application des procédures sont estimés à 402 h, l'équivalent de 17 j et sont qualifiés d'excessifs, même par rapport à la moyenne des pays d'Afrique subsaharienne. Les systèmes d'information portuaire des pays limitrophes, notamment de la Tanzanie sont dépassés, à l'origine des retards enregistrés dans le traitement des formalités douanières. Ceci impacte négativement les coûts de la logistique pour le Burundi où plus de 60 % de ses échanges extérieurs s'effectuent via le port de Dar Essalam.

Une amélioration des indicateurs de performance des ports de transit est nécessaire en vue de réduire la facture de transport

Les plateformes portuaires de transit enregistrent des performances limitées et sont souvent confrontées à des dysfonctionnements importants, occasionnant un allongement des durées de traitement des opérations d'importation.

La congestion du trafic « conteneur » à Dar Essalam atteint des proportions élevées, provoquant d'importants retards aux opérateurs. Une modernisation des infrastructures portuaires et des modes d'exploitation, devrait permettre de minimiser les pertes de temps, optimiser la chaîne de transport et diminuer les coûts supportés par les acteurs.

Une faible coordination entre les opérateurs Burundais et un faible degré de professionnalisme des intervenants dans la chaîne logistique

La quantité limitée du fret maritime Burundais et le déséquilibre entre les importations et les exportations font que les opérateurs Burundais sont souvent en position de faiblesse face aux compagnies maritimes, ce qui limite considérablement leur pouvoir de négociation. La faible coordination entre les opérateurs Burundais amplifie le problème.

Il est également à noter l'absence de synergies avec les pays enclavés de la région, qui font face à la même problématique, prive le Burundi d'un gisement important d'économie.

Les capacités limitées et le faible professionnalisme de certains commerçants et certains transitaires ne permettent pas également de négocier convenablement les termes de contrats de transport et prévenir les pièges, les surcouts et les pénalités surtout aux ports de transit de DSM & Mombasa.

Des services de transport peu développés

Les opérateurs de navigation lacustre présentent des moyens de production faiblement entretenus, présentant souvent des conditions de confort et de sécurité précaires. L'accès difficile au financement forme une importante contrainte pour le renouvellement de la flotte lacustre, qui devient de plus en plus vétuste avec des conditions de navigabilité risquées et dangereuses.

La voie lacustre de désenclavement demeure sous-exploitée malgré ses importants atouts

La voie lacustre présente d'importants atouts et des avantages appréciables pouvant renforcer la compétitivité de plusieurs filières économiques avec les pays riverains et les pays de l'Afrique australe. Toutefois, les contreperformances de la ligne ferroviaire Tanzanienne sur Kigoma, la vétusté de la flotte lacustre et le manque important d'entretien des infrastructures portuaires, amplifiés par un retard à vide important des trains, réduisent considérablement l'attractivité de la voie, privant le Burundi d'une alternative de désenclavement intéressante.

6.7 Analyse SWOT

Forces

Aspects logistique à l'échelle nationale & aménagement du territoire

- Vision Burundi 2025
- Existence d'un plan d'aménagement et d'urbanisme (PAU) pour la ville de Bujumbura
- Existence d'un code de la route révisé
- Libéralisation des services

Transport ferroviaire

- Existence d'un plan directeur pour le développement des chemins de fer en Afrique de l'Est à l'horizon 2030
- Démarrage des travaux de réhabilitation de la ligne DSM – MWANZA en voie à écartement standard
- Mise en service à partir de Janvier 2018 de la voie à écartement standard entre Mombasa et Nairobi
- Existence d'un réseau de ports secs (ICD) relié au réseau ferré

Transport lacustre et ports

- Position stratégique du port de Bujumbura dans la Communauté de l'Afrique de l'Est
- Promulgation d'un code de la navigation lacustre
- Création de l'AMPF
- Concession de l'exploitation du port de Bujumbura

- Existence du plan directeur pour le port de Bujumbura

Logistique Corridors & Postes frontaliers

- Existence des accords multilatéraux de transport et de transit
- Rôle des autorités de coordination et des observatoires des transports sur les corridors nord & central
- Efforts déployés dans le cadre de la coopération bilatérale & régionale
- Fonctionnement des postes frontaliers à arrêt unique (OSBP)
- Lancement du programme OSIS (one stop inspection station) pour réduire les attentes et retards attribuables aux contrôles de charge, contrôle police...

Faiblesses

Aspects logistique à l'échelle nationale & aménagement du territoire

- Absence des aspects logistiques au niveau national
- Interférence des trafics des corridors avec la mobilité urbaine (Bujumbura & Gitega)
- Carence d'un système pour rationaliser et optimiser la distribution (last mile) au niveau de l'agglomération de Bujumbura
- Insuffisance du réseau routier rural

Transport ferroviaire

- Réseau métrique actuel (en Tanzanie) vétuste et matériel roulant désuet & amorti sur le corridor central

Transport lacustre et portuaire (maritime)

- Absence de textes d'application du code de la navigation lacustre
- Manque de moyens humains, matériels et financiers à l'AMPF
- Infrastructures et équipements portuaires dans les principaux ports lacustres amortis, désuets et manque de maintenance
- Flotte lacustre vétuste et faiblement entretenue
- Absence d'un chantier pour l'entretien et la réparation des navires

Logistique Corridors & Postes frontaliers

- Important déséquilibre entre les trafics à l'import et les trafics à l'export et surcoûts liés aux retours à vide
- Délais trop longs des formalités douanières au port de Dar Essalam
- Surcoûts générés par les attentes, pratiques discriminatoires et autres barrières non tarifaires liés à la congestion du port de Dar Essalam
- Transport exclusivement routier sur les corridors nord & central et absence d'opportunité compétitive de report modal
- Retards lors du passage à travers les postes frontaliers et absence d'interconnexion des systèmes d'information douaniers entre Dar Essalam et les principaux postes frontaliers
- Absence d'une structure de coordination des postes frontaliers
- Absence d'un cadre de concertation national regroupant l'administration publique et les opérateurs privés
- Absence d'infrastructures logistiques au Burundi

- Mauvais état de certains tronçons des routes des corridors sur le territoire Burundais
- Absence d'un système national de contrôle des charges
- Faible participation des transporteurs routiers nationaux

Opportunités

Aspects logistique à l'échelle nationale & aménagement du territoire

- Existence d'un plan de transport urbain pour la ville de Bujumbura
- Disponibilité des partenaires au développement à appuyer
- Volonté politique pour améliorer la gouvernance administrative

Transport ferroviaire

- Volonté des pays ayant accès à la mer de réhabiliter, moderniser et étendre le réseau de chemin de fer à la frontière des pays enclavés de la région CAE
- Disponibilité sur le marché international de fournisseur de systèmes d'information pour assurer la fiabilité et la sécurité des trains et une gestion efficace du réseau
- Possibilité de développer des transports combinés rail/route
- Existence d'un réseau dense de ports secs (ICD) connectés aux réseaux ferroviaires des corridors nord & central
- Longs trajets convenables pour le transport de conteneurs, vrac solides & liquides

Transport lacustre et portuaire (maritime)

- Existence de l'autorité du lac Tanganyika
- Existence du plan d'action communautaire de la CAE
- Possibilité de développement des échanges commerciaux entre les pays enclavés autour du lac Tanganyika et l'Afrique australe

Logistique Corridors & Postes frontaliers

- Engagement de nombreux partenaires pour appuyer la facilitation du commerce et du transport
- Volonté politique d'amélioration de la gouvernance administrative

Contraintes

Aspects logistique à l'échelle nationale & aménagement du territoire

- Vétusté du parc véhicules lourds et absence de mécanismes adaptés de financement de renouvellement
- Déséquilibre du trafic entre les importations (95 %) et les exportations (5 %)

Transport ferroviaire

- Contraintes budgétaires
- Convient pour les transports de point à point

Transport lacustre et portuaire

- Connectivité des ports désuète et inadaptée
- Mauvais état et faible productivité des infrastructures des équipements des ports terminaux de Kigoma et Mpulungu
- Difficulté d'accès aux sources de financement pour la réhabilitation ou l'acquisition de navires
- Rentabilité financière insuffisante de certains investissements peu attractifs pour le financement du secteur privé

Logistique Corridors & Postes frontaliers

- Localisation de la grande partie des infrastructures et des opérations des chaînes logistiques sur les territoires des pays voisins ayant accès à la mer
- Forte dépendance de l'efficacité des systèmes de transport des pays voisins de transit

Menaces

Aspects logistique à l'échelle nationale & aménagement du territoire

- Manque de compétences (sur les plans qualitatif et quantitatif)

Transport ferroviaire

- Déséquilibre des trafics marchandises par sens
- Exigence de compétitivité en terme de tarifs et de transit time

Transport lacustre et portuaire

- Congestion des ports maritimes de Dar Es Salaam et Mombasa
- Capacité insuffisante des ports Tanzaniens pour l'exportation des gisements miniers burundais
- Manque d'effectif et de qualifications en ressources humaines

7 Etat des lieux du transport aérien

7.1 Cadre institutionnel et réglementaire

Du fait de son appartenance à la CAE, les aspects institutionnel et réglementaire régissant le transport aérien au Burundi sont gérés à deux niveaux : un niveau national et un niveau communautaire. La CAE, organisme communautaire qui œuvre pour une meilleure intégration des économies de ses pays membres, développe une politique visant l'harmonisation de la réglementation régissant le transport aérien dans son espace ainsi que le renforcement de la sécurité et la sûreté dans le domaine de l'aviation civile.

7.1.1 Dispositif institutionnel

Au niveau national, le MTTPEAT ainsi que les organismes qui opèrent sous sa tutelle, sont les premiers responsables de la gestion, du développement et de la régulation du transport aérien.

7.1.1.1 Ministère des Transports, des Travaux Publics, de l'Équipement et de l'Aménagement du Territoire

Le MTTPEAT constitue la plus haute autorité en matière d'organisation et de management du transport aérien et de l'aviation civile au Burundi. Il est responsable de la définition de la stratégie de développement du sous-secteur ainsi que la supervision des organismes sous sa tutelle, principalement l'Autorité de l'Aviation Civile du Burundi (AACB) et la Société Burundaise de Gestion Aéroportuaire (SOBUGEA).

7.1.1.2 Autorité de l'Aviation Civile du Burundi (AACB)

L'Autorité de l'Aviation Civile du Burundi a été créée en 2012, sous forme d'établissement à caractère administratif, doté d'une personnalité juridique, d'un patrimoine et d'une autonomie de gestion administrative et financière. Ses principales attributions sont (i) la gestion en matière de sécurité, de sûreté et d'économie du transport aérien ainsi que (ii) la gestion des aéroports et les services de navigation aérienne.

L'Autorité rassemble aussi bien les fonctions de régulation de l'activité, la gestion commerciale des aéroports que la mission régaliennne de gestion de la navigation aérienne.

Son organisation s'articule autour de trois (03) directions :

- Une Direction de la régulation, sûreté, sécurité et économie du transport aérien en charge du volet « régulation du secteur »
- Une Direction des aéroports et des services de navigation aérienne
- Une Direction Administrative et Financière

L'AACB emploie 320 personnes.

Selon ses responsables, il y a une nette séparation dans le fonctionnement des directions régulation et navigation aérienne, ce qui semble réduire les possibilités de conflit d'intérêt. Cette organisation est approuvée par les instances internationales. Toutefois, elle est appelée à évoluer au fur et à mesure du développement de l'activité.

7.1.1.3 Société Burundaise de Gestion Aéroportuaire (SOBUGEA)

Créée en 1981, la SOBUGEA est une société mixte détenue par l'Etat, à travers Air Burundi, à hauteur de 90 %. Les 10 % restants appartiennent respectivement à la Société d'Assurance du Burundi (SOCABU) à hauteur de (5 %) et la SABENA (5 %). Elle opère dans les activités **connexes au transport aérien**.

L'assistance au sol (enregistrement/embarquement) constitue la principale activité de la société qui fournit ses services à toutes les compagnies aériennes desservant le Burundi, à l'exception de Rwandair. La gestion du fret forme la deuxième activité de la compagnie.

Son chiffre d'affaire est estimé à 7 Milliards BIF (2017), 85 % étant généré par les services d'assistance au sol aux compagnies aérienne, le reste (15 %) par l'activité fret.

Son personnel est estimé à 260 salariés, répartis en deux départements : (i) un département technique et (ii) un département administratif et financier, en plus des services rattachés à la Direction Générale. Il n'existe pas de plan de formation. Cependant, des actions de renforcement des capacités sont programmées au cas par cas. En Avril 2018, une action a concerné la certification de quatre (04) cadres en matière de sûreté des aéroports.

Pour les besoins de son activité, la société est dotée d'équipements adaptés : élévateurs, tracteurs, escaliers, ... généralement vétustes, nécessitant un renouvellement ou une mise à niveau. Un programme d'acquisition de matériel est prévu.

En dépit de la présence de participations privées, la société est soumise depuis 2014 aux procédures de marchés publics, ce qui constitue une contrainte, en particulier l'allongement des délais d'approvisionnement. Un cadre de gestion « type société privée » serait plus adapté à l'activité de l'entreprise.

En dépit de sa désignation pour l'assistance au sol, la société est concurrencée par Air Burundi. Aussi, les difficultés rencontrées par Air Burundi, liées à l'arrêt de ses activités de transport aérien, ne favorise pas le développement de la filiale et leur restructuration devrait être prévue pour pallier à ces problèmes.

Les principales contraintes observées par la SOBUGEA sont les suivantes :

- Manque en personnel compétent pour certains profils
- Absence de fournisseurs nationaux d'équipements
- Cherté des équipements et difficultés de financement

7.1.2 Cadre réglementaire

Le Code d'aviation Civile du Burundi a été promulgué en 2012¹⁹ et constitue le cadre réglementaire régissant le transport aérien dans le pays. Il prend en compte les engagements du Burundi sur le plan international (convention de Chicago) et sous-régional (protocole de création de l'Agence de la Sécurité et de la Sûreté de l'Aviation Civile (CASSOA)) de l'Afrique de l'Est.

Plusieurs annexes de l'OACI ont été transposés et constituent des règlements régissant plusieurs volets de l'activité de transport aérien : Licence du personnel, agrément des compagnies, D'autres sont en cours : compensation des voyageurs en cas d'annulation de vols, ...

7.2 Infrastructures aéroportuaires

Le réseau aéroportuaire Burundais est composé de quatre plateformes publiques. Il s'agit de l'aéroport international de Bujumbura et des aérodromes de Gitega, Kirundo et Gihofi, trois infrastructures en service, caractérisés par des vols non réguliers (PAM) et une navigation qui s'effectue principalement à vue.

Tableau 54. Réseau aéroportuaire du Burundi

Plateforme	Identifiant	Dimension piste	Type de trafic
Aéroport international de Bujumbura	HBBA	3600 m x 45 m	Règles de vol aux instruments
Aérodrome de Gitega	HBBE	950 m x 20 m	Règles de vol à vue
Aérodrome de Kirundo	HBBO	1000 m x 20 m	Règles de vol à vue
Aérodrome de Gihofi	HBBI	1100 m x 20 m	Règles de vol à vue

Source : Plan Directeur de l'Aéroport international de Bujumbura à l'horizon 2025

L'aéroport de Bujumbura est la principale infrastructure aérienne du pays. Situé à une dizaine de kilomètres du centre-ville, il dispose d'une piste de 3600 m, un parking avion d'une capacité de cinq (05) places standards, un parking véhicule de 120 places et une aérogare d'une capacité de 300 000 passagers, conçue pour un niveau de service de niveau IATA-C. C'est la seule plateforme aéroportuaire du pays traitant un trafic commercial.

Plusieurs composantes de l'aéroport nécessitent modernisation et mise à niveau pour répondre au trafic et au niveau de service requis :

- Réhabilitation de la piste et du parking
- Augmentation de la capacité énergétique et de l'approvisionnement en eau
- Construction d'une tour de contrôle suffisamment haute pour couvrir une piste de 3600 m
- Modernisation des bâtiments de l'aérogare
- Mise à niveau des équipements : pompier et push back

¹⁹ Loi n°1/13 portant nouveau code de l'aviation civile au Burundi

7.3 Opérateurs de transport aérien

Le Burundi est desservi par plusieurs compagnies aériennes internationales, dont les principales sont Kenya Airways, Ethiopian Airlines, SN Brussels et Rwandair, en plus des vols des Nations-Unies opérés dans le cadre de la MONUSCO.

La compagnie nationale Air Burundi est une société publique créée en 1975, avec comme principale activité le transport aérien. Elle assure également l'assistance au sol. L'activité de transport aérien a cessé en 2009, en raison de l'indisponibilité des fonds pour réaliser la grande maintenance de l'aéronef exploité.

Avant 2009, Air Burundi exploitait cinq (05) en vols réguliers : Kigali, Nairobi, Entebbe, Kilimanjaro et Kigoma. Elle faisait également du transport à la demande sur des destinations domestiques.

En terme de flotte, elle exploitait deux avions (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.

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

Un Business Plan a été réalisé en 2014, qui prévoit une reprise de l'activité de transport aérien, avec le Beechcraft (après la réalisation de la grande maintenance) et deux MA 60. Le premier acquis en 2012 et un deuxième à acquérir après la certification d'Air Burundi selon la réglementation de l'OACI de 2013. Les destinations à desservir sont les pays de l'EAC et la RDC. Cependant, la crise de 2015 n'a pas permis la mise en place du plan.

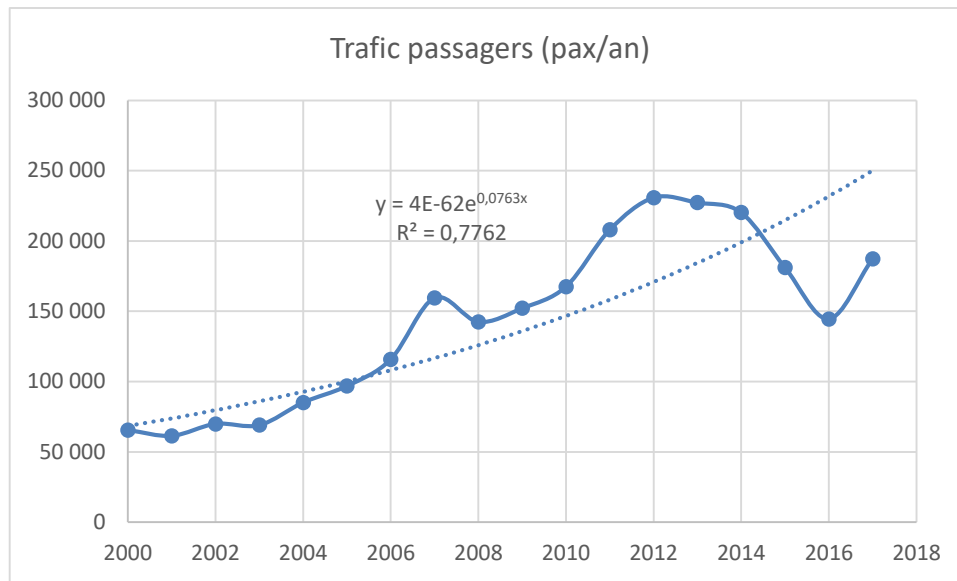
Selon les responsables de la compagnie, le développement nécessitera en premier lieu un appui du Gouvernement.

7.4 Structure de la demande

L'aéroport international de Bujumbura a traité en 2016, un trafic total de 144 523 passagers (Source : AACB), un niveau d'activité 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 passager de 642 000 alors que le trafic aérien observé par les capitales Tanzanienne et Ougandaise s'élevaient respectivement à 2,47 millions 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.

Figure 19. Evolution du trafic passager aérien à l'aéroport international de Bujumbura (2000 – 2017)



Les prévisions de la demande en transport aérien réalisées dans le cadre du plan directeur de l'aéroport international de Bujumbura à l'horizon 2025, débouchent sur les résultats suivants. Les caractéristiques des scénarios simulés sont les suivantes :

- Scénario 1 : Taux de croissance annuel moyen de 14 %, le même que celui observé au cours de la période 2001 – 2010
- Scénario 2 : Taux de croissance annuel moyen de 5,6 %, équivalent au taux retenu par Airbus Industrie pour l'Afrique
- Scénario 3 : Taux de croissance annuel moyen de 14 % sur la période 2010 – 2020 et 5,6 % au-delà

Tableau 55. Prévisions du trafic passager aérien à l'aéroport international de Bujumbura (2015 – 2025)

Scénario	2015	2020	2025
Scénario 1	406.298	808.940	1.610.598
Scénario 2	267.975	351.895	462.097
Scénario 3	406.298	808.940	1.062.272

Source : Plan Directeur de l'aéroport international de Bujumbura, 2012

Les taux de croissance du trafic du scénario 1 sont évalués sur la base des statistiques relatives à la période 2001 – 2010. En prenant en considération les flux récents, se rapportant aux années 2011 – 2016, le taux de croissance du trafic aérien à Bujumbura serait de 7,6 % et un coefficient de corrélation acceptable de 77 %. A ce rythme, les flux passagers atteindraient 193 000 pax en 2020 et 278 000 pax en 2025, soit la valeur du scénario 2 mais décalée d'environ une dizaine d'années.

A l'instar du trafic passager, l'activité fret est également peu développée, comparée à celles des pays de la sous-région. La part des exportations est également faible, la moyenne au cours des dix-huit dernières années, étant de 10 %.

Tableau 56. Evolution du trafic fret aérien à l'aéroport international de Bujumbura (T, 2006 – 2016)

	Chargé (T)	Déchargé (T)	Total (T)	Part des exportations (%)
2006	212	2 589	2 801	7,6%
2007	278	2 251	2 529	11,0%
2008	365	2 184	2 549	14,3%
2009	255	2 416	2 671	9,6%
2010	331	3 114	3 445	9,6%
2011	342	3 372	3 714	9,2%
2012	365	2 605	2 970	12,3%
2013	336	2 149	2 485	13,5%
2014	342	2 362	2 704	12,6%
2015	293	2 245	2 538	11,6%
2016	267	1 738	2 005	13,3%
Moyenne	282	2 589	2 871	10,1%

7.5 Aspects relatifs à la sécurité et au renforcement des capacités

Les audits de sécurité (USOAP) de l'OACI permettent d'évaluer la capacité d'un Etat à répondre aux exigences internationales en matière de sécurité et débouchent sur la formulation de plans d'action correctifs pour pallier aux défaillances constatées. Sur le plan des ressources humaines et de **renforcement des capacités, les informations issues des audits, notamment à partir de l'élément crucial EC4 (qualifications et formation du personnel technique), formulent des appréciations sur les déficits en personnel qualifié et en compétences requises.** Plus le pourcentage est faible, plus la situation nécessite des actions de formation le plus rapidement possible. La distinction des différents aspects techniques des faiblesses observées permet également d'identifier les domaines de formation spécifiques mais aussi généraux requis pour le pays.

Depuis plus d'une dizaine d'années, l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI) a créé le Programme universel d'audits de supervision de la sécurité (USOAP) en vue de réaliser des audits réguliers, obligatoires, systématiques et harmonisés de la sécurité de tous les États contractants. Les audits portent sur tous les domaines liés à la sécurité :

- Législation aéronautique de base (LEG)
- Organisation de l'aviation civile (ORG)
- Délivrance des licences et formation du personnel (PEL)
- Exploitation technique des aéronefs (OPS)
- Navigabilité des aéronefs (AIR)
- Enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation (AIG)
- Services de navigation aérienne (ANS)
- Aérodrômes et aides au sol (AGA)

Ces résultats, notamment les constatations et les recommandations déterminées par l'équipe d'audit, indiquent les capacités et les limitations du système d'aviation civile de chaque Etat, en rapport avec les huit éléments cruciaux.

Les deux tableaux suivants illustrent les résultats des audits USOAP effectués par l'OACI au Burundi et dans certains pays d'Afrique de l'Est. Ils sont exprimés en pourcentage de conformité avec les normes et les pratiques recommandées de l'OACI, aussi bien au niveau global (tout élément crucial confondu) qu'au niveau de l'élément crucial EC4 (Qualification et formation du personnel technique).

Tableau 57. Résultats des audits USOAP au Burundi et quelques pays de la sous-région

	Année	LEG	ORG	PEL	OPS	AIR	AIG	ANS	AGA
Burundi	2013	38,1	25	21,21	22,95	38,1	30,39		19,86
RDC	2014	52,63	37,5	25,32	11,67	44,04	20,21	35,29	11,68
Kenya	2013	76,19	70	83,33	70,73	95,41	40,86	83,04	86,67
Rwanda	2017	83,33	100	68	82,61	97,12	15,05	87,21	71,76
Tanzanie	2017	71,43	66,67	76,34	45,26	87,07	46,08	70,86	58,22
Ouganda	2014	42,86	87,5	67,09	47,58	82,86	66,3	47,62	68,7
Moyenne		60,76	64,45	56,88	46,80	74,10	36,48	64,80	52,82
Monde		72,38	69,18	73,10	68,81	78,19	55,78	64,00	59,87

Source : OACI

Tableau 58. Indicateur global USOAP et indicateur EC4 du Burundi et quelques pays de la sous-région

	Année	Indicateur global USOAP	Indicateur EC4
Burundi	2013	26,74	27,03
RDC	2014	25,82	21,43
Kenya	2013	77,84	84,06
Rwanda	2017	73,74	83,58
Tanzanie	2017	63,97	80
Ouganda	2014	61,26	52,17
Moyenne		54,89	58,05
Monde		66,27	56,02

Source : OACI

La moyenne du pourcentage de mise en oeuvre des dispositions de l'OACI pour les huit domaines (PEL, OPS, AIR, LEG, ORG, ANS, AGA et AIG) pour les pays limitrophes est de 54,89 %, nettement en dessous de la moyenne Mondiale (66,27 %). Le pourcentage le plus bas est celui de la RDC (25,82 %), suivi par le Burundi (26,74 %).

En ce qui concerne l'élément crucial EC4 « Qualification et Formation du personnel technique », la moyenne des pays limitrophes est de 58,05 %, similaire à la moyenne Mondiale (56,02 %). Le pourcentage le plus bas est également celui de la RDC (21,43 %), suivi par le Burundi (27,03 %).

Les besoins en formation touchent l'ensemble des domaines aussi bien généraux que spécifiques. Compte tenu des écarts significatifs avec la moyenne Mondiale, ils sont non seulement importants sur les plans qualité et quantité, mais aussi à tous les niveaux requis. Cet état de fait pourrait rapidement mettre en péril le développement du secteur du transport aérien, avec ce que cela peut engendrer comme impacts négatifs sur la population et l'économie du pays.

Les besoins en formation touchent l'ensemble des domaines aussi bien généraux que spécifiques. Compte tenu des écarts significatifs avec la moyenne Mondiale et dans une bonne mesure avec la moyenne de la sous-région, ils sont non seulement importants sur les plans qualité et quantité, mais aussi à tous les niveaux requis.

Cet état de fait pourrait rapidement mettre en péril le développement du secteur du transport aérien, avec ce que cela peut engendrer comme impacts négatifs sur la population et l'économie du pays.

Le domaine PEL (Délivrance des licences et formation du personnel) présente le plus grand écart (71 %) par rapport à la moyenne Mondiale. Le deuxième grand écart (73 %) est observé par le domaine AGA (aérodromes et aides au sol). L'absence de main d'oeuvre qualifiée dans le domaine aéroportuaire, notamment les services au sol, des ingénieurs et des techniciens en matière de gestion aéroportuaire, des profils spécialisés dans les incendies et la sûreté pourrait à l'origine de dysfonctionnements pouvant atteindre un niveau de gravité important.

Le domaine AIR (Navigabilité des aéronefs), qui présente un écart également significatif (51 %) par rapport à la moyenne Mondiale et sous régionale, constitue-lui aussi une carence pour le Burundi. Compte tenu de la spécificité de l'activité, pouvant compromettre la fiabilité de gestion de la navigabilité des aéronefs, notamment la délivrance des documents de bord au niveau du régulateur et l'ingénierie de la maintenance au niveau des exploitants d'aéronefs, des profils du type ingénieurs et techniciens en navigabilité sont plus que requis et le plus rapidement possible.

Pour les domaines de formation généraux, le Burundi souffre de déficience à ce sujet et à ce titre, les plans de formation devraient également inclure l'ingénierie de la formation.

7.6 Considérations environnementales

L'activité ne dispose pas d'une réglementation spécifique régissant les aspects environnementaux.

La nuisance acoustique constitue un des plus importants impacts environnementaux des infrastructures aéroportuaires. En raison du nombre limité des mouvements et de la faiblesse du trafic, les impacts du bruit demeurent réduits et ne posent pas actuellement des problèmes particuliers. Une situation qui peut changer rapidement avec l'effet combiné de l'extension urbaine de la capitale, non réglementée et l'évolution du trafic aérien, ce qui nécessitera la programmation de mesures appropriées de mitigation.

La mise en place d'une stratégie prenant en compte les considérations environnementales du transport aérien à Bujumbura constitue une des principales actions à mettre en place en vue d'atténuer les nuisances sonores générées par l'aéroport. Il est également à signaler l'absence d'une structure responsable du suivi des aspects environnementaux relatifs à l'activité.

7.7 Financement

Le financement public forme la principale source de financement dans le sous-secteur. L'apport de financement extérieur (bailleurs de fonds, partenariat bilatéral, ...) demeure cependant stratégique mais constitue une contrainte importante, en raison des ressources limitées de l'Etat.

Les mécanismes de financement en PPP sont considérés de plus en plus comme opportuns. L'approche permet, à travers un montage institutionnel et financier approprié, de se passer des sources de financement classiques, apaiser les pressions budgétaires et libérer les capacités d'endettement qui pourraient être affectées à des projets plus prioritaires.

D'autres dispositifs de financement, bénéficiaires de l'appui de l'OACI, sont récemment expérimentés dans un certain nombre de pays en Afrique, en particulier le Sénégal, pour la construction du nouvel aéroport Blaise Diagne de Dakar. Il s'agit de l'instauration d'une nouvelle redevance, appelée

« Redevance de Développement des Infrastructures Aéroportuaires » (RDIA), utilisée pour la mise à niveau ou la construction neuve d'infrastructures aéroportuaires.

7.8 Synthèse et principales problématiques

Un dispositif institutionnel et réglementaire confronté à une insuffisance prononcée des ressources humaines

Le cadre institutionnel et réglementaire régissant l'activité a connu au cours des dernières années un certain nombre de réformes importantes. La mise en place de l'Autorité d'Aviation Civile du Burundi (AACB) et l'élaboration d'un code de l'aviation civile constituent des progrès significatifs mis en œuvre par les autorités.

Ces améliorations sont certes nécessaires pour mettre en place une gouvernance efficace et rationnelle permettant le développement de l'activité mais elles ne pourraient pas atteindre leurs objectifs en l'absence des moyens humains, matériels et en renforcement des capacités indispensables pour le bon fonctionnement de ses structures.

Dans la situation actuelle, l'insuffisance en ressources humaines sur les plans quantitatif et qualitatif touche l'ensemble des organismes en charge du secteur, qui ne disposent généralement pas d'une stratégie de gestion des ressources humaines, une politique de recrutement et un plan de formation. Les résultats des audits USOAP effectués par l'OACI au Burundi viennent confirmer ces constats.

Une faible part de l'aéroport international de Bujumbura dans le trafic aérien des pays de la sous-région

En Afrique de l'Est, Dar Essalam et Nairobi constituent les aéroports les plus importants en termes de volume passager. A l'échelle de la sous-région, la part de Burundi a représenté moins de 5 % des flux passagers, nettement en dessous de la moyenne sous-régionale et trois fois moins importante que la part Rwandaise.

Des services de transport dominés par un nombre réduit d'opérateurs étrangers et des tarifs élevés

Avec les difficultés structurelles d'Air Burundi, le pays s'est trouvé dépendant d'un nombre restreint d'opérateurs étrangers pour sa desserte aérienne, ce qui réduit la marge de manœuvre des pouvoirs publics dans la définition de la stratégie de développement de l'activité.

L'absence de liaisons directes avec plusieurs partenaires économiques et le nombre réduit des fréquences, sont les résultats directs de cette situation qui fait que les usagers Burundais doivent souvent effectuer plusieurs correspondances pour atteindre leurs destinations finales.

Le renchérissement des tarifs supportés par les usagers est une des résultantes de l'absence de conditions optimales de concurrence, ce qui représente une contrainte importante freinant le développement de l'activité mais aussi les filières économiques dépendant du mode aérien.

Un trafic fret faible

Le marché du cargo aérien, reconnu par sa réactivité par rapport à la demande de transport, la principale contrainte relative au développement du fret à l'export est principalement du côté de l'offre, 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.

Des tarifs qui ne sont pas en adéquation avec le marché touristique d'agrément et le niveau de vie de la population

En dépit de l'importante demande mondiale en éco-tourisme et en culture, la part du trafic international touristique d'agrément au Burundi est faible, ne dépassant pas 5 %, contre des parts nettement supérieures dans plusieurs pays de la sous-région.

Les raisons portent en particulier sur l'insuffisance des vols internationaux (long courrier) avec les principaux pays émetteurs et des tarifs pratiqués jugés élevés.

7.9 Analyse SWOT

Forces

- Existence d'un code de l'aviation civile
- Existence d'une autorité d'aviation civile

Faiblesses

- Absence de politiques de formation
- Niveau de sécurité **et sûreté largement** en dessous de la moyenne Mondiale
- Absence de protection environnementale
- **Incompatibilité de certaines prestations de l'AACB**
- Services de transport dominés par un nombre réduit d'opérateurs étrangers et des tarifs élevés
- Insuffisance des ressources humaines en qualité et en quantité
- Insuffisance des ressources financières
- **Absence de régulation des services d'assistance au sol**
- Compagnie aérienne **non certifiée IATA** et déficitaire

Opportunités

- Amélioration de **la coopération et la coordination régionale avec les autres pays membres de l'EAC**

Menaces

- Faiblesse du trafic aérien
- Forte dépendance des financements extérieurs

8 Etat des lieux de la sécurité routière

Les statistiques des accidents au Burundi ne sont pas régulièrement et correctement répertoriés. En effet, les seules données disponibles sont ceux relatives à la mairie de Bujumbura et elles sont enregistrées par la police spéciale de roulage. Les accidents ayant lieu en dehors de la capitale sont consignés aux commissariats provinciaux et sont indisponibles.

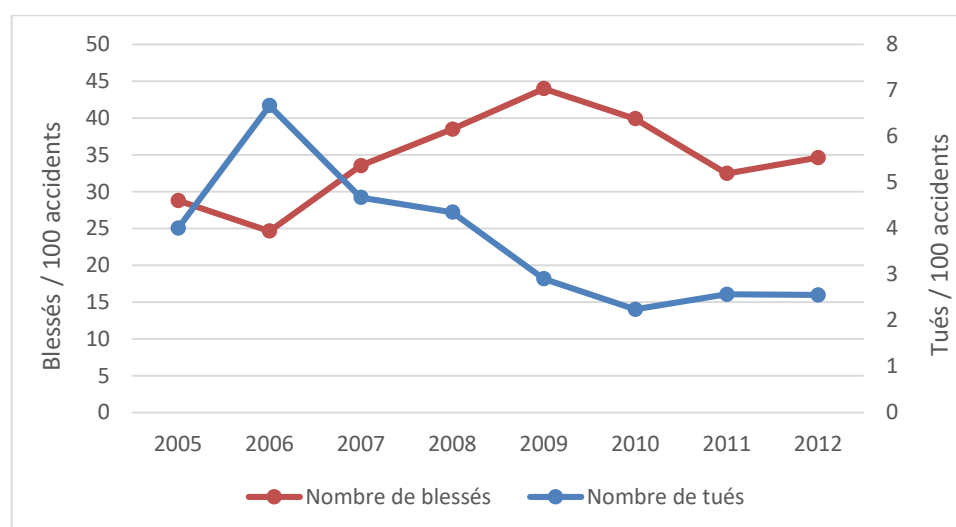
Le tableau suivant fournit un aperçu de certains indicateurs en matière de sécurité routière sur la période 2005 - 2012²⁰, à Bujumbura.

Tableau 59. Indicateurs sur les accidents à Bujumbura (2005 – 2012)

Année	Nombre d'accidents	Nombre de victimes		Ratios	
		Tués	Blessés	Tués/100 accidents	Blessés/100 accidents
2005	1 948	78	561	4,0	28,8
2006	1 469	98	362	6,7	24,6
2007	1 948	91	653	4,7	33,5
2008	2 505	109	964	4,4	38,5
2009	3 305	96	1454	2,9	44,0
2010	3 351	75	1337	2,2	39,9
2011	2 960	76	961	2,6	32,5
2012	3 171	81	1098	2,6	34,6
Moyenne	2 582	88	924	3,4	35,8

En moyenne, survient 3,6 blessés pour 10 accidents et un tué tous les 30 accidents, des taux très élevés comparés à plusieurs capitales dans le monde.

Figure 20. Indicateurs sur les accidents à Bujumbura (2005 – 2012)



²⁰ Source : Stratégie nationale de prévention et de sécurité routières au Burundi - 2013

Selon la stratégie nationale de prévention et de sécurité routière réalisée en 2013, la situation du sous-secteur est marquée par les quatre points suivants : (i) dispersion des compétences en matière de sécurité routière et absence persistante d'une autorité de régulation du transport routier intérieur, (ii) non-respect du code de circulation routière, (iii) le mauvais état des véhicules et emplacement du volant « à droite » pour plusieurs véhicules et (iv) insuffisance de la signalisation routière ainsi que le mauvais aménagement de certains axes hors normes.

Pour répondre à ces insuffisances, la vision nationale suggère que d'ici 2025 la réduction de moitié des accidents de la circulation. Cinq principaux piliers soutiennent la stratégie pour atteindre l'objectif annoncé :

- a. Pilier 1 - Gestion institutionnelle de la prévention et de la sécurité routière : essentiellement pour la création d'un organe national qui s'occupera de la définition d'une politique nationale de sécurité routière, la mise en place d'une base de données des accidents et l'instauration des textes législatifs et réglementaires nécessaires en matière de circulation routière
- b. Pilier 2 - Culture de sécurité routière à travers des actions de formation et de sensibilisation : s'articulant principalement autour de l'introduction de l'éducation à la sécurité routière dans les programmes d'enseignement et de formation et l'élaboration d'un code déontologique pour tous les responsables de la prévention et la sécurité routière
- c. Pilier 3 - Amélioration de l'état technique des véhicules : basé essentiellement sur le renforcement du contrôle technique des véhicules et une réglementation plus stricte pour l'importation des véhicules d'occasion
- d. Pilier 4 - Amélioration de la sécurité des infrastructures routières : en définissant des mesures préventives de sécurité dans les projets d'aménagement et de réhabilitation routier et en mettant en place un système d'audit et d'évaluation de la sécurité des infrastructures routières
- e. Pilier 5 - Atténuation des impacts des accidents de la circulation routière : par la création de centres spécifiques d'accueil des victimes d'accidents de la circulation routière et l'évaluation régulière des impacts environnementaux dans l'exploitation et la maintenance des moyens de transport intérieur routier

La stratégie a élaboré un plan d'action qui identifie les objectifs, les actions à mener, les résultats attendus et les indicateurs objectivement vérifiables ainsi que les intervenants. En revanche, il n'a pas fait l'objet de planification annuelle ni d'une estimation financière.

9 Aspects institutionnels et juridiques. Etat des lieux et problématiques

9.1 Cadre institutionnel

9.1.1 Missions du MTTPEAT

9.1.1.1 Situation actuelle

Le Ministère des Transports est régi par le Décret n°100/086 du 26 Juillet 2018 portant organisation du Ministère des Transports, des Travaux Publics, de l'Équipement et de l'Aménagement du Territoire (MTTPEAT), ce qui fait de lui l'un des plus importants Ministères en termes de crédits publics à gérer et du caractère stratégique des secteurs dont il a la charge.

Il présente également l'intérêt d'organiser au sein d'un même département, les éléments essentiels composant la politique publique du transport : investissement en infrastructures et en entretien, fonction transport, aménagement du territoire, urbanisme et habitat.

Conformément aux dispositions de l'article 29 du décret n°100/29 du 18 Septembre 2015 portant structure, fonctionnement et missions du Gouvernement de la République du Burundi, le MTTPEAT exerce les missions suivantes :

- Concevoir et exécuter la politique nationale en matière des transports, des travaux publics, de l'équipement et de l'aménagement du territoire
- Initier une politique de développement des infrastructures de transports et assurer le suivi de sa mise en œuvre
- Promouvoir le développement et l'entretien du réseau routier et ferroviaire en vue de favoriser le désenclavement du pays
- Développer et réglementer les systèmes de transports par voies terrestre, aérienne, maritime, ferroviaire et lacustre favorables au désenclavement du pays
- Assurer la coordination de toutes les activités d'équipement
- Assurer la protection des ouvrages publics
- Assurer l'acquisition et la gestion des immeubles de l'Etat
- Assurer la supervision des études des projets de construction ou de réhabilitation des bâtiments publics
- Assurer le rôle de maître d'œuvre délégué pour le compte de l'Etat sur la totalité des projets d'infrastructures
- Coordonner la production des normes architecturales des bâtiments publics et privés
- Superviser la construction et l'entretien des infrastructures urbaines et semi-urbaines
- Actualiser la politique d'entretien des ouvrages et infrastructures publics
- Concevoir et mettre en œuvre une politique de rentabilisation maximale des infrastructures routières, portuaires, aéroportuaires et ferroviaires
- Promouvoir la prévention en matière de sécurité routière en collaboration avec les autres ministères concernés
- Concevoir une politique rationnelle d'acquisition et de gestion du charroi de l'Etat
- Promouvoir la formation dans le secteur des transports
- Concevoir et exécuter la politique nationale en matière d'aménagement du territoire, d'urbanisme et de l'habitat, en veillant à la protection et à la conservation des ressources naturelles

- Elaborer et faire appliquer la réglementation en matière d'aménagement du territoire
- Elaborer et mettre à jour les schémas directeurs d'aménagement du territoire et de l'urbanisme
- Concevoir et exécuter la politique nationale en matière d'habitat urbain, semi-urbain et rural
- Concevoir et exécuter la politique nationale de l'aménagement, du lotissement et de l'attribution des parcelles
- Assurer le cadastre national et la sécurisation foncière
- Elaborer et assurer le suivi des projets d'investissement du Ministère

9.1.1.2 *Problématique et orientations de réforme*

En ce qui concerne la détermination des missions, qui constituent une vision à long terme et une déclaration des objectifs généraux de la politique gouvernementale en matière de transport, on peut observer que la vision actuelle peut être élargie, en intégrant les principes généraux énoncés dans la loi 2009 sur les transports intérieurs routiers et en se rapprochant des politiques de transport au niveau international, en intégrant notamment :

- La dimension environnementale dans le cadre d'un transport durable respectueux de l'environnement
- Le recours aux technologies appliquées au domaine du transport
- Une approche multimodale de l'organisation des différents modes de transport
- Réaffirmer le droit des citoyens à un transport abordable et inclusif sur tout le territoire du pays, en tenant compte des besoins en transport et en mobilisant les moyens pour les satisfaire²¹
- La dimension de territorialisation de la gestion du secteur, par le renforcement des services déconcentrés du Ministère et l'implication des communes et des provinces
- La mise en oeuvre d'une approche participative de concertation et une instance dédiée à cette fonction telle qu'un Conseil National du Transport regroupant des représentants des différents départements Ministériels et autres pouvoirs publics (élus, communes, représentants des professionnels...)

La prise en compte de ces dimensions devrait conduire à les intégrer dans les textes régissant le sous-secteur et au niveau de l'organisation du ministère. En effet, l'organisation devrait refléter et permettre la réalisation des missions du Ministère.

²¹ La loi n°1/04 du 17 février 2009 portant sur les transports intérieurs routiers se limite, en ses articles 11 à 16, à consacrer le droit pour tout usager de se déplacer et la liberté d'en choisir les moyens ainsi que la faculté qui lui est reconnue d'exécuter lui-même le transport de ses biens ou de le confier à l'organisme ou à l'entreprise de son choix. Les articles 19 à 22 de la même loi font état des missions qui incombent aux pouvoirs publics en vue d'organiser et de promouvoir le transport des personnes et des biens

9.1.2 Organigramme du MTTPEAT

9.1.2.1 Situation actuelle

En vertu du Décret n°100/086 du 26 Juillet 2018 portant organisation du MTTPEAT, l'Administration Centrale du Ministère comprend les structures suivantes :

- Secrétariat Permanent, comprenant :
 - o Un Secrétaire Permanent
 - o Des Conseillers Techniques organisés en autant de Cellules que de besoin
 - o Un Secrétariat
- Coordination du Cabinet du Ministre, comprenant :
 - o Un Assistant du Ministre
 - o Des Conseillers politiques au Cabinet que de besoin
 - o Un Secrétariat
- Direction Générale de la Coordination des Equipements, comprenant :
 - o La Direction des Infrastructures
 - o La Direction des Normes et Travaux Urbains
- Directions Générale du Bâtiment, comprend :
 - o La Direction de la Planification et de la Gestion Immobilière
 - o La Direction des Etudes et du Contrôle des Travaux Immobiliers
- Direction Générale des Transports, comprenant :
 - o La Direction des Transports Intérieurs
 - o La Direction des Transports Internationaux
- Direction Générale de l'Aménagement du Territoire, comprenant une direction de l'Aménagement du Territoire
- Direction Générale de l'Urbanisme et de l'Habitat, comprenant :
 - o La Direction de la Planification Urbaine
 - o La Direction de la Gestion Urbaine
 - o La Direction de l'Habitat

9.1.2.2 Problématiques et orientations de réforme

Certaines fonctions essentielles en matière de gestion des politiques de transport n'apparaissent pas parmi les structures de l'organigramme du Ministère tels que notamment :

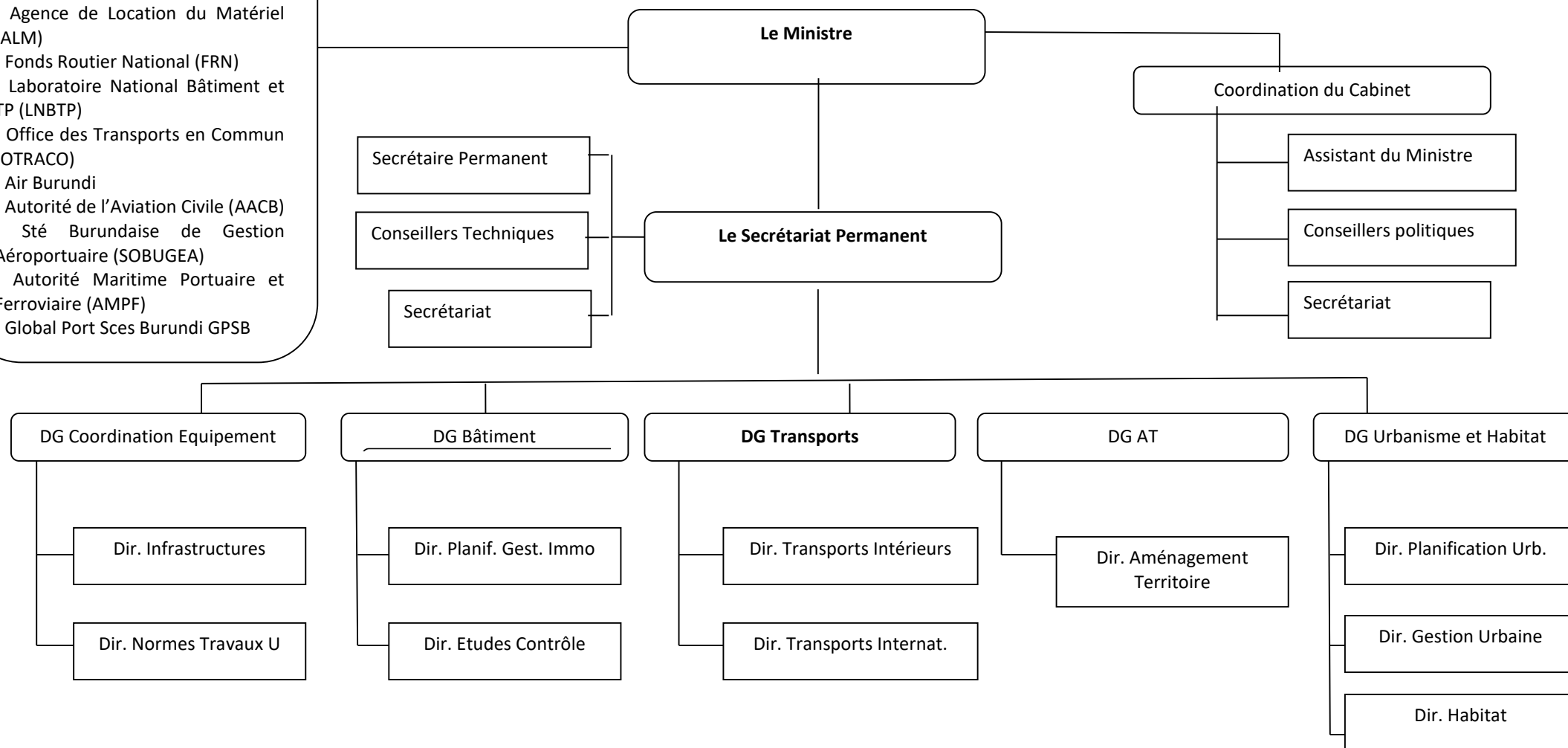
- La fonction 'planification' déterminante pour la maîtrise à moyen et long terme du secteur, n'est pas identifiée au niveau de l'organigramme. Même si cette fonction existe dans les faits (assumés par les conseillers techniques et par la DGT), elle devrait être plus visible et formalisée par un Comité de planification stratégique
- La fonction 'système d'information et base de données' qui est aussi déterminante pour la constitution d'une base de données, l'établissement d'applications et des modèles de gestion n'apparaît pas dans l'organigramme. Elle peut être assurée de fait au niveau du Secrétariat permanent mais il est important que cette fonction dispose d'un organe (et des moyens) permanents
- La fonction 'coordination' essentielle dans un secteur complexe avec de multiples intervenants et acteurs impliqués directement et indirectement, ne ressort pas dans l'organigramme. Elle pourrait apparaître dans le cadre d'un comité de coordination entre

les différents secteurs, fortement liés et complémentaires, qui relèvent du Ministère notamment entre investissements routiers, politiques de planification urbaine, aménagement du territoire et transport

- La fonction 'formation' des ressources humaines notamment sur le plan technique, devrait faire l'objet d'une structure spécifique
- Les services déconcentrés n'apparaissent pas dans l'organigramme alors que leur mise en place ou leur renforcement permet au Ministère de s'assurer de la mise en œuvre de sa politique sur l'ensemble du territoire, une territorialisation de la politique des transports et de rapprocher le service rendu du citoyen

Institutions Paraétatiques- (Transport)

- Office des Routes (OdR)
- Agence de Location du Matériel (ALM)
- Fonds Routier National (FRN)
- Laboratoire National Bâtiment et TP (LNBTP)
- Office des Transports en Commun (OTRACO)
- Air Burundi
- Autorité de l'Aviation Civile (AACB)
- Sté Burundaise de Gestion Aéroportuaire (SOBUGEA)
- Autorité Maritime Portuaire et Ferroviaire (AMPF)
- Global Port Sces Burundi GPSB



9.1.3 Missions et organisation de la DGT

9.1.3.1 Situation actuelle et problématiques

Le décret n°100/086 du 26 Juillet 2018 portant organisation du MTTPEAT a défini les missions de la Direction Générale des Transports (DGT) ainsi que les deux directions qui la composent. Le tableau suivant reproduit ces missions et les liens et les interférences possibles avec d'autres acteurs concernés.

Structure	Responsabilités	Liens avec autres structures
Direction Générale	<ul style="list-style-type: none"> Exécuter la politique gouvernementale en matière de transport, en collaboration avec les départements sous tutelle, Offices, Régies et Administrations Personnalisées du secteur Proposer une réglementation appropriée dans le domaine des Transports Participer à l'élaboration et à la négociation des Accords Régionaux et Internationaux en matière des transports terrestres, aériens, maritimes, lacustres, ferroviaires et en assurer le suivi Assurer la mise en œuvre d'un Plan Directeur de Développement du secteur des transports / Stratégie Nationale des Transports, Plan d'Action 2017-2018 Organiser et encadrer les opérateurs privés et publics du secteur 	<ul style="list-style-type: none"> Collaboration avec les départements sous tutelle Autres départements ministériels La participation à la négociation des Accords Régionaux et Internationaux en matière des transports concerne aussi L'Autorité Maritime, Portuaire et Ferroviaire (AMPF) et L'Autorité de l'Aviation Civile du Burundi (AACB)
Direction des Transports Intérieurs	<ul style="list-style-type: none"> Participer à l'élaboration et assurer l'exécution de la politique des Transports Intérieurs Mettre en œuvre des réglementations et stratégies de développement des activités des Transports Intérieurs Organiser et encadrer les opérateurs de Secteur des Transports Intérieurs Suivre en permanence le comportement du Secteur des Transports Intérieurs Veiller à l'application des Lois et Règlements en matière de Transports Intérieurs Mettre en œuvre une politique de gestion rationnelle du charroi de l'Etat et en assurer le suivi Superviser la vente du matériel roulant de l'Etat mis hors d'usage, en collaboration avec les services concernés Élaborer les dossiers techniques relatifs à l'acquisition des véhicules de l'Etat Promouvoir la formation dans le secteur des transports intérieurs Traiter des dossiers de demande d'agrément des auto-écoles, des garages 	<ul style="list-style-type: none"> Office des Routes : Assurer la planification, la coordination, le suivi et le contrôle des travaux d'entretien du secteur routier Fonds Routier National : La mobilisation des ressources financières en vue d'assurer le financement de l'entretien du réseau routier classé Office des Transports en Commun : Assurer des services de transport en commun de personnes AMPF est chargée de veiller à l'établissement, la modernisation, l'exploitation, l'administration et la maintenance des infrastructures portuaires et ferroviaires Agence de Location du Matériel : Assurer la disponibilité permanente du matériel d'entretien routier en vue de sa location

Structure	Responsabilités	Liens avec autres structures
	et des agences de voyage de transport intérieur	
Direction des Transports Internationaux	<ul style="list-style-type: none"> • Participer à l'élaboration de la politique de désenclavement du pays par voies routière, lacustre, ferroviaire et aérienne • Organiser et encadrer les transporteurs et les transitaires routiers internationaux en mettant à leur disposition une réglementation appropriée • Initier des études et stratégies pour le développement des infrastructures et le suivi des transports internationaux • Suivre en permanence le comportement des secteurs concernés et en tenir les statistiques • Procéder à la planification des infrastructures ferroviaires, routières et aériennes • Traiter les dossiers de demandes d'agrément des transporteurs et transitaires routiers internationaux • Assurer le suivi des relations entre l'Etat et les opérateurs économiques des différents secteurs et résoudre les cas litigieux pouvant naître de ces relations ou ceux pouvant naître entre les opérateurs eux-mêmes • Promouvoir la formation dans le secteur des transports lacustres, aériens, ferroviaires et routiers internationaux • Participer et veiller à l'harmonisation et à la standardisation des politiques nationales dans le domaine des transports en conformité avec les accords des organisations sous régionales et internationales 	<ul style="list-style-type: none"> • L'Autorité Maritime, Portuaire et Ferroviaire (AMPF) a des responsabilités en matière de : <ul style="list-style-type: none"> - Délivrance des autorisations de navigation et la police de navigation lacustre - Coordination des opérations de recherche et de sauvetage dans les eaux lacustres - Promotion de la formation dans le secteur des transports lacustres et ferroviaires - Planification et le développement des transports internationaux par voies lacustres et ferroviaires • L'Autorité de l'Aviation Civile du Burundi (AACB) : Une triple mission d'autorité réglementaire de l'aviation civile, d'exploitant des aéroports appartenant à l'Etat, et de prestataire des services de navigation aérienne. • La société AIR BURUNDI • La Société Burundaise de Gestion Aéroportuaire (SOBUGEA) • Sont toutes les deux habilitées par leurs textes de création à fournir des services aéroportuaires au sol. De ce fait, les deux sociétés sont en concurrence pour l'assistance au sol de compagnies aériennes

On peut observer que des risques d'enchevêtrement de compétences existent notamment entre ces mêmes directions et la DGT d'une part et les missions dont sont chargées les organismes et établissements sous tutelle d'autre part. L'interférence entre les compétences semble être à la fois une résultante des textes (incohérence entre les décrets), la pratique administrative et de gestion et l'absence d'instances de coordination.

Le principe est qu'en cas de divergence entre les services du Ministère et les établissements ou organismes sous son autorité, en vertu du pouvoir de tutelle dont il dispose et en vertu de la loi, l'autorité de tutelle dispose des moyens juridiques pour faire prévaloir son point de vue. La loi n°1/04 du 17 Février 2009 sur les transports intérieurs routiers est claire sur cet aspect et prévoit dans son art.4 que « le ministre ayant les transports dans ses attributions est l'autorité de tutelle des transports intérieurs routiers ».

S'agissant du transport lacustre, la loi n°1/11 du 16 Mai 2010 portant code de la navigation et du transport lacustre (art.16) énonce que le département ayant le transport lacustre dans ses attributions est chargé de l'exercice du pouvoir réglementaire en matière de navigation et du transport lacustre, l'élaboration et l'application de la politique gouvernementale dans le sous-secteur ainsi que la coordination des actions de l'Etat dans le domaine lacustre. Il peut requérir le concours de tout autre établissement public et privé, le suivi des établissements portuaires et des entreprises du sous-secteur. La loi prévoit la constitution auprès du Ministère ayant les transports dans ses attributions, d'une commission consultative de coordination des actions de l'Etat dans le domaine lacustre. C'est au niveau des attributions de l'AMPF et de la direction des transports internationaux que les risques d'interférence sont les plus réels.

Pour le transport aérien, la loi n°1/13 du 2 Mai 2012 portant code de l'aviation civile a créé l'Autorité de l'Aviation Civile du Burundi (AACB), établissement public à caractère administratif, à la fois autorité réglementaire de l'aviation civile du Burundi et un établissement d'exploitation des aéroports appartenant à l'Etat ainsi que des services de navigation aérienne. Le rôle du MTTPEAT en matière de transport aérien est plus réduit. D'ailleurs, dans de nombreux pays, le transport aérien relève de départements autres que celui des transports (exemple du Sénégal et du Maroc).

En outre, la DGT comprend 30 agents, ce qui très insuffisant eu égard à ces missions²².

Tableau 60. Nombre d'agents de la Direction Générale des Transports (2018)

	Direction Générale	Direction des Transports Intérieurs	Direction des Transports Internationaux	Total
Nombre total d'agents	10	10	10	30
Nombre de cadres	5	5	3	13

Les risques de conflit de compétence peuvent être réduits selon les démarches suivantes :

- Une relecture des textes en vue de modifier, compléter ou harmoniser les dispositions pouvant prêter à ambiguïtés et à interprétations divergentes
- La mise en place ou une efficacité accrue des instances existantes de coordination et de concertation
- Un redéploiement des missions, dans le sens où le MTTPEAT serait recentré sur les missions de régulation, de stratégie et de contrôle

La subdivision de la DGT en une Direction des Transports Intérieurs et une Direction des Transports est le résultat de son évolution interne, au moment de la création de l'AMPF et du caractère enclavé du pays. Elle présente aujourd'hui des inconvénients.

La distinction entre transports intérieurs et transports internationaux n'est pas claire dans les textes. La loi n°1/04 du 17 Février 2009 (art.2) définit le secteur des transports intérieurs routiers comme tout transport quelconque par véhicule motorisé circulant sur le réseau routier national classé ou non classé à l'exception du transport international qui est régi par des conventions bilatérales ou multilatérales. Le transport international routier est donc le transport régi par des conventions internationales. Le transport intérieur routier serait donc le transport national. Cette distinction est basée sur le régime

²² Entretien à la DGT en date du 20.04.2018

qui s'applique au transport et non sur le mode de transport. Or un mode de transport peut avoir à la fois la qualité de transport intérieur et celle de transport international.

9.1.3.2 Orientations de réformes

Dans plusieurs pays, c'est la distinction sur la base du mode de transport qui détermine les structures qui en ont la charge. A titre indicatif, c'est le cas du Cameroun²³ (Division de l'Aviation Civile - Direction des Affaires Maritimes - Direction des Transports Routiers - Direction des Transports Ferroviaires) ou du Sénégal (Directions des Stratégies de Désenclavement – Direction des Routes – Directions des Transports routiers).

Il serait indiqué de reprendre la structuration de la DGT en prenant en compte les modes de transport. La Direction des Transports Intérieurs serait chargée du Transport Routier (intérieur et international). La Direction des Transports Internationaux serait substituée par deux directions : Une Direction de la Planification et la Stratégie et une Direction de la Logistique et du Transport Multimodal.

9.1.4 Commissions techniques

Les commissions sont relativement nombreuses dans le secteur Transport : transport routier (3 commissions) et 2 commissions pour chacun des transports lacustre et aérien. Deux principaux constats peuvent être avancés :

- La multiplication des commissions techniques pose le risque d'interférence des missions
- Certains textes de création présentent des lacunes ou des ambiguïtés sur des aspects relatifs à la composition et au fonctionnement de ces commissions, ce qui a des effets sur leur efficacité (absence de quorum, périodicité des réunions...)

Sous-secteur	Commissions / comités techniques
Transport routier	<ul style="list-style-type: none"> • La Commission nationale de gestion des postes frontières à arrêt unique : créée par ordonnance ministérielle n°540/038/2018 du 15 Janvier 2015 • La Commission nationale sur la sécurité routière : créée par décret n°100/24 du 10 Février 2017 • La Commission technique chargée de faire des propositions de stratégies d'amélioration de l'organisation du transport urbain et notamment le transport en commun en Mairie de Bujumbura : créée par ordonnance ministérielle n°720/2142 du 22 Septembre 2011
Transport lacustre	<ul style="list-style-type: none"> • La commission technique de sécurisation de la navigation lacustre : elle est régie par le décret n°100/75 du 10 Avril 2017 portant révision du décret n°100/137 du 03 Mai 2012 portant création, missions, composition, organisation et fonctionnement de la Commission technique de sécurisation de la navigation lacustre • La Commission d'évaluation et de délivrance des certificats de compétence en navigation maritime : créée par ordonnance ministérielle n°730/522/CAB/2009 du 23 Avril 2009
Transport aérien	<ul style="list-style-type: none"> • Le Comité national de sûreté de l'aviation civile : créé par décret n°100/068 du 20 Juin 2018 • Le Comité de gestion de crise en aviation civile : créé par décret n°100/128 du 22 Juin 2009

²³ Décret n°2012/250 du 7 Juin 2012 portant organisation du Ministère des Transports

9.1.5 Autres Ministères en relation avec le secteur Transport

D'autres Ministères sont partis prenantes dans la mesure où leurs missions et activités ont un impact sur le secteur Transport (aspect sécurité, économie et finance, aspect domaine public et infrastructure, aspect administration du territoire et développement local). Il s'agit notamment des départements suivants.

Ministère	Commissions / comités techniques
Ministère de l'Intérieur, de la formation patriotique et du développement local	<ul style="list-style-type: none"> Assurer, en collaboration avec les ministères compétents, la coordination des services techniques territoriaux et des services déconcentrés de l'Etat Encadrer les administrations communales dans l'élaboration et la mise en œuvre des projets de développement des infrastructures de base
Ministère de la sécurité publique et de la gestion des catastrophes naturelles	<ul style="list-style-type: none"> Assurer la délivrance et la gestion des permis de conduire, veiller à la sécurité routière
Ministère des finances, du budget et de la coopération au développement économique	<ul style="list-style-type: none"> Préparer les programmes d'investissement public et les programmes des dépenses publiques Participer à la promotion du secteur privé Proposer la mise à jour de la politique de réformes des sociétés à participation publique Elaborer la planification du développement du pays à court, moyen et long terme, mener les études prospectives, en collaboration avec les instances habilitées, pour aboutir à une vision stratégique nationale de développement à court, moyen et long terme
Ministère de la décentralisation et de la réforme institutionnelle	<ul style="list-style-type: none"> Concevoir et exécuter la politique nationale de décentralisation et de réforme institutionnelle Contribuer à l'adéquation entre les ressources transférées et les responsabilités confiées aux communes conformément à la législation sur le transfert des compétences aux communes en collaboration avec les ministères sectoriels Proposer les réformes nécessaires pour une décentralisation effective
Ministère de l'hydraulique, de l'énergie et des mines	<ul style="list-style-type: none"> Assurer la gestion efficace du carburant et veiller à la constitution d'une réserve de sécurité

Les compétences de transport exercées par d'autres ministères devraient, pour la cohérence et l'efficacité de la gestion du système, relever du MTTPEAT. C'est le cas particulièrement du Ministère de la sécurité publique et de la gestion des catastrophes naturelles qui a la charge de la délivrance et la gestion des permis de conduire. C'est aussi le cas de l'OBR chargé de l'immatriculation des véhicules, du contrôle technique, du dédouanement des marchandises, du péage routier aux frontières, de la facilitation du transport et des échanges. L'OBR collecte en même temps que les recettes, des données de transport qui sont nécessaires pour les besoins de la gestion et la planification du secteur. De son côté, le MTTPEAT dispose d'informations pouvant servir à l'OBR dans la collecte des taxes et portant sur la délivrance des autorisations. Ces informations ne font pas l'objet d'échanges systématiques entre les parties concernées²⁴.

²⁴ Rapport Diagnostic 2013

Il est de première importance que des mécanismes d'échange d'information soient institutionnalisés, par le moyen d'une base de données accessible aux utilisateurs concernés (MTTPEAT et OBR) ou à défaut par l'obligation de transfert mensuel par l'OBR au MTTPEAT d'une liste comportant le nombre et le type d'opérations réalisés en matière de transport (nombre de véhicules immatriculés, dédouanement des marchandises, du péage routier aux frontières...).

9.1.6 Etablissements et entreprises sous tutelle du MTTPEAT

Il s'agit d'établissements publics (à caractère administratif ou commercial) et des sociétés à participation publique dont la tutelle est exercée par le MTTPEAT. Leur régime juridique est fixé par deux textes : le décret-loi n°1/23 du 26 Juillet 1988 portant cadre organique des établissements publics et le décret-loi n°1/024 du 13 Juillet 1989 portant cadre organique des administrations personnalisées de l'Etat. Ces deux textes reconnaissent à ces entités une autonomie organique et financière et fixent les principes relatifs à leur création, leur organisation administrative, leur tutelle administrative, leur organisation financière et comptable ainsi que le statut de leur personnel. Des dispositions d'application nécessaires à leur organisation et fonctionnement sont portées par les textes qui les créent ou qui fixent leurs statuts.

L'article 13 du décret du décret n°100/086 du 26 Juillet 2018 portant organisation du MTTPEAT énumère les structures sous sa tutelle, chaque institution étant régie par un texte spécifique :

- Office des Routes (OdR)
- Agence de Location du Matériel (ALM)
- Fonds Routier National (FRN)
- Laboratoire National du Bâtiment et des Travaux Publics (LNBTP)
- Office des Transports en Commun (OTRACO)
- Air Burundi
- Autorité de l'Aviation Civile du Burundi (AACB)
- Société Burundaise de Gestion Aéroportuaire (SOBUGEA)
- Autorité Maritime, Portuaire et Ferroviaire (AMPF)
- Global Port Services Burundi (GPS-B)

Entités sous tutelle du MTTPEAT, par catégorie juridique

Etablissements	Sous-secteur	Catégorie
<ul style="list-style-type: none"> ■ OdR ■ FRN ■ ALM 	Infrastructures routières	Etablissements publics à caractère administratif
<ul style="list-style-type: none"> ■ LNBTP 		Administration personnalisée
<ul style="list-style-type: none"> ■ OTRACO 	Transport en commun	Etablissement public à caractère commercial
<ul style="list-style-type: none"> ■ AMPF 	Transport lacustre et ferroviaire	Etablissement public à caractère administratif
<ul style="list-style-type: none"> ■ GPS-B 		Entreprise mixte
<ul style="list-style-type: none"> ■ AACB 	Transport aérien	Administration personnalisée
<ul style="list-style-type: none"> ■ Air Burundi 		Sociétés privées et à participation publique
<ul style="list-style-type: none"> ■ SOBUGEA 		

9.1.7 Les communes

Les principes organisateurs et fonctionnels des collectivités locales sont définis dans la loi fondamentale, en l'occurrence les articles 269 à 274 de la Constitution de la République du Burundi promulguée le 7 Juin 2018.

L'organisation et le fonctionnement des communes sont régis par les textes de loi suivants :

- Loi n°1/33 du 28 Novembre 2014 portant révision de la loi n°1/02 du 25 Janvier 2010 portant organisation de l'administration communale
- Loi n°1/16 du 25 Mai 2015 portant modalités de transfert de compétences de l'Etat aux communes
- Loi n°1/02 du 3 Mars 2016 portant réforme de la fiscalité communale au Burundi

La commune dispose d'une compétence générale portant sur les affaires d'intérêt local. En effet, conformément aux dispositions de l'article 5 de la loi n°1/33 du 28 Novembre 2014 portant révision de la loi n°1/02 du 25 Janvier 2010 portant organisation de l'administration communale, elle est chargée de la gestion des intérêts locaux de la population de son ressort. Elle assure les services publics répondant aux besoins de cette population et qui ne relèvent pas, par leur nature, leur importance ou par détermination de la loi, de la responsabilité directe de l'Etat (article 5, alinéa 1).

En ce qui concerne le domaine et la voirie de la commune, le législateur de 2014 a prévu que – (i) la voirie d'intérêt local fait partie du domaine public de la commune (article 100), - (ii) dans les limites de la commune, la voirie publique, autre que les routes déclarées d'intérêt général, constitue la voirie d'intérêt local (article 105), - (iii) la commune est responsable de l'entretien de la voirie d'intérêt local, y compris les ouvrages d'art ainsi que la signalisation réglementaire (article 106).

En vertu de la loi n°1/16 du 25 Mai 2015 portant modalités de transfert de compétences de l'Etat aux communes, la commune a en charge : - (i) la propreté et l'entretien des voiries communales (article 5), - (ii) d'assurer la police sur toutes les voies de communication qui la traversent, notamment par la gestion des parkings, la mise en place des dos d'âne et les panneaux de signalisation et toute autre mesure de sécurité routière (article 17) , - (iii) la construction et l'entretien des pistes communales et d'autres voies de communication de la commune conformément à la réglementation relative à la classification des infrastructures et équipements (article 22, alinéa 1).

Ce qu'on peut observer est que si la voirie locale relève des communes, il n'en est pas de même pour la gestion du transport urbain. Or, il s'agit d'un service de proximité et en dépit de la faiblesse des moyens des communes, celles-ci devraient y être associées du moins pour les communes chefs-lieux de province.

La loi n°1/16 du 25 Mai 2015 portant modalités de transfert de compétences de l'Etat aux communes prévoit plusieurs dispositions incitant à la collaboration entre l'Etat et les communes ou entre communes :

- Deux ou plusieurs communes peuvent librement entretenir entre elles des relations fonctionnelles et de coopération dans le cadre de l'intercommunalité (art.3)
- La commune concourt avec l'Etat à l'administration et à l'aménagement du territoire (art.4)
- La commune assure la police sur toutes les voies de communication qui la traversent (art.17)

- La commune a la charge de construire et d'entretenir les pistes communales et les autres voies de communication conformément à la réglementation

Il serait indiqué qu'au niveau des communes chefs lieu de province que des commissions de transport regroupant des représentants du MTTPEAT, des communes de la province, des provinces, des représentants des professionnels et des usagers soient mis en place et ayant pour mission d'identifier les priorités en matière de transport urbain et rural au niveau de la province et proposer des solutions adaptées à la localité et à la province concernée. Ces commissions seraient un cadre de coordination et d'intégration des problématiques du transport au niveau des institutions provinciales et locales.

Il est à noter que la loi de 2009 sur les transports intérieurs routiers (art. 18) prévoit que « l'élaboration et la mise en œuvre de la politique globale des transports sont assurées conjointement par l'Etat et les administrations territoriales concernées dans le cadre d'une planification décentralisée, et contractuelle, avec la participation des représentants de tous les intéressés ».

9.1.8 Mairie de Bujumbura

La loi communale prévoit des dispositions particulières à la Mairie de Bujumbura. Le périmètre urbain de la capitale est érigé en province. En ce qui concerne les attributions, l'article 134 de la loi communale prévoit que sans préjudice des attributions des autres services techniques publics, les services de la Mairie de Bujumbura s'occupent de la coordination des activités des communes, en l'occurrence le traitement des eaux usées, l'enlèvement des immondices et des déchets solides, l'entretien de la voirie et la gestion urbaine, le plan de circulation et de sécurité, l'éclairage public, l'exploitation et la maintenance des engins.

La Mairie de Bujumbura dispose d'un département du transport urbain qui comprend 3 services (sécurité routière, transport public, aménagement et gestion des parkings).

La Régie des Services Techniques Municipaux (SETEMU), a pour objet l'étude, la réalisation et l'exploitation pour le compte de la Mairie de Bujumbura de tous les travaux techniques, en particulier des travaux de drainage et de voirie et d'évacuation des eaux pluviales et usées.

Sur le plan institutionnel relatif à la gestion du transport à l'échelle de la Mairie de Bujumbura et compte tenu de la multiplicité des intervenants, il est proposé **la mise en place d'une instance de coordination et de régulation du transport urbain** à l'échelle de ville de Bujumbura impliquant l'ensemble des acteurs concernés : MTTPEAT, Mairie, communes, représentants des associations de professionnels, représentants d'usagers...

Le développement du transport urbain ne peut être conçu en dehors d'autres problématiques notamment de planification urbaine et des besoins de mobilité des personnes. L'approche en termes de mobilité (plus large que celle de transport au sens physique) permet d'intégrer les problématiques liés à la gestion de l'espace urbain qui sont déterminantes dans l'organisation du transport dans son ensemble.

Cette instance pourrait prendre la forme d'une **Autorité Régionale Organisatrice de la Mobilité (AROM) à Bujumbura**. Elle est à envisager à moyen, dans les cinq à sept années à venir.

9.1.9 Association des Transporteurs

Les groupements des opérateurs de transport qui existent dans la situation actuelle, sont des associations créées et gérées conformément aux dispositions de la loi n°1/02 du 27 Janvier 2017 portant cadre organique des associations sans but lucratif. Elles ont pour objet la défense des intérêts de leurs membres.

La principale association active et représentative est l'Association des Transporteurs du Burundi (ATRABU). D'autres associations existantes regroupent une catégorie de conducteurs suivant un mode de transport bien déterminé, notamment :

- L'Association des Transporteurs Internationaux du Burundi (ATIB)
- L'Association des Motards du Burundi (AMOTABU)
- L'Association pour le Développement des Taxis Vélos du Burundi (ADTAVBU)
- L'Association d'Entraide des Chauffeurs Parking Gasenyi-AECPG
- Le Collectif des Associations des Taxis-vélo du Burundi (COATAVEBU). Celui-ci regroupe en son sein deux associations : Solidarité pour les taxi-vélos et le développement du Burundi (SOTAVEDEBU) et Solidarité des taxi-vélos du Burundi (SOTAVEBU)

Cependant, on peut relever qu'elles sont marquées dans leur majorité par une faible capacité organisationnelle.

La mise en place d'une véritable Fédération du Transport Routier (qui pourrait intégrer à moyen terme, la logistique) permettrait de fédérer l'ensemble des associations concernées par le transport routier, rendre plus efficace les activités au profit du secteur et mieux plaider les problèmes de l'activité auprès des pouvoirs publics.

9.2 Cadre juridique

9.2.1 Conventions internationales et régionales

Le Burundi est membre de multiples organisations et commissions économiques régionales dont notamment la Communauté Est Africaine (CEA), la Communauté Economique des Etats de l'Afrique Centrale (CEEAC), la Communauté Economique des Pays des Grands Lacs (CEPGL) et le Marché Commun de l'Afrique Orientale et Australe (COMESA).

Plusieurs conventions (universelles et régionales) ont été signées par le Burundi. Leur domaine d'application est le transport international routier, aérien, lacustre et ferroviaire. La problématique en ce domaine est l'intégration des dispositions des conventions internationales dans les textes nationaux, notamment en matière de transport aérien, lacustre et des corridors.

Parmi ces conventions, on peut citer :

- Le protocole portant création de l'Union douanière de la Communauté de l'Afrique de l'Est » (entré en vigueur en janvier 2005)
- La convention relative au régime douanier des conteneurs utilisés en transport international
- L'Accord sur le transit et le transport dans le Corridor Nord (NCTTA) de 2007
- La Convention de Londres visant à faciliter le trafic maritime international
- Les conventions fondamentales de l'OIT (8 conventions fondamentales signées par le Burundi)

Sur le plan international, les transports routiers, aériens et lacustres sont régis en grande partie par les codes communautaires, des conventions bilatérales et certaines conventions universelles.

9.2.2 Principaux textes

Le cadre juridique du transport routier est principalement constitué par la loi n°1/04 du 17 Février 2009 portant sur les transports intérieurs routiers et la loi n°1/26 du 23 Novembre 2012 portant code de la circulation routière. La loi traite notamment de :

- La tutelle des transports intérieurs qui relève du Ministre en charge des transports
- L'institution d'une Commission Nationale Consultative chargée de la Prévention et de la Sécurité Routière et des commissions provinciales, devant être associées à l'élaboration et à la mise en œuvre de la politique de transports intérieurs routiers
- La reconnaissance du transport pour compte propre
- Le caractère prioritaire accordé au développement du transport collectif et la responsabilité de l'Etat pour l'organisation du transport public
- La libéralisation du transport et particulièrement des tarifs
- L'obligation faite à tout conducteur de détenir un permis de conduire
- L'obligation du contrôle technique périodique effectué par le ou les services compétents disposant d'équipements appropriés
- La responsabilisation du Ministère en charge des transports pour l'immatriculation des véhicules (qui relève actuellement du Ministère des finances) ainsi que la mise en place d'un fichier informatisé du parc automobile
- L'obligation de l'assurance automobile
- La responsabilisation du ministère en charge des transports pour l'agrément à la profession de transport intérieur routier de personnes et de marchandises, ainsi que la mise en place d'une banque de données
- Les conditions de travail et de la sécurité sociale
- L'institution de la lettre de chargement pour le transport des marchandises
- La reconnaissance du transport des personnes par taxi-moto
- La détermination des organes de sécurité routière constitués de la police de roulage et de la circulation, la cellule d'inspecteurs du ministère en charge des transports, la cellule chargée de la protection civile

La loi n'aborde pas certains aspects importants, en particulier les suivants :

- Les questions relatives à l'environnement (pas suffisamment de renvois à des textes ayant pour objet la protection de l'environnement et comportant des obligations s'appliquant au Transport) alors que les impacts du secteur Transport en termes de pollution de l'air et d'émission de gaz à effet de serre, rejets d'huiles usagées, lubrifiants, batteries et pneus usées... constituent une préoccupation majeure au niveau national, régional et international
- Les particularités des conditions de travail et de sécurité sociale pour les employés du secteur (articles 30 à 40) devraient être intégrées dans le cadre de conventions collectives

interprofessionnelles²⁵ conformément aux dispositions des conventions de l'OIT²⁶ signées par le Burundi et qui prévoient un régime spécifique aux travailleurs dans le secteur Transport²⁷. L'article 30 de la loi consacre la particularité en disposant que « L'Etat définit la réglementation sociale ainsi que les règles de sécurité et de contrôle applicables aux transports. Il veille à la mise en œuvre de cette réglementation et en contrôle l'application »

- La formation pour les différents métiers de transport et autres secteurs qui lui sont liés
- Des dispositions particulières pour les transports spécialisés qui en raison de leur nature ou leur importance, nécessitent des mesures particulières de sécurité
- Les catégories de transporteurs en fonction de la matière et de la nature de transport qui exigent la mise en place de mesures particulières lors du transport tel que le transport de produits dangereux, le transport de bois, le transport de personnes...
- Ne distingue pas les autorisations en fonction du tonnage autorisé
- S'agissant d'autorisation d'exercer le métier de transporteur, les conditions de fond devraient être davantage pris en compte c'est-à-dire des conditions liées à l'aptitude professionnelle, financière et d'honorabilité et ce en vue d'introduire plus de professionnalisme
- la loi consacre la règle de l'assurance obligatoire, cependant le dispositif de sanctions en vue d'inciter au respect à cette obligation n'est pas clair²⁸

²⁶ Il convient de noter que plusieurs instruments sectoriels de l'OIT contiennent des dispositions relatives à la durée du travail, comme la convention (n°153) sur la durée du travail et les périodes de repos (transports routiers), 1979, qui, outre la durée maximale de conduite, régit des aspects tels que les périodes obligatoires de pause et de repos journalier

²⁷ La loi n°1/11 du 16 Mai 2010 portant Code de la navigation et du transport lacustres, comporte un chapitre consacré aux personnels de navigation lacustre (articles 199 à 249). Dans ce chapitre, le législateur Burundais prévoit des dispositions spécifiques (articles 221 et 222) sur la durée du travail à bord des bâtiments de navigation lacustre. Ainsi, l'article 221 prévoit que « La durée légale du travail à bord des bâtiments de navigation lacustre est de 8 heures par période de 24 heures, ou de 40 heures par semaine. Les heures de travail effectuées au-delà de cette durée doivent être rémunérées comme heures supplémentaires dans les conditions prévues au Code du travail ». L'article 222 ajoute que « En aucun cas, la durée totale du travail ne pourra excéder 12 heures par période de 24 heures, sauf circonstance de force majeure affectant la sécurité du bateau ; et aucun homme ne doit assurer pendant plus de 4 heures consécutives ou 6 heures en cas de deux bordées les fonctions de conduite ou de veille à la passerelle ou à la machine

²⁸ Les assurances relatives au secteur des transports sont actuellement régies par la loi n°1/02 du 7 Janvier 2014 portant Code des assurances au Burundi, Livre II relatif aux assurances obligatoires. Deux assurances obligatoires concernent le secteur des transports : l'assurance obligatoire de responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs qui fait l'objet du Titre I (articles 124 à 201) et l'assurance obligatoire des marchandises ou facultés à l'importation faisant l'objet du Titre II (articles 202 à 213). Les sanctions applicables en cas de non-respect de ces applications ne sont pas claires dans la mesure où la loi renvoie au Code de la circulation routière qui ne comporte pas de dispositions sanctionnant l'obligation d'assurance de la responsabilité civile. Concernant l'assurance obligatoire des marchandises ou facultés à l'importation, l'article 205 précise les modes de transports concernés (le transport routier, le transport aérien, le transport maritime, ferroviaire et fluvial). Les personnes assujetties sont les personnes physiques ou morales, de droit public ou privé, ayant la qualité de résident et effectuant des importations de marchandises ou facultés (articles 204 et 206). La sanction de cette obligation est portée par les dispositions de l'article 213 : toute infraction à l'obligation et à son d'application est punie d'une amende de 10 % de la valeur de la marchandise assurée ; en cas de récidive, cette amende est portée à 25 %

La loi portant code de la circulation routière de 2012 établit les règles générales relatives à la circulation routière, l'immatriculation des véhicules, les permis de conduire licences de transport, la circulation routière, la signalisation routière et les pénalités diverses.

Certaines des dispositions de la loi sur les transports intérieurs routiers sont implicitement modifiées par le code de la circulation routière, notamment celles portant sur :

- L'immatriculation pour toutes les catégories de véhicules
- La délivrance du permis de conduire
- Les conditions d'exercice du transport rémunéré de passagers et de marchandises
- La réglementation de la sécurité routière
- L'obligation de respecter les normes environnementales

Le transport urbain ne fait pas l'objet d'une réglementation spécifique. On peut relever :

- Les responsabilités de gestion du transport urbain sont partagées entre le MTTPEAT, les autorités administratives locales et la police de sécurité routière. La délivrance des titres de transport relève de la police nationale pour le permis de conduire, l'OBR pour le certificat d'immatriculation, l'OTRACO pour le certificat de visite technique et le transport en commun, les services du MTTPEAT pour le certificat d'exploitation
- La centralisation des opérations à Bujumbura (sauf quelques exceptions)
- L'inexistence d'un plan de déplacement urbain, quoique le Ministère chargé des transports a lancé une étude du plan d'actions pour la mobilité urbaine à la mairie de Bujumbura pour la période 2018-2025
- L'inorganisation et le manque de régulation du transport collectif assuré par l'OTRACO et les opérateurs privés
- Les services de transport interurbain de passagers sont assurés par la société publique OTRACO, des transporteurs du secteur privé par véhicules et motos
- La réglementation paraît inadaptée face à la situation sur le terrain : développement non réglementé du transport routier, conditions de travail particulièrement difficiles, faiblesse du secteur privé, développement du transport mixte personnes/marchandises, développement insuffisant de transport collectif à grande capacité, abandon de certaines zones périurbaines et rurales qui ne peuvent être desservies, mauvais état général de la voirie, problèmes aigus de sécurité et de sûreté des transports...

Le transport rural ne fait pas l'objet de réglementation spécifique relative à son organisation et ce en dépit du fait que 80 % de la population vit en milieu rural. L'art. 123 de la loi 2009 sur les transports routiers énonce que les transports publics ruraux ne sont soumis qu'à une simple déclaration.

Le transport lacustre est régi par la loi n°1/11 du 16 Mai 2010 portant code de la navigation et du transport lacustre. Cependant, l'adoption des textes réglementaires est marquée par des retards qui réduisent l'effectivité du code.

Le transport aérien est régi principalement par la loi n°1/13 du 2 Mai 2012 portant code de l'aviation civile du Burundi. Le code a créé l'Autorité de l'Aviation Civile du Burundi (AACB) et sa mise en place effective date de Mai 2013 (Décret N° 100/117 du 2 Mai 2013). L'autorité est chargée d'une triple mission d'autorité réglementaire de l'aviation civile, d'exploitant des aéroports appartenant à l'Etat et de prestataire des services de navigation aérienne. Ce qui pose le problème du cumul d'attributions d'autorité réglementaire et de la qualité de gestionnaire que les dispositions internationales recommandent de séparer.

9.2.3 Lutte contre les atteintes à l'environnement

La loi n°1/26 du 23 Novembre 2012 portant code de la circulation routière prévoit (articles 134 à 137) des obligations de conformité avec des normes techniques. Il est ainsi interdit aux véhicules automoteurs d'émettre des fumées, les bruits ou les odeurs dépassant le seuil normal supportable. Il est interdit de mettre en circulation des véhicules dont l'utilisation expose l'environnement à la pollution.

Cependant, on peut relever qu'il n'existe pas de système de traitement des déchets nocifs générés par les activités de transport, tels que les huiles, les batteries ou les pneus usagés qui sont particulièrement nuisibles. Il est fortement encouragé que des filières chargées de la collecte et du traitement spécifique (notamment les huiles et les batteries) soient mis en place. L'expérience internationale est riche d'expérience en ce domaine²⁹.

Dans le domaine de la navigation et du transport lacustre, la question de la protection de l'environnement est en revanche prise en charge par le code (art. 23) qui fait obligation au capitaine à tenir son bâtiment en état de navigabilité suffisant pour ne pas engendrer des risques pour la sécurité des eaux Burundaises et à s'abstenir de tout rejet des produits polluants. Il consacre un chapitre spécifique à la protection de l'environnement lacustre (articles 361 à 369) : sont interdits les rejets d'hydrocarbures ou mélanges d'hydrocarbures dans les eaux territoriales du Burundi, le rejet dans les eaux lacustres de toute autre substance liquide nocive, les déversements d'ordures domestiques dans les eaux lacustres, etc.

S'agissant des sanctions, le code renvoi au code de l'environnement.

²⁹ Exemple de la société SOTULUB en Tunisie

9.3 Synthèse diagnostic et orientations de réforme

Thèmes	Principales observations	Orientations de réformes
Forme des textes	Les textes sont divers, par secteur. Leur consultation par les professionnels et autres peut être difficile	En vue d'une meilleure accessibilité aux textes et une meilleure connaissance de la réglementation, envisager le rassemblement et l'harmonisation de l'ensemble des principaux textes dans le cadre d'un code, avec une partie législative et une partie réglementaire
Contenu des textes et leur effectivité	<ul style="list-style-type: none"> ■ Loi n°1/04/ du 17 Février 2009 portant sur les transports intérieurs routiers : certains aspects ne sont pas organisés ou le sont d'une manière sommaire tels que le transport urbain, interurbain, le transport rural, les aspects d'ordre environnemental et social ■ La loi n°1/11 du 16 Mai 2006 portant code de la navigation et du transport lacustre : non parution de certains décrets d'application 	<ul style="list-style-type: none"> ■ Faire paraître les textes d'application. Toutes les lois sont concernées ■ Pour le court terme, envisager de ne faire paraître une nouvelle loi qu'accompagnée de ses textes d'application ■ Compléter la loi de 2009 sur les transports routiers intérieurs (ou autre texte) pour mieux organiser le transport urbain, interurbain et le transport rural, régime du travail spécifique au transport, aspects environnementaux ■ Prévoir des mesures d'accompagnement pour la mise en œuvre
Organisation générale du secteur Transport	<ul style="list-style-type: none"> ■ Centralisation forte et marginalisation des autres intervenants ■ Absence d'une structure nationale de régulation ; ■ Une répartition des responsabilités imprécise et enchevêtrements de certaines compétences ■ Un déficit important de ressources humaines qualifiées et de personnel technique au niveau des organismes publics autonomes ■ Un manque de coordination et de communication entre le département et autres ministères impliqués ■ Structures de concertation faiblement outillées, rôle purement consultatif ■ Les communes (notamment la Mairie de Bujumbura et communes chef lieux de provinces) sont faiblement impliquées dans le transport urbain 	<ul style="list-style-type: none"> ■ Recentrer le rôle du Ministère en charge des transports sur les aspects de régulation, d'évaluation et de stratégie du secteur. ■ Davantage d'autonomie de gestion et de responsabilisation aux établissements publics opérationnels dans leurs domaines respectifs ■ Les compétences de transport (immatriculation et délivrances de permis) devraient revenir au Ministère chargé des transports ■ Renforcer les représentations régionales du ministère chargé du transport ■ Impliquer davantage les communes dans l'organisation du transport urbain notamment la Mairie de Bujumbura et autres communes chefs-lieux de provinces ■ Mettre en place un cadre de coordination et de participation des différentes parties concernées dont notamment les représentants

Thèmes	Principales observations	Orientations de réformes
	<ul style="list-style-type: none"> ■ Un mécanisme de contrôle des performances insuffisant ■ Une grande instabilité aux postes de responsabilité ■ Un cadre législatif et réglementaire incomplet ■ Un système d'information déficient ■ Un partenariat public privé à développer ■ Une prise en compte insuffisante des aspects environnementaux et sociaux 	<p>des professionnels, des usagers : un Conseil national des transports</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Mettre en place une Autorité Régionale Organisatrice de la Mobilité à l'échelle de la Mairie de Bujumbura
Précisions des compétences	<p>Chevauchements de rôles injustifiés :</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Entre Administrations centrales et organismes sous tutelle ■ Entre Directions générales ■ Cumuls de mission de régulation et contrôle de la réglementation, d'exploitation (AACB) 	<p>Préciser et clarifier les attributions des Directions du MTTPEAT et celles des établissements et autorités sous tutelle dans le sens de recentrer les attributions de la Direction Générale des Transports (DGT) sur les questions d'ordre stratégique et de planification, sur le sous-secteur routier et de préserver l'autonomie des Autorités dans le domaine du transport aérien et dans le domaine du transport maritime et ferroviaire</p>
Renforcer le rôle des commissions techniques	<p>Structures de concertation technique faiblement outillées, rôle purement consultatif</p>	<p>Rôle effectif des différentes commissions. Réexaminer leur composition, attributions et la coordination avec l'Administration</p>
Planification	<p>Le transport ne fait pas l'objet d'une planification à moyen terme. Pas de liens (ou du moins non formalisé) entre développement du transport en cohérence avec la planification urbaine et l'aménagement du territoire.</p>	<p>Les outils nécessaires permettant d'assurer de véritables planification et programmation pluriannuelles sont à renforcer. Mettre en place une structure permanente au sein de la DGT chargé de la planification</p>
Office des Routes - Agence de Location du Matériel (sous-secteur des infrastructures routières)	<ul style="list-style-type: none"> ■ Faible autonomie ■ Régime d'Etablissements publics à caractère administratif ■ Faiblesse des ressources humaines qualifiées 	<ul style="list-style-type: none"> ■ Réforme de leur régime juridique vers plus d'autonomie dans la gestion et une plus grande responsabilisation au niveau de la programmation et du suivi des réalisations ■ Renforcer les représentations au niveau des régions ■ Amélioration des conditions de gestion de l'office ■ Programmes de formation et de renforcement des capacités
Fonds Routier National	<p>Les ressources du Fonds sont considérées insuffisantes. Retard dans le versement des fonds</p>	<p>Engagement de l'OBR à verser les crédits qui reviennent au FRN d'une manière automatique et sans retard</p>
Transport Urbain	<ul style="list-style-type: none"> ■ Le transport urbain ne fait pas l'objet d'une réglementation particulière 	<ul style="list-style-type: none"> ■ Faciliter les mécanismes de renouvellement du parc ■ Impliquer davantage la Mairie de Bujumbura et les communes chefs-lieux de province dans l'organisation du transport urbain

Thèmes	Principales observations	Orientations de réformes
	<ul style="list-style-type: none"> La Mairie de Bujumbura à un rôle faible dans l'organisation des transports urbains dans le périmètre de la capitale 	
Office des Transports en Commun (OTRACO)	Société publique sous tutelle du Ministère en charge des Transports	Les gares routières pourraient faire l'objet de concession au secteur privé
Transport interurbain de passagers	Assuré par l'OTRACO	Inciter le secteur privé à prendre en charge le sous-secteur en respectant un cahier des charges spécifique
Transport interurbain de marchandises	Assuré par des opérateurs privés et la liberté tarifaire est de vigueur depuis 1988. Le transport pour compte propre représenterait une part importante des services et le nombre de véritables entreprises de transport très limité	Professionaliser davantage le secteur
Gestion des ressources humaines	<ul style="list-style-type: none"> Déficit des ressources humaines qualifiées aussi bien au niveau des services de l'Etat, des établissements publics qu'auprès des opérateurs du secteur privé Peu d'entreprises et bureaux d'études opèrent dans le secteur des transports et des travaux publics 	<ul style="list-style-type: none"> Etablir une politique de formation portant sur les aspects techniques et de gestion du transport et de la logistique Mettre en place un Centre ou un Institut de formation professionnelle (diplômante et de formation continue) spécialisé dans le secteur du transport Etablir une politique de recrutement basée sur les compétences <p>Une étude spécifique devrait être réalisée : identifier les institutions d'enseignement et de formation existantes, les infrastructures qui y sont disponibles, leurs capacités d'accueil et identifier les besoins en formation des différentes activités</p>
Aspects environnementaux	Les préoccupations d'ordre environnemental ne sont pas suffisamment prises en compte	Mettre en place une stratégie et un cadre réglementaire de prise en compte des exigences de protection de l'environnement orientée vers le secteur du transport visant la prévention de la pollution par les activités particulièrement polluantes liées au transport : interdiction des rejets et recyclage des huiles usagées, des batteries, des pneus ...
Secteur privé	Le secteur privé intervient dans le transport routier de personnes et de marchandises et dans le transport lacustre. Le secteur privé est faible, matériel vétuste	Créer un cadre favorable au renforcement du rôle du secteur privé, au renouvellement des véhicules, à l'intégration du secteur privé informel

10 Objectifs de la politique sectorielle des transports

10.1 Objectifs globaux

La nouvelle politique des transports se fixe pour objectif de fonder une vision de développement des transports à la fois pro-croissance et pro-pauvre, qui prend en considération le double rôle des transports dans la promotion d'une croissance économique basée sur le marché et le soutien d'interventions ciblées en matière de réduction de la pauvreté. Une vision qui intègre les deux dimensions économique et sociale.

L'efficacité économique devrait rester une des premières priorités. La nouvelle politique devrait dans ce cadre répondre aux besoins émanant des différentes filières et mettre en place un système de transport permettant une meilleure valorisation des potentialités économiques. Elle devrait aussi tenir compte des besoins en transport de l'ensemble de la population, en particulier les couches défavorisées.

L'intégration économique du Burundi dans son espace régional constitue un important gisement de croissance et de développement. Elle est retenue par la vision 2025 comme un important axe de relance de la croissance. L'intégration physique par le développement des interconnexions des systèmes de transport est un préalable et un important déterminant de la réussite de tout processus d'intégration économique. La consolidation de l'intégration régionale est préconisée comme un des objectifs de la nouvelle politique.

Le développement durable constitue une priorité à l'échelle planétaire et devrait être pris en compte dans toute stratégie sectorielle, particulièrement celle liée au secteur des transports, activité génératrice de nuisances environnementales importantes.

L'ensemble de ces considérations plaide pour la mise en place d'une nouvelle politique de développement des transports, articulée autour des quatre (04) objectifs globaux suivants :

- Consolider le développement économique et la relance de la croissance : une politique pro-croissance
- Favoriser l'accès des couches les plus pauvres au transport et répondre à leurs besoins spécifiques : une politique pro-pauvre
- Renforcer l'intégration du Burundi dans son espace régional
- Développer une politique des transports respectueuse de l'environnement

10.2 Objectifs spécifiques

10.2.1 Sauvegarde du patrimoine et amélioration des infrastructures du transport

Les infrastructures constituent la trame de base de tout système de transport. Leur rôle est vital dans le désenclavement du territoire, le développement des échanges et l'accès aux équipements socio-collectifs et aux infrastructures de base. Elles constituent un patrimoine important qu'il faudra préserver, assurer sa durabilité et le développer.

Sa sauvegarde devra être accompagnée par un programme de mise à niveau et de modernisation permettant l'amélioration des conditions de déplacement des populations et la fluidité des échanges.

10.2.2 Renforcement de l'intégration régionale

L'intégration physique constitue une base incontournable pour tout processus d'intégration économique. Interconnecter les réseaux de transport, définir des couloirs de transport international et faciliter les procédures de transit formeraient une trame de base pour éliminer les barrières et favoriser les échanges.

Cela suppose (i) le renforcement et la mise en place de liaisons internationales pérennes, (ii) une amélioration continue des conditions de facilitation et de transit et (iii) la présence d'opérateurs (transporteurs, logisticiens) offrant des services de transport adéquats et compétitifs. La mise en place de plateformes logistiques s'intègre également dans cet objectif.

10.2.3 Maîtrise des coûts de transport

La compétitivité de plusieurs filières dépend fortement des niveaux des coûts de transport. Cette dépendance devient de plus en plus accrue pour les filières d'exportation.

Les transporteurs supportent souvent des surcoûts liés soit à l'état difficile des infrastructures de transport, la lenteur des procédures de dédouanement et de transit, la multiplicité des procédures administratives et des tracasseries de tout type.

Une bonne maîtrise des différents éléments composant les coûts de transport favorise la compétitivité sur les marchés internationaux et permet également de mieux affronter la concurrence des produits importés sur le marché local.

La connaissance des déterminants des coûts de transport par mode et par catégorie de marchandises permet d'identifier les gisements d'économies potentiels. L'encadrement du métier de transporteur et l'appui à l'avènement d'un tissu d'opérateurs favorisant de meilleures conditions de concurrence permet également d'avoir des impacts positifs sur les prix de transport.

10.2.4 Meilleure organisation institutionnelle et juridique du secteur

L'introduction de nouveaux défis en matière d'environnement et de transport durable, la logistique et le transport multimodal ainsi que le recours aux technologies appliquées au secteur (transport intelligent) doivent être intégrés et pris en compte à la fois au niveau de ses missions que des structures chargées à leur mise en œuvre.

10.2.5 Amélioration de la sécurité des déplacements

L'état vétuste du parc automobile, l'absence d'une culture de sécurité et le comportement non responsable de plusieurs conducteurs, forment l'essentiel des causes des accidents routiers.

Sécuriser les déplacements de transport permettra de réduire la facture économique et sociale supportée par la collectivité et préserver le capital humain, indispensable pour le développement économique du pays.

10.2.6 Amélioration du transport dans le cadre d'un développement durable

Le secteur transport est générateur de pollution atmosphérique dont il s'agit de trouver les moyens de les réduire. Les objectifs à retenir seraient principalement les deux suivants :

- (i) Assurer l'économie d'énergie et la réduction des polluants, par la promotion des moyens de transport collectif et des véhicules performants sur le plan environnemental, accompagnée par des mesures réglementaires et tarifaires sur les émissions polluantes des véhicules
- (ii) Réduire les impacts sur le milieu naturel et le cadre de vie, en consolidant davantage les mesures visant l'atténuation des impacts environnementaux des projets relevant du secteur et la participation de la population à la gestion de l'environnement dans le secteur

10.2.7 Renforcement des systèmes d'information et bases de données

L'activité du MTTPEAT passe par un grand volume d'activités et une grande quantité d'informations à gérer, dont il faudra tirer le meilleur parti en vue d'orienter les décisions.

La mise en place au département d'un système d'information et des bases de données, utilisant (i) des équipements informatiques adéquats, (ii) des logiciels et (iii) des nouvelles techniques de l'information et de la communication, en vue de transférer les ressources en données et en divers produits informatifs et cela de manière sécurisée, constitue un impératif qu'il s'agit de mettre en place et le renforcer, l'objectif étant de permettre aux différents agents du Ministère mais également leurs partenaires (institutions, Consultants, bailleurs de fonds, ..) de tirer meilleur profit des synergies en informations et en éléments de base de l'activité, facilitant ainsi une meilleure planification et un renforcement de la visibilité à court, moyen et long terme du secteur.

10.2.8 Renforcement des capacités

Les acteurs et les différentes parties prenantes du secteur Transport, notamment de marchandises, disposent souvent de peu de moyens sur les plans ressources humaines et de formation. Le renforcement de leurs capacités à atteindre des objectifs d'organisation, programmation, planification, pilotage des organes de suivi et de contrôle devra être entrepris.

11 Orientations stratégiques

11.1 Transport routier interurbain

La vision retenue pour le développement du sous-secteur de transport routier interurbain repose sur les quatre axes suivants :

- Axe 1 : Développer, renforcer et mettre à niveau le réseau routier classé
- Axe 2 : Renforcer la gestion du patrimoine routier
- Axe 3 : Améliorer les services de transport de voyageurs et de marchandises
- Axe 4 : Renforcer l'efficacité des institutions

Le premier axe a pour objectifs :

- De combler les carences en matière de couverture du réseau routier et l'amélioration de sa qualité de service, par des actions d'extension et de réhabilitation
-
- D'accélérer le bitumage du réseau classé. Le faible taux de bitumage du réseau routier classé Burundais grève les performances du système de transport et réduit sa connectivité. Avec un linéaire de 1530 km, les routes asphaltées représentent moins de 15 % du linéaire total du réseau, un niveau inférieur à celui observé dans des pays voisins et à la moyenne de l'Afrique Subsaharienne.

La sauvegarde du patrimoine routier et la pérennisation des investissements dans l'infrastructure routière constituent les principaux objectifs du deuxième axe de développement. Les actions préconisées s'articulent autour des trois aspects suivants : (i) préparation des programmes d'entretien, (ii) renforcement de la mobilisation des ressources financières et (iii) accroissement de la lutte contre la surcharge.

Le troisième axe porte sur l'amélioration des services de transport par le relèvement de la compétitivité de l'industrie des transports « passagers » et « marchandises ». Les mesures retenues couvrent l'appui au renouvellement du parc automobile, le renforcement de la professionnalisation des acteurs et le développement des infrastructures d'accueil.

Le quatrième axe porte sur le renforcement de l'efficacité des institutions, en vue de répondre aux besoins du marché et améliorer les performances de l'activité.

11.1.1 Axe 1 : Développer, renforcer et mettre à niveau le réseau routier national

Le réseau routier classé Burundais est bien développé et permet de relier les différents centres socio-économiques entre eux par des routes nationales ou provinciales. Les routes nationales et les routes provinciales ont besoin d'être mis à niveau. Par ailleurs et dans le cadre de l'amélioration des transports internationaux, de nouvelles sections de route visant à réduire les distances de transport pourront être construites (exemple Cankuzo Frontière Tanzanie). Cet axe comprend les 4 actions suivantes.

11.1.1.1 Mettre à niveau le réseau routier national

Plus de 23 % du réseau des routes nationales n'est pas encore revêtu (428 km) et 80 % est en moyen à mauvais état. L'objectif de la stratégie est de remettre à niveau l'ensemble des routes nationales par des travaux de réhabilitation et de bitumage avant 2025. Avec un coût de travaux de 1,2 millions d'euro le km, cela représente une dépense totale de 515 millions d'Euros.

11.1.1.2 Mettre à niveau le réseau routier provincial

Le réseau des routes provinciales est dans son ensemble non revêtu avec 65 % en mauvais état, soit 1620 km. L'objectif de la stratégie est de moderniser et de revêtir 15 % de ce réseau, soit 240 km d'ici 2030 et mettre à niveau 35 % additionnel par des travaux de réhabilitation, soit 560 km. Avec un coût des travaux de revêtement de 1,2 millions d'Euro le km et un coût de réhabilitation de 800 000 Euros le km de mise à niveau des routes provinciales, le montant global est estimé à 746 millions d'Euros.

11.1.1.3 Construire de nouvelles routes

Afin de moderniser les corridors et réduire les distances de transport, environ 250 km de nouvelles routes devront être construits, l'équivalent de 5 % du réseau classé actuel. Avec un cout au km de 1, 5 millions d'Euro, le coût total serait de 375 Millions d'Euros.

11.1.1.4 Préparer un plan directeur routier (PDR)

L'OdR devrait préparer rapidement un plan directeur routier outil d'aide à la décision qui définit les programmes d'intervention prioritaire sur le réseau routier sur un horizon de vingt ans. Ces programmes d'intervention peuvent être déroulés suivant trois scénarios (bas, moyen, haut) et adossés sur des hypothèses relatives à (i) la croissance du PIB, (ii) la croissance de la population, (iii) la projection des ressources allouées au secteur routier et (iv) la projection du trafic. Il est à arrimer à la vision 2025 du Burundi. Le PDR constitue la feuille de route pour les investissements sur le réseau routier du pays, relatifs à la construction et la maintenance du réseau. Le coût de préparation du plan est estimé à 600 000 Euros.

11.1.2 Axe 2 : Renforcer la gestion du patrimoine routier

Plus de 50 % du linéaire total est jugé en moyen à mauvais état, un handicap rendant difficile les déplacements des voyageurs et les échanges de biens et de marchandises. Cette situation est aussi à l'origine de l'enclavement de plusieurs zones, avec les implications négatives sur les conditions de vie des populations et le développement des activités économiques.

Les principaux facteurs à l'origine de cette situation sont les suivants :

- Insuffisance technique pour préparer des programmes d'entretien rationnel
- Insuffisance des ressources financières
- Insuffisance dans le contrôle des surcharges

11.1.2.1 Assurer l'entretien périodique du réseau routier classé

Le réseau routier classé est composé de 4500 km de routes nationales et provinciales. Leur entretien périodique requiert une intervention en moyenne tous les huit à dix ans, pour un coût unitaire de 125 000 Euros, soit un coût total de 550 Millions d'Euros.

11.1.2.2 Préparer des programmes d'entretien

Le premier handicap tient à l'absence d'outils d'aide à la décision permettant la mise en place d'une programmation optimale, aussi bien en termes de temps que de choix techniques. Mettre en place un système de programmation moderne s'avère primordial pour une meilleure prise en charge de la fonction entretien. Cela porte en particulier sur l'élaboration d'une banque de données routière, alimentée par les résultats d'investigations périodiques de type inspection sommaire, campagnes de comptage, ..., permettant une meilleure visibilité des caractéristiques du réseau routier Burundais. L'utilisation d'un logiciel de programmation est fortement recommandée. L'OdR qui avait démarré la mise en place d'une banque de données routières en 2008, devrait rapidement relancer l'opération en vue de progressivement établir un « road Management system » (RMS) pour mieux gérer l'infrastructure routière.

Le coût de la mise en place d'une banque de données et l'établissement d'un RMS est estimé à 1,5 millions d'Euros.

11.1.2.3 Former les cadres des administrations centrales et régionales, des entreprises BTP et des bureaux d'Etude

L'entretien routier constitue un important déterminant de la qualité de service du sous-secteur routier. Il forme également un paramètre décisif dans la préservation du patrimoine routier. Sa mise en oeuvre nécessite une maîtrise des prestations de la part de l'ensemble des intervenants, permettant de contribuer à une meilleure pérennité des investissements et des tâches réalisées selon les normes requises.

Il est suggéré un relèvement des compétences des acteurs par des actions périodiques (tous les trois ans) de formation et de renforcement des capacités, au profit des partenaires des secteurs public et privé. Le montant retenu est de 1 Million d'Euros.

11.1.2.4 Mise en oeuvre d'un programme de mise à niveau des entreprises BTP

Il s'agit d'élaborer un Programme de Mise à Niveau de l'industrie de la construction et du BTP visant l'amélioration de leurs capacités de gestion, d'organisation, de conduite des chantiers et permettant de les familiariser aux techniques modernes de l'industrie routière.

Le programme de mise à niveau permet, moyennant un diagnostic de l'activité des entreprises de construction, d'identifier les actions à entreprendre pour améliorer leur compétitivité. Il participera au financement de ces actions et assistera les opérateurs à leur mise en oeuvre pratique.

Son coût est estimé à 20 Millions d'Euros, sur la base d'une centaine d'entreprises et un coût moyen de 200 000 Euros par entreprise.

11.1.2.5 Renforcer la mobilisation des ressources financières

Le diagnostic montre que l'entretien routier fait face à un important défi de mobilisation des ressources financières et ce en dépit de l'existence d'un fonds d'entretien routier de deuxième génération. Les fonds mis à la disposition du FRN couvrent, en effet, à peine 50 % des besoins du réseau routier classé en matière d'entretien courant et ne contribue pas du tout à l'entretien du réseau communal. Le financement de l'entretien périodique s'effectue exclusivement sur des fonds extérieurs.

La mise en place d'un Fonds d'Entretien Routier de 2^{ème} génération n'a pas permis de résoudre l'épineuse problématique de financement de l'entretien routier. Les recettes collectées des usagers de la route sont suffisantes pour permettre de mettre en place un entretien pérenne du réseau classé mais l'OBR ne reverse qu'une partie de ces recettes ne permettant pas de garantir la pérennisation des investissements. Afin de couvrir les dépenses d'entretien de tout le réseau classé et d'une partie du réseau communal, il faudrait accroître l'assiette de la redevance d'usage d'environ 30 % mais surtout de mettre un place des mécanismes permettant aux usagers de verser directement les redevances sur un compte géré par le FRN comme c'est le cas dans plusieurs pays Africains (Zambie) Une meilleure mobilisation des ressources financières devrait constituer une priorité de la nouvelle stratégie de développement des transports au Burundi.

11.1.2.6 Accroître le contrôle des surcharges

La surcharge des véhicules de transport de marchandises est très importante surtout pour le trafic international. Ces surcharges entraînent une dégradation rapide des chaussées et doivent être mieux contrôlées. L'OdR doit s'équiper en ponts bascules fixes à mettre en place sur les corridors aux postes frontières et au port de Bujumbura pour le trafic lacustre.

Comme les amendes à payer en cas de surcharge sont peu dissuasives, les camions surchargés ne doivent pas pouvoir rouler sur le réseau Burundais en surcharge et doivent transférer la surcharge dans d'autres véhicules comme cela s'effectue dans plusieurs Etats d'Amérique Centrale (Honduras par exemple), payés par le transporteur.

Le coût de l'achat et de l'installation de 3 ponts bascules fixes et de 2 ponts bascules mobiles est estimé à 1 Million d'Euros.

11.1.3 Axe 3 : Améliorer les services de transport de voyageurs et de marchandise

Les services de transport constituent un des principaux piliers de l'activité. Le diagnostic a montré qu'ils sont confrontés à un certain nombre de contraintes d'ordre technique, réglementaire et financier, réduisant leur compétitivité, entravant leur développement et ne permettant pas d'assurer une qualité de service convenable.

Les principales problématiques sont les suivantes :

- Vétusté et mauvais état du parc automobile
- Insuffisance des services de transport voyageurs et marchandises organisés
- Faible degré de professionnalisation de l'activité
- Absence/faiblesse des infrastructures d'accueil (gares routières)

En vue de lever ces contraintes et moderniser les services de transport Burundais, la stratégie de transport retient les actions suivantes :

- Soutenir et règlementer le renouvellement du parc automobile
- Renforcer la professionnalisation de l'activité
- Développer les infrastructures d'accueil

11.1.3.1 Soutenir et règlementer le renouvellement du parc automobile

Le mauvais état du parc véhicule est le résultat de deux principaux facteurs : (i) L'âge du parc et l'absence de mécanismes de financement appropriés pour renouveler la flotte et (ii) insuffisance des contrôles techniques des véhicules.

Pour pallier à cette situation, il est recommandé d'engager un processus de renouvellement du parc, par la mise en place de mécanismes de financement spécifiques, comme la suppression de la TVA sur les véhicules neufs ou sur l'achat de véhicules d'occasion ayant moins de 5 ans ou la mise en place d'incitations financières comme l'ouverture, par l'Etat, d'un fond de garantie afin d'éviter aux acheteurs de devoir financer les garanties demandées par le système bancaire.

Le renforcement des contrôles techniques, par l'augmentation des fréquences et le relèvement des critères techniques, devrait inciter les opérateurs à renouveler leur flotte et veiller à les garder dans un état satisfaisant.

En supposant l'achat de 2000 camions neufs à un coût d'environ 100 000 Euros par véhicule, et des frais de garantie égaux à 10 % du cout total, les dépenses pour la mise en place d'un fond de garantie de l'état seraient de 20 Millions d'Euros.

11.1.3.2 Renforcer la professionnalisation de l'activité

Pour assurer le développement de l'activité des transports routiers, il est nécessaire de créer un tissu d'opérateurs performants et concurrentiels. Cela suppose la mise en place de conditions favorables à l'émergence d'entreprises de transport de voyageurs et de marchandises. Cela concerne les aspects réglementaires, institutionnels, les questions de financement et de maîtrise technique.

Il s'agit en particulier de mettre en place des actions suivantes :

- Un cahier des charges réglementant l'accès au métier de transporteur routier, qui devrait prévoir des conditions minimales pour pouvoir exercer le métier
- Un organisme de régulation, veillant au respect des règles de concurrence et contrecarrant les pratiques monopolistiques et d'entente illicite entre opérateurs
- Le renforcement des capacités des opérateurs : gestion de la flotte, réglementation, sécurité

Afin de mettre en place ces mesures, la stratégie recommande de lancer une assistance technique afin d'appuyer à la préparation des textes nécessaires et de renforcer les capacités des opérateurs. Le cout de cette assistance technique est estimé à 1 million d'Euros.

11.1.3.3 Développer les infrastructures d'accueil

Les infrastructures d'accueil jouent un rôle important dans la rationalisation de la chaîne logistique et constituent un facteur déterminant de la qualité des services rendus. Il s'agit de prévoir l'amélioration des gares existantes et de construire de nouvelles infrastructures aussi bien pour le transport personnes que de marchandises.

La stratégie recommande la construction d'une dizaine de gares routières de passagers dans les grands centres urbains du pays. Le coût d'une gare routière est d'environ 1 million d'Euros soit un total de 10 millions d'Euros.

11.1.4 Axe 4 : Renforcer l'efficience des institutions

Cette axe demande 2 actions :

- Le MTTPEAT et l'OdR ont la responsabilité de planifier les travaux de construction et d'entretien des infrastructures. Afin d'éliminer tout risque de chevauchement, il serait souhaitable de donner la responsabilité de la planification des travaux routiers à l'OdR
- Le MTTPEAT devrait lancer, rapidement, une étude pour préciser le rôle et les responsabilités du Laboratoire National du Bâtiment et des Travaux Publics (LNBTP) et revoir son statut. Le Ministère devrait également faire une étude de l'Agence de Location du Matériel (ALM) afin de préciser les rôles et statuts futurs de l'organisation

Leur coût est estimé à 100 000 Euros chacune.

11.2 Transport rural

Le Transport rural s'effectue sur les routes communales et les routes des productions agricoles (Café, thé et coton). Par son rôle déterminant dans le désenclavement intérieur du pays, le transport rural occupe une place centrale dans la stratégie de développement des zones rurales qui accueille la majorité de la population du Burundi.

La stratégie relative au sous-secteur repose sur les quatre piliers suivants :

- Axe 1 : Mettre à niveau les infrastructures de transport communal et les pistes agricoles
- Axe 2 : Améliorer les services de transport en milieu rural
- Axe 3 : Améliorer l'accès des populations rurales aux Moyens Intermédiaires de Transport
- Axe 4 : Renforcer le cadre institutionnel et mettre à niveau les capacités des organismes en charge du transport rural

11.2.1 Axe 1 : Mettre à niveau les infrastructures de transport communal et les pistes agricoles

A l'instar du réseau routier interurbain, le premier axe de développement du sous-secteur porte sur la mise à niveau des infrastructures de transport rural, l'objectif étant d'assurer une meilleure couverture du territoire et de la population rurale. Les actions retenues sont au nombre de deux :

- **Elaboration de normes et des méthodes de construction et d'entretien** adaptées au contexte des pistes communales tenant compte de la demande effective de transport (motorisée et non motorisée) et prenant en considération l'ensemble des paramètres intervenant dans la conception et la valorisation du contexte dans lequel le réseau des pistes rurales évolue, notamment les potentialités agro-économiques, les données en relief, la pluviométrie et les conditions climatiques, les conditions géotechniques et la disponibilité en matériaux. L'entretien des pistes doit se faire par la méthode HIMO (haute intensité de main d'œuvre) en formant les Associations Communautaires de Développement (ACD) à ces techniques.

Une étude pourra définir les normes et les méthodes de construction et d'entretien de ces réseaux et aider à mettre en place la méthode HIMO. Le coût de cette étude est estimé à 300 000 Euros. La stratégie recommande aussi que 30 % des recettes du FRN soient alloués à l'entretien du réseau non classé, l'étude devra identifier les voies et moyens qui permettront aux responsables de la gestion de ces réseaux d'avoir accès à ces fonds d'entretien et de bien les gérer.

- **Amélioration du réseau routier communal** par des actions de mise à niveau, de modernisation et d'aménagement, en vue d'atteindre un indice d'accessibilité rural de 50 %, ce qui implique que 40 % des pistes soit en bon et moyen état à l'horizon 2030 soit environ 2500 km. En supposant un coût de modernisation de 100 000 Euros le km. Le coût total de réhabilitation des 2500 km serait de 250 millions d'Euros.

11.2.2 Axe 2 : Améliorer les services de transport en milieu rural

Le deuxième axe de développement s'intéresse à la mise à niveau des services de transport rural. Des mesures sont dans ce cadre proposées, essentiellement composées d'incitations pour la création d'entreprises de transport rural, à travers des exonérations fiscales et des réductions des droits de douane. La mise en place à moyen terme de lignes de transport rural reliant les villages et les groupements de villages aux villes principales est également retenue par la stratégie.

Parmi les mesures, on peut retenir les deux actions suivantes :

- Mise en place d'exonérations fiscales et des réductions des droits de douanes pour l'acquisition des véhicules de transport
- Instauration d'exonérations d'impôts sur les bénéfices des sociétés de transport rural

11.2.3 Axe 3 : Améliorer l'accès des populations rurales aux Moyens Intermédiaires de Transport

Le développement des Moyens Intermédiaires de Transport (MIT) fait l'objet du troisième axe de développement du sous-secteur. Il s'agit de promouvoir leur utilisation par des actions pilotes ayant suffisamment d'envergure pour une mise en place d'une vraie industrie, des circuits d'approvisionnement et de commercialisation ainsi qu'un tissu d'artisans assurant la maintenance et la réparation.

La mise en place de mécanismes de financement, de type microcrédit, est retenue pour améliorer l'accès des populations rurales aux MIT. La création de services de transport basés sur les MIT est aussi proposée, celle-ci présentant le double avantage de répondre à une demande de déplacement spécifique des populations rurales tout en assurant la rentabilisation de l'investissement en MIT.

Pour y répondre, sont retenues les recommandations suivantes :

- Exonération des MIT de la TVA et autres charges fiscales et frais douaniers, permettant de réduire les coûts d'acquisition de l'équipement et faciliter l'accès des villageois à ces moyens
- Mise en place d'un mécanisme de crédit permettant aux ruraux de s'équiper en moyens de transport. Il peut se greffer sur des programmes de crédit agricole, option, qui a l'avantage de s'appuyer sur des structures existantes, ce qui réduit le coût de l'action. Une autre option consiste à développer un programme de crédit spécifique, type « micro-finance », pour le financement des MIT
- La réalisation d'actions pilotes de promotion des MIT, qui à moyen terme, devrait constituer une solution pour l'avènement d'une filière MIT (industrie, commercialisation, entretien). Pour maximiser et pérenniser leurs impacts, elles ne devraient pas se limiter à la facilitation d'équipement des villageois mais aussi la promotion d'une industrie locale des MIT, en mettant en place un réseau d'artisans formés et bien outillés.

Le coût de l'exonération des MIT de la TVA et autres charges fiscales est estimé à 5 Millions d'Euros, au profit de 100 000 ménages.

Pour les mécanismes de crédit, il est suggéré la réalisation d'une étude de mise en place des mécanismes de financement de développement des services de transport, utilisant les MIT. Le coût est estimé à 100 000 Euros. Le coût de mise en place des zones pilotes est estimé à 500 000 Euros.

11.2.4 Axe 4 : Renforcer le cadre institutionnel et mettre à niveau les capacités des organismes en charge du transport rural et trouver les moyens de financement

Dans la situation actuelle, l'aménagement et l'entretien des pistes rurales sont assurés par les communes qui agissent avec l'appui et sous les recommandations du Ministère du Développement Communal (MDC).

Le MDC devra créer une structure spécialisée pour conduire les actions suivantes :

- Informer les communes sur les normes et les méthodes de construction et d'entretien de ce réseau
- Mettre en place des expériences pilotes du systèmes HIMO
- Identifier les pistes à réhabiliter et programmer, contracter et suivre l'exécution des travaux

Le coût de développer des techniques HIMO pour l'entretien est estimé à 500 000 Euros. Le coût des études d'identification des pistes à réhabiliter est estimé à 1 million d'euros.

Il est aussi recommandé qu'une partie des recettes du FRN soit utilisée pour financer l'entretien des pistes rurales. Cette structure devra aussi définir des grilles de répartition, entre communes de ces fonds et vérifier leur bonne utilisation.

11.3 Transport urbain

Le système de transport joue un rôle central dans le fonctionnement de la ville de Bujumbura et impacte la qualité de vie de la population et la dynamique des activités économiques.

La stratégie vise l'objectif de doter en priorité la capitale d'un système de transport urbain efficace, permettant d'améliorer la mobilité urbaine et la réduction des temps de déplacement des usagers, réaliser un réseau routier moderne répondant à l'évolution urbaine et démographique, renforcer l'accessibilité aux transports collectifs des populations et maîtriser les coûts de transport finaux.

Huit axes de développement sont retenus pour la mise à niveau du sous-secteur :

- Créer une autorité régionale organisatrice de la mobilité (AROM) à Bujumbura
- Planifier à long terme le transport urbain dans le Grand Bujumbura
- Accroître le réseau de voirie urbaine et augmenter le taux de bitumage
- Consolider le financement des voiries urbaines
- Organiser et légaliser les entreprises de transport de personnes
- Améliorer la circulation dans la capitale
- Mettre en place les outils du transport (abri bus, panneaux de signalisation, gares routières, parkings, ...)
- Développer le transport en commun dans les chefs-lieux de province

11.3.1 Axe 1 : Créer une autorité régionale organisatrice de la mobilité (AROM) à Bujumbura

Le premier axe vise le renforcement du cadre institutionnel régissant le sous-secteur, de manière à instaurer un cadre efficace garantissant un meilleur fonctionnement de l'activité et des interfaces fluides entre les différents opérateurs.

La création d'une autorité organisatrice de la mobilité (AROM) constitue une solution pertinente à cette problématique, son rôle étant d'assister les pouvoirs publics dans la définition d'une politique globale et cohérente des transports urbains, améliorer la capacité de planification, de programmation et de gestion des transports en commun au travers d'une meilleure coordination entre les différentes institutions impliquées dans le sous-secteur.

Sans une implication des acteurs et des parties prenantes, les diverses décisions stratégiques pouvant être retenues par l'AROM peuvent ne pas être reconnues et adoptées.

11.3.2 Axe 2 : Planifier à long terme le transport urbain dans le Grand Bujumbura

Le deuxième axe porte sur l'élaboration d'un plan de développement à long terme du transport dans le Grand Bujumbura, permettant (i) d'identifier les principaux goulots d'étranglement et les dysfonctionnements du sous-secteur dans le Grand Bujumbura, (ii) mettre en cohérence les options d'organisation spatiale et la planification du système de transport, (iii) proposer des scénarios de conception des réseaux de transport, tout en assurant une articulation entre les différents modes et une insertion des dessertes des zones périphériques ou éloignées dans le système de transport et (iv) évaluer les investissements à court, moyen et long termes en vue de répondre aux besoins et réduire les coûts à l'utilisateur.

Le coût de l'étude est estimé à 1 million d'Euros. Les améliorations urgentes des axes routières dans le Grand Bujumbura sont estimées à 73 Millions d'Euros (Source : Etude urgente du transport urbain à Bujumbura).

11.3.3 Axe 3 : Accroître le réseau de voirie urbaine et augmenter le taux de bitumage

Le troisième axe porte sur la mise à niveau et l'extension de la voirie urbaine à Bujumbura et dans les grands centres urbains du pays afin de doter le pays d'un réseau urbain capable de répondre à la demande croissante de la population urbaine qui, comme recommandé dans la vision 2025, est appelée à s'accroître au cours des 15 prochaines années.

Les actions recommandées sont les suivantes :

- Lancer un programme de réhabilitation et de bitumage d'environ 200 km de voiries urbaines à Bujumbura
- Construction d'environ 1000 km de voiries dans le grand Bujumbura et les grandes villes du pays
- Pavage d'environ 200 km de voiries à Bujumbura

Le coût de réhabilitation et de bitumage d'un km de voirie urbaine est estimé à 200 000 Euros, le coût de construction de nouvelles voies à 300 000 Euros le km et le coût du pavage à 100 000 Euros le km.

Sur la base de ces considérations, le coût total de mise à niveau et d'accroissement de la voirie urbaine serait de 360 Millions d'Euros.

11.3.4 Axe 4 : Consolider le financement des voiries urbaines

Le quatrième axe traite de la consolidation du financement des voiries urbaines, l'objectif étant de réduire le déficit financier chronique observé par les différentes communes et permettre le renforcement des actions de mise à niveau, d'extension et d'entretien du réseau routier urbain.

Certains mécanismes ont été mis en place par un plusieurs villes, telles que le Caire en Egypte, Mumbai et Bangalore en Inde et Bogota en Colombie³⁰ et ont permis d'engendrer d'importantes recettes. Cela consiste à financer les voiries urbaines à partir du foncier selon les trois principales catégories suivantes : (i) contribution des promoteurs, (ii) récupération des plus-values foncières et (iii) gestion des biens fonciers, sur la base du principe selon lequel les investissements dans les voiries urbaines sont partiellement à l'origine de l'augmentation de la valeur des biens fonciers et qu'il est légitime que la commune prélève une partie des plus-values pour financer ses investissements.

³⁰ Source : PPIAF, note n°40, Août 2008

Il est proposé la conduite d'une étude de toutes les ressources financières potentielles pouvant aider la ville de Bujumbura à mettre en place et à entretenir un réseau de voirie moderne et efficient. Son coût est estimé à 250 000 Euros. Il est suggéré qu'elle soit précédée par une étude sur l'audit urbain, organisationnel et financier de la mairie de Bujumbura, ce qui permettra de mieux apprécier les alternatives à présenter pour les mécanismes de financement de la voirie.

11.3.5 Axe 5 : Organiser et légaliser les entreprises de transport de personnes

L'organisation du marché du transport urbain constitue le cinquième pilier de la stratégie de développement du sous-secteur. Il s'agit de réguler le marché du transport en commun en milieu urbain et la mise en place d'un marché concurrentiel entre les opérateurs privés et l'OTRACO, ce qui devrait améliorer les conditions de desserte et le niveau de service de l'activité.

En parallèle, des actions de mise à niveau de l'ensemble des fonctions de l'actuel opérateur public (OTRACO) devront être réalisées, dans l'objectif de l'avènement d'un transport public urbain plus efficace, permettant de réguler davantage la concurrence, mieux organiser le marché et améliorer la qualité de l'ensemble des prestataires.

Il est recommandé la réalisation d'une enquête à Bujumbura en vue de répertorier tous les opérateurs privés de transport public (Minibus, taxis, moto taxis, ...) et mettre en place une législation qui oblige chaque opérateur à être enregistré et à jour de cotisation. Son coût est estimé à 100 000 Euros.

11.3.6 Axe 6 : Améliorer la circulation dans la capitale

Pour pallier aux contraintes de la circulation dans la capitale et aux goulots d'étranglement qui deviennent de plus en plus importants, le sixième axe porte sur l'élaboration d'un plan de circulation de la capitale, avec ses quatre composantes (circulation, stationnement, jalonnement et régulation).

L'analyse devra être menée sur les trois facettes suivantes : spatiale, temporelle et logistique. Au niveau spatial, il s'agira d'analyser l'aménagement urbain de la capitale et le réseau routier dans ses dimensions géométriques : localisation des pôles générateurs de déplacements, identification des différents liens, Sur le plan temporel, l'examen devra porter sur l'évolution actuelle et future de l'offre de transport, la mobilité et l'influence du temps en vue de présenter des variantes convaincantes. Sur le plan logistique, il faudrait identifier et mettre en exergue les méthodes rationnelles de gestion et de régulation de la circulation en vue de garantir une efficacité sur chaque intervention.

Le coût de préparation de ce plan est estimé à 1,5 millions d'Euros.

11.3.7 Axe 7 : Mettre en place les outils du transport (abri bus, panneaux de signalisation, gares routières, parkings)

L'axe vise à mettre en place à Bujumbura et dans les grandes villes des outils nécessaires à l'amélioration des services de transport en commun (Panneau de signalisation, abri bus, gares routières, ...).

Le coût est estimé à 20 Millions d'Euros, dont 10 Millions d'Euros pour le Grand Bujumbura, 6 Millions d'Euros étant proposés par l'étude urgente du transport urbain à Bujumbura, relatifs à la construction d'un nouveau terminal bus au centre-ville (1,5 Millions d'Euros) et l'introduction du nouveau système d'opération des bus (4,5 Millions d'Euros).

11.3.8 Axe 8 : Développer le transport en commun dans les chefs-lieux de province

A l'instar de la capitale Bujumbura, le huitième axe de développement consiste à doter les chefs-lieux de province (supérieurs à 100 000 habitants) de systèmes de transport en commun permettant d'améliorer la mobilité des populations urbaines et stimuler les activités économiques.

Le Burundi compte 18 provinces. Dans un premier temps, la stratégie recommande de mener des études dans les cinq chefs-lieux les plus peuplés (Gitega, Ngozi, Rumonge, Rugumbo et Kayanza) pour mettre en place des systèmes de transport urbain efficaces. Une partie des besoins en infrastructure de voirie urbaine est déjà retenu dans les sections précédentes.

Leur coût est estimé à 250 000 Euros chacune soit un montant total de 1,25 millions d'Euros.

11.4 Transport ferroviaire et lacustre, logistique et transport multimodal

Le transport multimodal et le développement des plateformes logistiques forment des attributs essentiels pour un transport efficace où les divers modes (routier, ferroviaire, lacustre) impliqués dans la chaîne sont interopérables, connectés et reliés 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.

Dans la situation actuelle, les coûts de la logistique au Burundi sont significatifs, plaçant le pays à un niveau nettement élevé que les pays émergents (15 %) et les pays industrialisés (7 % à 10 %). L'indice de performance logistique (LPI) de la Banque Mondiale classe le Burundi au 158^{ème} rang Mondial en 2018 et 41^{ème} sur le continent Africain [1].

Ces indicateurs montrent l'urgence de trouver des solutions, alliant acteurs publics et privés, en vue de réduire de manière significative les coûts importants (directs et indirects) liés à la logistique.

Une ouverture proactive sur les activités logistiques novatrices et les nouvelles technologies de l'information, pour optimiser la chaîne de transport et rationaliser les systèmes de distribution, est nécessaire pour rayonner commercialement au sein de l'espace Afrique de l'Est et l'Afrique australe.

La stratégie retient les axes de développement suivants. Ils sont scindés en deux catégories :

- Des axes en relation avec le niveau national et leur réalisation et leur mise en œuvre relèvent des autorités Burundaises (indexés par la lettre N)
- Des axes au niveau des corridors et dont leur mise en œuvre s'effectue dans un cadre bilatéral ou multilatéral (indexés par la lettre R)

Au niveau national

- Adapter le cadre institutionnel du MTTPEAT pour couvrir les nouveaux aspects logistiques
- Développer les infrastructures logistiques nationales
- Réhabiliter et étendre les infrastructures du transport lacustre
- Renforcer la formation dans le transport et la logistique et développer les capacités de gestion de l'AMPF

Au niveau des corridors

- Œuvrer pour la mise en œuvre d'une politique portuaire régionale
- Renforcer et améliorer la gestion des infrastructures dans les ports de transit
- Renforcer et accélérer la mise en œuvre des mesures de facilitation de transport
- Atténuer les retours à vide des moyens de transport sur les longs trajets
- Alléger les procédures administratives et douanières des opérations de commerce international
- Repenser le cadre institutionnel des postes frontaliers et développer le commerce transfrontalier
- Réhabiliter et étendre le réseau ferroviaire des corridors de transport de l'Afrique de l'Est
- Encourager le report modal de la route vers le chemin de fer et vers le transport lacustre
- Harmonisation des méthodes de travail entre les observatoires de transport

11.4.1 Axe N.1 : Adapter le cadre institutionnel du MTTPEAT pour couvrir les nouveaux aspects logistiques

Pour jeter les bases d'une stratégie de développement de la logistique au cours de la prochaine décennie, il sera nécessaire de renforcer dès à présent les capacités du MTTPEAT avec les structures organisationnelles suivantes :

- Unité de coopération régionale
- Direction de la logistique et du transport multimodal
- Agence de développement de la logistique
- Observatoire de la logistique

11.4.1.1 Situation actuelle et problématiques

Rattachée au secrétaire général et composée d'un expert Transport (à temps plein) et un juriste à temps partiel, ses missions sont principalement les suivantes :

- Assumer le rôle de chef de file pour les projets de coordination et de coopération régionale impliquant d'autres institutions (OBR, douanes, ...) ou départements ministériels et être à l'écoute et l'interlocuteur du MTTPEAT avec les opérateurs nationaux (ATIB,)
- Recenser, analyser et tenir à jour tous les accords bilatéraux et régionaux
- Recueillir les études et analyses périodiques effectuées par les observatoires de transport aux niveaux des corridors desservant le Burundi et élaborer des synthèses pour identifier les goulots d'étranglement et les sources de surcouts et proposer dans le cadre de la coordination régionale des pistes d'amélioration et de prise de décisions
- Initier en collaboration avec le Ministère à la Présidence Chargée des Affaires de la Communauté Est Africaine, des projets de coopération ou de partenariat avec les autorités / opérateurs des pays voisins pour une meilleure maîtrise et une amélioration des performances de certains maillons de la chaîne logistique (ports maritimes, ports secs, postes frontaliers, liaison ferroviaire...)
- Participer et contribuer aux réunions des comités spécialisés mis en place par l'Autorité de Coordination de Transit et de Transport du Corridor Nord (ACTT-CN) et l'Agence de facilitation du transport en transit du Corridor Central (CC-TTFA) et proposer des recommandations appropriées aux comités exécutifs
- Préparer les interventions du Ministre du transport aux réunions de coordination régionale (CAE, SADC...) et aux réunions des conseils des ministres des accords régionaux pour le corridor Nord (ACTT-CN) et le corridor central (CC-TTFA)

L'unité peut faire appel de manière ponctuelle, des ingénieurs chargés du suivi quotidien de mise en œuvre des projets bilatéraux et des ingénieurs affectés à des groupes de travail mixte pour superviser les aspects techniques des projets de coopération.

11.4.1.2 Création d'une direction de la logistique et du transport multimodal

Il est suggéré la création d'une direction de la logistique et du transport multimodal, logée à la Direction Générale des Transports, en lui conférant les principales missions suivantes :

- Conception et mise en oeuvre de la politique nationale de développement de la logistique et du transport multimodal
- Elaboration des textes règlementaires relatifs à l'activité

- Promotion du transport multimodal et développement des zones logistiques permettant la facilitation des opérations de transport et le renforcement de la compétitivité de l'activité
- Intensification de l'utilisation des applications des nouvelles technologies de l'information et de la communication dans les différents domaines relevant de sa compétence
- Accord pour des concessions dans les domaines de sa compétence, conformément à la législation et la réglementation en vigueur et suivre leur réalisation
- Création d'une agence pour le développement de la logistique
- Création d'un observatoire de la logistique
- Elaboration d'un statut pour les prestataires des services logistiques, définition des conditions d'accès aux divers métiers et professions de la logistique
- Création d'un cadre juridique approprié pour l'encouragement de la participation des opérateurs privés dans l'aménagement et la construction de plateformes logistiques
- Etablir les normes techniques de construction des plateformes (rédaction des cahiers des charges des zones logistiques, ...)
- ...

11.4.1.3 Création d'une agence de développement de la logistique

Le développement des plateformes logistiques peut être confié à une « Agence de Développement de la logistique » un établissement public doté de la personnalité morale et de l'autonomie financière. L'agence fera l'objet d'un texte fixant ses missions et son organisation placé sous la tutelle du MTTPEAT. Ses principales tâches sont les suivantes :

- Réaliser des études stratégiques et les plans d'actions visant le développement de la logistique (et le transport multimodal) en partenariat avec le secteur privé
- Rechercher et identifier les emprises foncières pour le développement des activités logistiques et le transport multimodal
- Créer et développer des plateformes logistiques (multi-flux, agro-commercialisation) à travers les principaux centres économiques du pays
- Créer des espaces d'entreposage /stockage des flux et des activités à valeur ajoutée
- Faire bénéficier les opérateurs des avantages de la mutualisation des infrastructures, installations et équipements
- Promouvoir l'émergence d'opérateurs intégrés de la logistique
- Contribuer à l'élaboration des plans de formation dans les domaines de la logistique

L'Agence peut contribuer à la proposition des propositions pour l'amélioration des textes législatifs, réglementaires et fiscaux, à même de promouvoir l'offre nationale dans le secteur des activités logistiques et d'organiser la profession d'opérateurs logistiques.

Elle est gérée par :

- Un conseil d'administration qui dispose des pouvoirs et prérogatives nécessaires à son administration et à la réalisation de ses missions
- Un directeur général qui détient tous les pouvoirs et attributions nécessaires à sa gestion

L'Agence peut demander à l'Etat de mettre à sa disposition l'assiette foncière nécessaire à son fonctionnement et à la réalisation des missions qui lui sont imparties par la loi. Son conseil d'administration sera présidé par le MTTPEAT. Il regroupera à titre indicatif, les membres et les représentants des départements et organismes suivants :

- Association des entrepreneurs du Burundi
- Association des transporteurs internationaux ATIB
- Représentant du Ministère de l'Intérieur
- Représentant de la Fédération des Chambres de Commerce et d'Industrie
- Représentant du Ministère de l'Economie et des Finances
- Représentant du Ministère de l'Agriculture
- Représentant du Ministère de l'Energie, des Mines, de l'Eau et de l'Environnement
- Représentant du Ministère de l'Industrie, du Commerce, de l'Investissement
- Représentant du Ministère de l'Enseignement Supérieur, de la Recherche Scientifique et de la Formation des cadres
- Des personnalités désignées pour une période de 3 ans renouvelable une seule fois, compte tenu de leur compétence dans le domaine de la logistique

Le conseil d'administration peut inviter à assister, à titre consultatif, aux réunions du conseil toute personne dont la participation est jugée utile. La qualité de membre du conseil d'administration est incompatible avec la qualité d'opérateur logistique.

Les recettes de l'agence proviennent des sources diverses :

- Revenus provenant de ses activités
- Subventions de l'Etat, collectivités locales, organismes de droit public et privé
- Dons, legs et produits divers
- Produit des emprunts intérieurs et extérieurs
- ...

Un coût de 600 000 Euros est prévu pour la réalisation d'une étude de faisabilité de création de l'agence.

11.4.1.4 Création d'un observatoire de la logistique et du transport multimodal

L'observatoire sera investi d'une mission d'observation, de discussion et de réflexion sur les sujets de la logistique et du transport multimodal couvrant le territoire Burundais. Il sera particulièrement chargé de :

- Superviser la mise en œuvre de la stratégie nationale de la logistique
- Assurer le suivi et la mesure du niveau d'efficacité et de performance des services logistiques
- Faire des recommandations pour renforcer la compétitivité logistique
- Assurer une veille stratégique des activités et innovations logistiques dans l'espace CAE

Son champ d'action pourrait s'élargir en plus, à la veille normative et technologique et couvrir le développement des programmes de coopération et de partenariat, permettant de faciliter les procédures administratives et douanières et l'échange d'informations électroniques le long de la chaîne.

Sa présidence peut être confiée à une personnalité du secteur privé, son pilotage peut être assuré par un comité public-privé et son secrétariat par l'Agence de Développement de la Logistique.

L'agence pourrait soutenir l'observatoire à travers les actions suivantes :

- Héberger le secrétariat de l'observatoire au siège de l'agence
- Allouer une partie du budget de l'agence pour l'accomplissement des activités de l'observatoire
- Mettre à la disposition de l'observatoire des moyens et autres activités supports

Une convention de partenariat entre l'État et l'Union des entrepreneurs du Burundi pourrait définir les modalités et les engagements réciproques des parties prenantes, quant à l'organisation et le fonctionnement de l'observatoire.

11.4.2 Axe N.2 : Développer les infrastructures logistiques nationales

La logistique des corridors ne doit pas s'arrêter aux postes frontaliers, la continuité sur le territoire national doit être assurée par un réseau routier bien entretenu et de qualité ainsi que par des installations logistiques : plateformes conteneurs, plateformes de distribution, plateformes d'agro-commercialisation...) ainsi que des rocade autour des principales agglomérations pour faciliter l'accès à ces installations. La mise à niveau des transports liée au commerce de proximité et l'amélioration de la logistique (dernier kilomètre) constituent également un enjeu important.

Les investissements pour la création des installations logistiques ne sont pas lourds et sont généralement financés par le mécanisme PPP avec une participation majoritairement privée.

Mesures à engager :

- Inscrire immédiatement ces zones logistiques dans les plans d'aménagement et d'urbanisme des villes de Bujumbura et Gitega
- Prévoir des rocades pour assurer la connectivité de ces plateformes aux corridors routiers, port, aéroport et éventuellement chemin de fer

Objectifs à atteindre :

- Prévenir les interférences des flux de trafic des corridors avec la mobilité urbaine
- Bénéficier de la mutualisation des infrastructures communes et des services généraux sur le même site : fourniture d'eau, électricité, assainissement, centre de vie, police, protection civile, banques assurances, transport public, ...
- Rationaliser le système de distribution sur le dernier kilomètre (last mile)
- Développer les exportations

La revue du système de distribution revêt un caractère urgent pour créer des espaces de jonction entre le trafic des corridors et la mobilité / distribution urbaine.

Il est recommandé de revoir dans les meilleurs délais les plans d'aménagement de la capitale Bujumbura et Gitega permettant d'intégrer dans les temps, les espaces nécessaires à la mise en place des infrastructures logistiques.

11.4.2.1 Création d'une plateforme logistique dans l'agglomération de Bujumbura

Il s'agit de réserver dans la périphérie de Bujumbura, un espace d'environ 30 ha (8 ha pour le port sec et 22 ha pour la zone logistique) ainsi qu'une réserve foncière de 15 à 20 ha pour les extensions futures.

Pour garantir une connectivité optimale, l'emplacement idéal de la zone logistique doit être au confluent des 3 corridors (nord, central & sud) et desservi par une rocade à haute capacité qui contourne l'agglomération de Bujumbura avec un accès au port.

Pour une bonne efficacité de la zone logistique, il est recommandé l'amélioration de la sécurité routière et l'accompagnement de mesures incitatives et régulatrices de la circulation routière de marchandises pour :

- Organiser et massifier le trafic lourd entre la zone logistique et les axes routiers conduisant aux postes frontaliers ou au port
- Mettre en place une connexion routière (et/ou ferroviaire) performante permettant un fonctionnement intégré du système « Port – zone logistique »
- Interdire la circulation des poids lourds de grand tonnage et des camions portes conteneurs à l'intérieur du périmètre urbain de Bujumbura et sa limitation au réseau routier desservant la zone logistique

La zone logistique pourrait être dédiée au développement des plateformes suivantes :

Plateforme conteneur

Une plateforme conteneurs type ICD est proposée pour servir comme nœud d'innervation logistique aux flux de conteneurs provenant des divers corridors desservant le Burundi. Elle comportera une zone sous douane pour délocaliser les activités actuelles d'inspection et de dédouanement effectuées dans l'enceinte du port de Bujumbura.

C'est une zone destinée à drainer et massifier les flux conteneurs des corridors nord et central et atténuer les retours à vide des camions par l'entremise d'une bourse fret

Elle offre des espaces de stockage temporaire des conteneurs et des activités telles que les services de dédouanement, CFS (Container Freight Station) pour le dépotage/ empotage, triage par destination, chargement, déchargement, location de matériel de manutention et d'espace pour les conteneurs vides en attente de repositionnement, entretien et réparation,



Objectifs de la plateforme :

- Transférer l'activité actuelle de dédouanement des conteneurs du port de Bujumbura à la nouvelle plateforme conteneur aussitôt qu'elle devient opérationnelle, restituer au port la zone évacuée pour lui permettre de gérer le trafic des corridors sud-Nord ainsi que le trafic lacustre
- Servir d'interface entre le trafic lourd empruntant les corridors et la distribution « last mile » (dernier kilomètre) de la capitale Bujumbura et empêcher ainsi les poids lourds de circuler à l'intérieur de l'agglomération et interférer avec la mobilité urbaine

La plateforme conteneurs comportera les équipements suivants :

- Pont bascule d'une capacité de 60 T
- Engins de manutention : 2 Reach-stackers et 1 chariot élévateur
- Capacité des Reach-stackers : 40 T sur 4 niveaux
- Capacité de stockage : 300 EVP pleins et 200 EVP vides
- Scanners
- Bureaux pour le concessionnaire de l'ICD et pour les douanes
- Atelier d'entretien et de réparation

Plateforme de distribution (PLADIS)

Plaque tournante des marchandises, la plateforme de distribution joue un rôle clé entre les fournisseurs et les clients (magasins) qu'elle dessert. Elle permet à la fois d'obtenir des prix intéressants et d'optimiser les livraisons.



Objectifs de la plateforme (PLADIS) :

- Aménager des aires pour la construction d'entrepôts, mutualiser les infrastructures (voies de circulation, système d'information, sécurité gardiennage, entretien des espaces verts et créer des activités à valeur ajoutée et de l'emploi
- Rationaliser les flux et les transports entre fournisseurs et clients et gérer efficacement la logistique « last mile » dans le bassin de consommation
- Structurer et dynamiser le commerce avec les pays voisins

La première tranche de cette plateforme logistique sera composée :

- Des entrepôts de stockage et des bureaux : 28.000 m²
- Des entrepôts de messagerie : 4.000 m²
- Un centre d'affaire : 4.500 m²
- Un centre de vie

Plateforme de matériaux de construction

Elle est constituée de zones de stockage et de commercialisation des produits de base et ceux transformés. La plateforme vise le groupage des matériaux pour une massification des flux et une meilleure desserte de Bujumbura et Gitega. Elle a pour objectif d'améliorer les chaînes d'approvisionnement des chantiers de construction, ce qui permettra d'harmoniser les prix, de normaliser le secteur et mettre en concurrence les différents acteurs pour un meilleur rapport qualité/prix.



Plusieurs types de plateforme logistique permettent :

- La co-localisation dans une même zone logistique
- La mutualisation de la connectivité de la zone en infrastructures routières et potentiellement ferroviaires à moyen & long terme

Le coût d'aménagement de la plateforme de Bujumbura (30 ha) est estimé à 30 Millions d'Euros.

11.4.2.2 Création d'une plateforme logistique dans l'agglomération de Gitega

Plateforme d'agro-commercialisation

Le secteur agricole Burundais présente un fort potentiel de croissance. L'un des préalables au développement du secteur demeure une nette amélioration des services d'infrastructure. La priorité devra être ainsi accordée :

- Au renforcement du réseau routier rural
- A la création d'une plateforme d'agro-commercialisation à Gitega, située au centre du pays et bien connectée aux infrastructures de transport

D'une superficie d'une dizaine d'hectares, elle a pour missions :

- Rationaliser la collecte des produits agricoles et réduire les coûts de commercialisation
- Améliorer les conditions d'entreposage et de conditionnement

- Pallier au manque d'information sur les opportunités qu'offrent les marchés internationaux et régionaux
- Réguler l'approvisionnement des marchés locaux
- Maitriser la logistique des produits destinés à l'exportation



Le coût d'aménagement de la plateforme de Gitega (10 ha) est estimé à 15 Millions d'Euros.

11.4.3 Axe N.3 : Réhabiliter et étendre les infrastructures du transport lacustre, améliorer les conditions de sécurité de navigation sur le lac Tanganyika

L'étude JICA 2012 a identifié les projets prioritaires suivants pour le développement du port de Bujumbura à l'horizon 2030 :

- Dragage du port
- Construction d'un nouveau poste d'accostage destiné aux conteneurs
- Construction d'un chantier de réparation navale
- Réhabilitation des quais pour la manutention des marchandises diverses

11.4.3.1 Construction d'un poste d'accostage destiné aux conteneurs

Concernant sa construction au port de Bujumbura dans la perspective de réhabiliter la voie ferrée Dar Essalam – Kigoma et relancer le projet de liaison rail / lac, aucun document officiel n'a pu être rapporté au sujet de la réhabilitation de cette voie, le seul projet de chemin de fer rapporté à ce jour par les autorités Tanzaniennes est celui de la liaison ferroviaire Musongati – Uvinza – Tabora.

Il est recommandé de temporiser sa construction et engager des pourparlers avec les autorités Tanzaniennes pour s'enquérir du programme envisagé relatif au développement de cette ligne. Son coût actualisé est estimé à 20 Millions d'Euros (Source : Etude JICA 2012)

11.4.3.2 Construction d'un chantier de réparation navale & autres projets de réhabilitation des infrastructures au port de Bujumbura

Les projets proposés par l'étude JICA ne soulèvent pas d'objection particulière. Il importe toutefois de souligner la nécessité d'envisager à terme le transfert des activités actuelles de dédouanement des conteneurs au port de Bujumbura vers la future zone logistique, qui aura une plus grande capacité pour répondre à la montée en puissance du trafic conteneurs et sera plus accessible à la desserte des deux corridors nord & central.

11.4.3.3 *Autres projets – Réhabilitation du port de Rumonge*

De nombreux bateaux de pêche utilisent le site de Rumonge pour leur accostage. La demande de transport marchandise est estimée à terme à 25 000 t/an (JICA 2012).

En termes d'infrastructure et d'équipements à mettre en œuvre au site, les recommandations proposées par le plan directeur portuaire sont les suivantes :

- Construction d'un ponton horizontal 20 x 30 m avec une coque sèche d'environ 1,5 m pour accueillir les petits navires en bois
- Prévoir un accès amovible pour relier le ponton à la jetée
- Construire un entrepôt, une zone de stockage et un bâtiment administratif
- Construction des bureaux

Le coût est estimé à 10 Millions €.

11.4.3.4 *Amélioration des conditions de sécurité de navigation sur le lac Tanganyika*

L'étude JICA a révélé un certain nombre de faiblesses au niveau de la sécurité de la navigation sur le lac et l'indisponibilité d'équipements réglementaires pour les activités de recherche et de sauvetage. L'étude recommande l'acquisition dans les meilleurs délais des équipements et moyens suivants :

- 3 bateaux de sauvetage, un pour le port de Bujumbura, un pour le port de Rumonge et le troisième en réserve lorsque les autres bateaux sont en maintenance ou en réparation. Les spécifications requises doivent satisfaire aux exigences suivantes :
 - Vitesse suffisante pour atteindre rapidement les lieux de l'accident
 - Convenables à une navigation nocturne
 - Dotés de moyens de communication adéquats et un système d'éclairage puissant
 - Equipement de sauvetage suffisant (gilets de sauvetage, bouées, couvertures, ...)
 - Capacité en passagers du bateau supérieure à 10 personnes
- Equipement d'aide à la navigation : feux de signalisation, balises, pour les ports de Bujumbura, Magara, Rumonge, Nyanza-lac
- Un patrouilleur pour prévenir les risques de pollution et maintenir la sûreté dans les eaux territoriales du Burundi
- Un remorqueur pour aider les navires en détresse ou assister les navires pendant les manœuvres en cas de mauvais temps

Leur coût est estimé à 5 Millions d'Euros, réparti de la manière suivante :

- Equipements d'aide à la navigation : 500 000 Euros
- Navires : 4,5 Millions Euros

Ces investissements sont retenus pour qu'ils soient réalisés à court terme.

11.4.4 Axe N.4 : Renforcer la formation dans le transport et la logistique et développer les capacités de gestion de l'AMPF

L'insuffisance des ressources humaines, le taux d'encadrement limité et la faible fidélisation des compétences constituent des facteurs de blocage qui obèrent le fonctionnement des institutions en charge du secteur.

La création d'un institut régional de formation aux métiers de transport et de la logistique constitue une initiative pertinente, permettant de disposer des ressources humaines nécessaires à sa croissance et mettre les compétences adéquates à la disposition de l'ensemble des acteurs.

Les formations pouvant être dispensées portent sur des licences fondamentales en transport et logistique, des licences appliquées en économie de transport ou en génie civil ou des masters professionnels en technologie de la logistique, transport fret, ...

L'institut devrait avoir une envergure régionale pour assurer sa pérennité et un fonctionnement optimal. Les langues de formation seront le Français et l'anglais.

Le coût de l'étude de faisabilité est estimé à 300 000 Euros. Le coût de son aménagement est estimé à 25 Millions d'Euros.

11.4.5 Axe R.1 : Œuvrer pour la mise en œuvre d'une politique portuaire régionale

Au cours des dix dernières années, l'évolution du transport maritime à l'échelle mondiale a été marquée par l'apparition de porte-conteneurs géants d'une capacité pouvant atteindre 24 000 EVP (neuvième génération), une croissance accrue du transport de marchandises conteneurisées, l'émergence de hubs et des changements dans la gouvernance de plusieurs sites portuaires.

Les ports de Mombasa et Dar Es Salaam accueillent actuellement des navires de la deuxième génération d'une capacité variant de 1000 à 2500 EVP avec un tirant d'eau de 10 m.



Le passage à la troisième génération permettra de baisser le coût d'exploitation par EVP et par jour d'environ **30 %** (de 23 \$ à 16 \$) et engendrera une baisse d'environ 8 % du coût total du transport et de la logistique.

Les stratégies portuaires nationales en Tanzanie et au Kenya devront dans ce contexte œuvrer dans un cadre de coopération régionale (CAE, autorités de coordination des corridors) le ciblage de plusieurs objectifs tels que :

- Accroître la capacité d'accueil des terminaux conteneurs pour pouvoir accueillir les navires de troisième génération (3000 – 4000 EVP), répondre à l'évolution prévisible du trafic, bénéficier des économies d'échelle et baisser les coûts logistiques globaux
- Mettre en œuvre la fonction nodale dans les terminaux à conteneurs
- Moderniser et si possible standardiser les systèmes d'information portuaire en développant des plateformes ouvertes pour faciliter l'échange de données et de documents avec toutes les parties prenantes du port y compris les navires. Ces échanges peuvent être accomplis aussi avec les ports étrangers desservant des lignes régulières moyennant la conception de protocoles de communication spécifiques

Concernant le transport lacustre et de manière similaire qu'aux ports maritimes, il convient de réhabiliter les ports du lac Tanganyika, en particulier Mpulungu, Kasanga, Kigoma, Kalemie et Uvira dans un cadre de coopération régionale, l'objectif étant de renforcer le commerce entre les pays riverains et consolider le rôle du corridor Sud.

11.4.6 Axe R.2 : Renforcer et améliorer la gestion des infrastructures dans les ports de transit

Le corridor central véhicule à travers le port de Dar Essalam plus de 70 % des échanges extérieurs du Burundi. Une priorité au niveau de l'analyse des dysfonctionnements et la recherche de solutions est fortement recommandée, sachant que la plupart de ces solutions sont transposables au corridor nord (port de Mombasa).

Les principaux dysfonctionnements identifiés en amont du corridor sont les suivants :

- Congestion et saturation de la capacité du port de Dar Essalam
- Défaillance de la fonction nodale dans les ports maritimes
- Manque de réhabilitation des ports secs

Une mise à niveau des infrastructures portuaires régionales et de transit s'avère de plus en plus indispensable, non seulement pour les besoins des économies des pays enclavés, notamment le Burundi, mais aussi pour les pays côtiers eux-mêmes et l'ensemble de l'économie de la sous-région.

Le renforcement et l'amélioration de la gestion de ces infrastructures s'articule autour des actions suivantes :

- Réduire la congestion dans les ports maritimes
- Développer la fonction nodale dans les ports maritimes
- Réhabiliter les ports secs

La mise en application de ces actions pourrait être confrontée à un certain nombre d'entraves, liées à la mobilisation du financement et à l'engagement des différents acteurs. Les initier au sein des **organismes régionaux des cadres de concertation et de coordination** permettrait aux acteurs Burundais de mieux faire valoir leurs besoins et démontrer l'intérêt de la modernisation du secteur portuaire, notamment de Dar Essalam et ses impacts sur le processus d'intégration de la sous-région.

11.4.6.1 Réduire la congestion dans les ports maritimes

Les mesures à court terme recommandées pour accroître la capacité des ports de la sous-région et notamment Dar Essalam et réduire les retards sont les suivantes :

- Fournir la possibilité aux navires d'accoster et partir sur une base 24/7
- Appliquer un système de planification et de suivi rigoureux d'accostage des navires aux quais (Berthing-window)
- Accroître la cadence de manutention bord à quai
- Améliorer la cadence de transfert quai / aire de stockage
- Elargir la plage horaire pour l'accueil des poids lourds
- Introduire un système de réservation par SMS pour autoriser l'accès des véhicules
- Réduire les délais d'attente aux portes des terminaux
- Veiller à l'utilisation & disponibilité des scellés électroniques avant l'entrée au port
- Effectuer le paiement des frais et pénalités avant l'entrée des camions au port
- Assurer une plus grande disponibilité des engins de manutention pour les opérations de chargement / déchargement
- Moderniser le système d'information pour accélérer le passage portuaire

11.4.6.2 Développer la fonction nodale dans les ports maritimes

Les ports modernes s'efforcent de valoriser à outrance leur fonction nodale dans la chaîne des transports internationaux. Cela consiste principalement à assurer un transfert efficace et rapide entre les navires et les moyens de transport de l'hinterland. Les formalités douanières sont accomplies à l'extérieur de l'enceinte portuaire (port sec, ICD, CFS...).

Le concept de port « lieu d'entreposage et de dédouanement » est révolu. La fonction nodale permet ainsi de réduire d'une manière substantielle les surcoûts liés au passage portuaire (retards, congestion, pratiques restrictives, pénalités, corruption etc...).

En Afrique de l'Est, cette fonction ne peut être mise en œuvre d'une manière efficace qu'après la réhabilitation de la connectivité ferroviaire des terminaux à conteneurs. Elle consiste à :

- Limiter la durée d'entreposage au terminal à un maximum de 5 j (stock tampon)
- Accroître la fluidité et l'efficacité des opérations de transfert des conteneurs entre les navires et les moyens de transport terrestre essentiellement ferroviaire pour les pays enclavés situés à plusieurs centaines de km loin des côtes

Au port maritime, les conteneurs destinés à être transférés vers les ports secs doivent bénéficier d'un traitement rapide et efficace qui consiste essentiellement :

- ▶ Les décharger dans une zone à part (type TIF : terminal intermodal ferroviaire) pour rationaliser les coûts de manutention
- ▶ Mettre en œuvre des procédures simples et rapides, en concertation avec les services douaniers et l'OBR dans le pays de transit, pour l'acheminement vers le port sec³¹

³¹ La douane et l'OBR dans le pays de transit peuvent exiger la mise en place d'une balise de tracking et d'un scellé électronique (système ECTS) avant d'autoriser la sortie du conteneur et transmettront la transaction au port sec et au poste frontalier concerné. Au poste frontalier, un simple contrôle visuel du scellé pour vérifier qu'il n'a pas été altéré et l'état de la balise serait suffisant pour autoriser le camion à poursuivre sa route jusqu'au poste de dédouanement au Burundi

Terminaux intermodaux ferroviaires (TIF)

Ces plateformes concernent surtout le transport combiné rail-route, qui fait appel en plus des conteneurs à des caisses mobiles et aux plateaux de transport de semi-remorques. Elles conviennent aussi à certains transports de produits en vrac (ciment et sucre en sacs, céréales, bois etc..) et présentent de nombreux avantages économiques (en terme de couts) et environnementaux (en terme de réduction de la consommation d'énergie, des émissions et des nuisances générées par la congestion de la circulation et les problèmes de sécurité routières)



Les plateformes TIF seront couplées à des « **plateformes conteneurs** » qui sont des zones de stockage servant de nœuds d'innervation logistique en flux conteneurs. Elles peuvent contenir des espaces de stockage ainsi que d'autres activités telles que les services de dépotage/empotage des conteneurs, triage des conteneurs par destination (vers les plateformes des autres villes), chargement / déchargement des camions / trains, entretien de conteneurs, ...

La réhabilitation de la connectivité ferroviaire des ports maritimes constitue une condition préalable pour une bonne efficacité du transfert de la marchandise. Elle a été entamée aussi bien à Mombasa (en Janvier 2018) avec la mise en service d'une ligne à écartement standard entre le port et l'ICD Embakasi à Nairobi et à Dar Essalam avec le démarrage des travaux en Mars 2017 pour la réhabilitation du premier tronçon entre le port et Morogoro et en Mars 2018 pour le deuxième tronçon Morogoro Dodoma. Un accord a été signé entre les deux gouvernements Tanzanien & Rwandais pour entamer les travaux de construction du tronçon Isaka - Kigali (400 km) et l'achever fin 2019.

Les conclusions des études effectuées à ce sujet semblent satisfaire les bailleurs de fonds quant à la viabilité de la ligne DIKKM (Dar-Isaka-Keza-Kigali-Musongati). La stratégie recommandée pour les autorités Burundaises consiste à privilégier au cours des prochaines années le transport combiné Rail/route entre Dar Essalam - Isaka - Bujumbura via Kobero.

Le transfert des conteneurs en transit vers le Burundi directement de Dar Essalam à Isaka serait profitable à plus d'un titre :

- Eviter la congestion, retards, attentes, formalités douanières et pratiques restrictives (BNT) à Dar Essalam qui sont une importante source de surcoûts (environ 38 %)
- Permettre aux transporteurs routiers de gagner environ 2000 km en aller-retour entre Isaka et Dar Essalam
- Avantager les transporteurs Burundais car ils éviteront la concurrence des transporteurs Tanzaniens à Dar Essalam
- Gain résultant de la différence de coût et de tarif entre la route et le rail sur le trajet Dar Essalam Isaka et gain en terme de transit time (la vitesse des trains marchandises sur la voie à écartement standard peut atteindre 120 km/h)

L'embranchement de la capitale Bujumbura à partir d'Uvinza peut être relégué à une date ultérieure au cours de la deuxième moitié des années 2020.

11.4.6.3 Réhabiliter les ports secs

Le réseau de ports secs est assez dense aussi bien en Tanzanie (à Dar Es Salaam & Isaka) que dans les pays desservis par le corridor nord (Kenya, Ouganda, Rwanda). Cependant, l'un des principaux défis auxquels ils sont confrontés est la conception et le développement d'installations avec une logique d'efficacité et de minimisation des coûts.

Les principales raisons peuvent être attribuées à un défaut de gouvernance et un manque de fiabilité des liaisons ferroviaires avec des voies et des équipements désuets. Pour permettre à ces infrastructures de jouer pleinement leur rôle dans la chaîne logistique, il convient de prendre les mesures suivantes :

- Améliorer la connectivité ferroviaire entre le port maritime et le port sec avec des services ferroviaires rapides et réguliers et des interfaces intermodales appropriées (type plateforme TIF)
- Mettre en œuvre une application web pour informer en temps réel les clients de l'arrivée quotidienne des conteneurs et l'état des conteneurs entreposés dans le port sec
- Assurer un enlèvement rapide de la cargaison à l'intérieur et à l'extérieur du port maritime
- Etablir des systèmes d'interconnexion entre la douane au port maritime et les bureaux de contrôle soit aux ports secs soit aux postes frontaliers, ceci pour faciliter l'échange des données et le transit de la cargaison
- Faire partie du système logistique qui œuvre pour la réduction des coûts globaux
- S'adosser sur des procédures et des régimes réglementaires stables

11.4.7 Axe R.3 : Renforcer et accélérer la mise en œuvre des mesures de facilitation de transport

11.4.7.1 Moderniser et standardiser les systèmes d'information portuaire

Le temps des « guichets uniques » dans les ports est révolu. Certes, ces guichets ont été utiles durant une certaine époque pour rassembler les organismes de contrôle dans un espace commun avec la possibilité de partager les données sur le trafic des navires et des marchandises et procurer un gain de temps et moins de déplacements aux usagers du port.

Avec l'évolution du commerce mondial et des technologies de l'information et de la communication aussi bien dans les ports qu'à bord des navires, on assiste depuis une dizaine d'année à la généralisation des PCS (Port Community System) à travers le Monde, sorte de plateforme qui intègre le concept de guichet unique mais qui est ouverte à pratiquement toutes les parties prenantes concernées par le fonctionnement du port, y compris les navires, ce qui a ouvert la porte à la digitalisation de tous les documents et des formalités échangées entre le navire, l'autorité portuaire, la douane, la police frontalière, l'agent maritime, les transitaires, etc.

Ces plateformes (PCS) ont par ailleurs la particularité de pouvoir à travers des protocoles informatiques, communiquer et échanger des données avec les ports étrangers et plus précisément entre port de chargement et port de déchargement. Les nouveaux usages au niveau du shipping mondial c'est la transmission électronique des données relatives aux cargaisons chargées directement au port de déchargement, avant même que le navire quitte le port de chargement.

Il est à signaler que les autorités Kenyanes s'apprêtent à substituer au système Simba un nouveau système dénommé ICSM (Integrated Customs Management System) qui aura cette capacité de transmettre les données relatives aux cargaisons chargées, directement au port de déchargement, avant 48 heures.

Les autorités portuaires et douanières reçoivent ainsi ces données plusieurs jours avant l'arrivée du navire. En retour, elles transmettent au navire un « Berthing window » (créneau horaire) pour lui permettre de planifier sa route, sa vitesse et arriver à temps au port de déchargement, éviter ainsi les attentes en rade et toute perturbation subséquente de la rotation du navire et les surcoûts qui en résultent. Cette application est déjà mise en œuvre par le « terminal operator » TICTS à Dar Essalam.

La douane peut entamer les formalités dès la réception de la version électronique des manifestes et des connaissements. Les transitaires sont avisés et commencent immédiatement la collecte des documents requis pour le dédouanement. Il en résulte un gain de temps significatif pour apprêter les formalités avant même l'arrivée du navire.

11.4.7.2 Activer la mise en place des Postes d'Inspection à Arrêt Unique

L'Agence de facilitation du transport et du transit du Corridor central, (AFTT CC), avec la collaboration de la Tanzanie et en consultation avec la CAE et TMEA (Trade Map East Africa), ont convenu d'entamer la construction de 3 postes OSIS³² le long du corridor central dans une tentative de réduire les coûts attribuables aux retards et attentes pour le pesage des camions.

Les sites de Vigwaza, Manyoni et Nyakanazi ont été choisis pour implanter 3 postes de ce type, regroupant chacun une station pont-basculer (TANROADS), un bureau pour la police, un bureau pour TRA (Autorité Tanzanienne des revenus) ainsi que l'hébergement pour le personnel.

Les travaux de construction qui ont démarré en Mars 2017 seront normalement achevés à la fin de l'année en cours (2018). Il est suggéré d'activer la mise en place de ces trois sites.

Pour corroborer cette initiative, il convient d'engager les actions suivantes :

- Sur les tronçons de trafic dense, remplacer les ponts bascules classiques par des ponts bascules en mouvement (weight in motion)
- Eliminer les redondances de contrôle de poids au niveau des ponts bascules moyennant :
 - L'étalonnage ou le calibrage du matériel de pesage par des organismes reconnus et habilités par la Communauté Africaine de l'Est
 - La délivrance d'un seul certificat de pesage qui restera valide jusqu'à la fin du voyage tant que le scellé n'a pas été altéré et aucune anomalie n'a été relevée au cours du tracking de la cargaison

11.4.8 Axe R.4 : Atténuer les retours à vide des moyens de transport sur les longs trajets

Pour atténuer les retours à vide des moyens de transport sur les longs trajets, il est recommandé la mise en œuvre d'une bourse fret, pouvant être développée sous l'impulsion des professionnels du transport routier par et pour les professionnels du transport routier.

Objectifs :

- Offrir aux professionnels du transport routier, un outil simple, efficace et économique, une véritable alternative à la situation du marché en place

³² OSIS : One Stop Inspection Station

- Réduire les retours à vide des camions
- Faciliter les transactions entre transporteurs et chargeurs

Services :

- Accessible directement via internet (aucun logiciel, ni applicatif sur le PC)
- Facile d'accès y compris via Smartphone et tablette
- Convivial et intuitif
- Des abonnements adaptés à la diversité des entreprises
- Des interfaces développées pour les TMS (transport management system) du marché
- Infrastructure informatique sécurisée
- Possibilité d'hébergement externalisé en Data Center en haute disponibilité (24h/24, 7j/7)
- Qualification des nouveaux abonnés au travers de documents légaux obligatoires
- Accès sécurisé sous condition de l'obtention d'un login et mot de passe individuels
- Envoi des coordonnées sécurisées lors de l'inscription, du transporteur vers l'affréteur
- Envoi des documents légaux sécurisés via la plateforme, du transporteur vers l'affréteur

11.4.9 Axe R.5 : Alléger les procédures administratives et douanières des opérations de commerce international

La Communauté Africaine de l'Est (CAE) peine à mettre en application le territoire douanier unique (TDU) en raison de la diversité des systèmes d'information utilisés par les douanes. En effet, le Rwanda et le Burundi utilisent « Asycuda World » alors que le Kenya utilise le système « Simba » et la Tanzanie le système « Tancis ». Il en résulte des difficultés d'interconnexion entre les bureaux de douane situés aux ports maritimes et ceux situés aux postes frontaliers pour échanger les données sur les marchandises en transit et souvent les documents sont soit scannés et transmis par mail soit imprimés.

Il est recommandé de reconsidérer l'utilisation du système RADDEX (Revenue Digital Data Exchange System Exchange System) qui semble-t-il n'est pas suffisamment efficace pour interconnecter les 5 administrations douanières des Etats de la CAE.

L'absence d'interconnexion des systèmes empêche l'échange des données entre douanes et oblige les déclarants à refaire les formalités à chaque passage de frontière.

L'impact pour les entreprises au Burundi est qu'elles attendent en moyenne 32 jours pour que leurs importations soient dédouanées et livrées. Pour pallier à ces dysfonctionnements, elles sont contraintes de gonfler les stocks des principaux intrants jusqu'à 29 j pour éviter leur rupture, ce qui ne manque pas d'entamer sérieusement leur pouvoir concurrentiel.

Les buts recherchés à travers la standardisation des systèmes d'information douanier sont les suivants :

- Faciliter l'échange de données entre la douane aux ports maritimes et les bureaux de douane aux postes frontaliers ou dans les ports conteneurs
- Réduire le temps requis pour les formalités d'inspection et de vérification
- Accélérer la mise en œuvre effective des règles du Territoire Douanier Unique
- Réduire voire éliminer les barrières non tarifaires
- Généraliser dans l'espace CAE, l'usage des scellés électroniques et des balises de tracking avec le système ECTS pour les conteneurs en transit

- Accélérer la mise en œuvre des accords pour concrétiser le principe du territoire douanier unique TDU
- Adopter un système d'information unique dans les états membres de la CAE
- Généraliser et standardiser le cargo tracking (ECTS) entre la Tanzanie, le Rwanda, le Kenya, l'Ouganda et le Burundi
- Connecter les ports secs par chemins de fer et les postes frontaliers au système d'information douanier

11.4.10 Axe R.6 : Repenser le cadre institutionnel des postes frontaliers et développer le commerce transfrontalier

Les postes frontaliers terrestres représentent des points de passage en entrée et en sortie des voyageurs, véhicules et marchandises. A l'instar des postes frontaliers aériens et maritimes, ils devraient être également une composante essentielle de la politique de transport du Burundi, elle-même un instrument privilégié de la politique économique. Par ces postes, transitent chaque année des milliers de passagers, des milliers de véhicule et des milliers de tonne de marchandise.

L'intensification des échanges à travers les postes frontaliers terrestres constitue un axe essentiel pour le développement des zones limitrophes, la création d'emploi et l'amélioration du bien-être des riverains, surtout lorsqu'il est accompagné de mesures de facilitation de l'accès routier et ferroviaire et de mise en place de zones d'activités industrielles et logistiques.

La création d'un office des postes frontaliers terrestres (OPFT) constitue une action pertinente pour la maîtrise et l'organisation des postes frontaliers et le développe du commerce transfrontalier. Elle vise à développer des postes frontaliers terrestres « pour les rendre des pôles de service et de commerce permettant de faciliter le transit mais aussi de dynamiser l'économie des régions voisines ».

L'OPFT sera un établissement public à caractère non administratif, doté de la personnalité morale et de l'autonomie financière. Il est soumis à la tutelle du MTTPEAT et est proposé pour être notamment chargé de :

- Créer et moderniser les postes de transit suivant les normes internationales d'une administration moderne intégrée
- Utiliser les nouvelles technologies du contrôle pour faciliter les mouvements de transit des personnes et des marchandises
- Créer des espaces commerciaux modernes d'achat, de repos et d'hospitalisation conformément à la législation en vigueur
- Coordonner l'organisation et le fonctionnement des postes frontaliers et étendre au besoin leurs horaires de travail sur une base 24/7 surtout pour les postes frontaliers stratégiques (Kobero –Kabanga)
- Prévoir des réserves foncières pour les extensions futures
- Entretien des installations et les équipements des postes (éclairage, dépannage, ..)
- Construire des rampes pour l'inspection des conteneurs
- Standardiser les systèmes d'information pour permettre les échanges de données et de documents entre les administrations douanières
- Créer des espaces de service
- Créer des espaces de loisirs

Sa mise en place devrait contribuer à l'augmentation du volume des marchandises échangées aux différents postes-frontière et améliorer les revenus des parties prenantes dans les chaînes de valeur transfrontière de la sous-région.

Grâce à l'amélioration des opportunités d'échange et la réduction des coûts du commerce, les consommateurs des zones frontalières et des villes voisines bénéficieront d'un meilleur accès à des produits plus nombreux et de meilleure qualité, ainsi que des prix réduits, en particulier pour les produits alimentaires et autres produits agricoles.

Une étude stratégique devrait être engagée pour fixer les missions et l'organisation du futur observatoire. Elle peut être décomposée en trois phases :

- Phase 1 : Diagnostic et analyse stratégique de l'état actuel des postes frontaliers terrestres, y compris les levés topographiques
- Phase 2 : Proposition de scénarios stratégiques et organisationnels de développement de l'office, préparation du plan d'affaire et plans d'aménagement
- Phase 3 : Stratégie de développement de l'office et plan d'action

Le coût est estimé à 2 Millions Euros.

11.4.11 Axe R.7 : Réhabiliter et étendre le réseau ferroviaire des corridors de transport en Afrique de l'Est

L'objectif global du plan est de contribuer au renforcement des infrastructures ferroviaires des Corridors de Transport en Afrique de l'Est, pour les besoins d'intégration régionale et de développement des régions à potentiels minier, industriel et agricole.

Sur le plan spécifique, le plan recommande :

- Le développement d'une ligne ferroviaire Dar Es Salaam –Isaka - Keza-Musongati sur le Corridor Central de Transport
- Des modèles de financement du projet et de gestion des infrastructures ferroviaires, sous forme de « Partenariat Public Privé » (PPP)

La réalisation de cette ligne risque d'être confrontée à diverses contraintes physiques, opérationnelle et réglementaire pour construire les embranchements ferroviaires à l'intérieur de leur frontière, en continuation du réseau des pays voisins avec littoral.

Pour surmonter ces contraintes et renforcer la compétitivité du secteur, il convient de passer des accords et des conventions entre les chemins de fer en liaison avec :

- L'harmonisation des tarifs
- La responsabilité combinée des chemins de fer
- La mise en œuvre des systèmes intégrés de gestion du transport ferroviaire

Le coût de mise en œuvre de la ligne ferroviaire Keza Musongati (197 km) est estimé à 800 Millions d'Euros.

11.4.12 Axe R.8 : Encourager le report modal de la route vers le chemin de fer et le transport lacustre

La plupart des pays de la CAE possèdent des programmes de développement de la voie ferrée, de réhabilitation des ports et la navigation lacustre. Il convient de suivre la réalisation de ces programmes et évaluer l'opportunité de transférer une partie du fret vers le chemin de fer ou la voie lacustre pour freiner la progression du fret routier et orienter le choix vers le mode de transport le plus approprié pour chaque type de cargaison (cf spectre des services de transport).

Il est recommandé d'investiguer les possibilités actuelles et futures de transport combiné : Rail / Route, Rail / Lac /route pour gagner sur les coûts de transport et le transit time entre Mombasa et Bujumbura et d'associer les diverses parties-prenantes (chargeurs, chambre de commerce, douane, autorité portuaire...) à une consultation avant de décider le report modal, l'objectif étant d'aboutir à des compromis concernant les formalités et les procédures à appliquer et les sensibiliser sur les avantages compétitifs à réaliser par rapport au transport routier.

Il est fortement recommandé que la Tanzanie opte pour une réhabilitation du port sec de Isaka, pour que les voies ferroviaire et lacustre soient plus attractives.

11.4.13 Axe R.9 : Harmonisation des méthodes de travail entre les observatoires de transport

Grâce à la coopération entre les parties prenantes du secteur public et privé ces structures œuvrent pour la promotion de l'utilisation des transports sur les corridors, favorisant le maintien, la modernisation, l'amélioration et le développement des infrastructures et le soutien des installations de service portuaire, ferroviaire, lacustre, postes frontaliers routiers, ...

Pour améliorer l'exploitation des rapports élaborés par les observatoires de transport au niveau des corridors nord et central, il est recommandé d'harmoniser leurs méthodes d'enquête et d'analyse sur la base d'une démarche internationalement reconnue.

Une assistance technique de 2 à 3 mois par un expert international en logistique/corridor permettrait d'atteindre l'objectif souhaité. Le coût est estimé à 50 000 Euros.

11.5 Transport aérien

Le trafic aérien passager au Burundi est concentré à Bujumbura. Il est relativement faible comparé aux trafics des capitales des pays de la sous-région. Sa structure est dominée par les segments 'affaires' et 'privé', tandis que la part du segment 'tourisme d'agrément' n'a pas dépassé en moyenne 5 % au cours des dix dernières années.

Par ailleurs, en dehors de quelques capitales de l'Afrique de l'Est (Nairobi, Addis Abeba, Kigali) et Bruxelles où la desserte est régulière, le transit par deux ou trois capitales et ce que cela engendre en termes de coûts de transport et de temps de vol, est généralement nécessaire pour les passagers à destination ou en provenance du Burundi.

Sur le plan des services dans les aéroports, notamment à Bujumbura, ils sont considérés comme moyennement à peu satisfaisants, avec une insuffisance au niveau des capacités et le traitement des opérations.

Sur le plan réglementaire, le Burundi a adopté son nouveau code aéronautique en 2012, prenant en compte les changements intervenus dans la réglementation de l'aviation civile internationale et créant l'Autorité d'Aviation Civile du Burundi (AACB), en remplacement de la régie des services aéronautiques.

Sur le plan de la sécurité et le renforcement des capacités, l'indicateur global USOAP ainsi que les pourcentages de mise en oeuvre des dispositions de l'OACI relatifs aux huit domaines audités (PEL, OPS, AIR, LEG, ORG, ANS, AGA et AIG) sont nettement au-dessous de la moyenne mondiale. En ce qui concerne l'indicateur EC4 (Qualification et Formation du personnel technique), il est estimé à 27,03 % pour le Burundi contre une moyenne mondiale de 58,05 %.

Sur le plan environnemental, l'activité ne dispose pas d'une réglementation spécifique régissant les aspects environnementaux. Il est également à signaler l'absence d'une structure responsable du suivi des aspects environnementaux dans le domaine du transport aérien.

Face aux contraintes observées par le sous-secteur, la stratégie fonde sa démarche en retenant comme principaux objectifs : (i) le renforcement des capacités du pays en matière d'infrastructure et d'exploitation aéroportuaire et (ii) la consolidation du trafic passager international.

Pour atteindre ces objectifs, les axes stratégiques suivants sont proposés :

- Renforcer les capacités des opérateurs public et privé
- Développer et améliorer les plateformes aéroportuaires
- Accroître la qualité et le niveau de service des plateformes aéroportuaires
- Ouvrir le capital d'Air Burundi à un partenaire stratégique
- Séparer les activités commerciales, des activités régaliennes de l'AACB
- Mettre en place une instance de coordination entre intervenants
- Renforcer la gestion des aspects environnementaux

11.5.1 Axe 1 : Renforcer les capacités des opérateurs public et privé

Il est proposé d'élaborer un schéma directeur de la formation aéronautique (qualifiante et continue), à partir du diagnostic de l'existant et qui se poursuivrait par l'identification des besoins en formation de l'Administration et des opérateurs dans tous les domaines (opérations aériennes, opérations aéroportuaires, réglementation, services de la navigation aérienne, ...). Il s'achèverait par la mise en place et l'opérationnalisation des structures en charge de la formation, ceci en prenant en considération les institutions de formation existante et celles en cours à l'échelle de la sous-région.

Ce schéma aura pour tâches :

- D'apprécier les effectifs et les qualifications du personnel des différents acteurs de l'activité
- Diagnostiquer la gestion du personnel, y compris leur recrutement, les conditions de travail, les niveaux de salaire, le suivi des performances, le système de mérite dans la promotion et développement de carrières, les avantages sociaux, etc.
- Faire une analyse des capacités du personnel existant et identifier les insuffisances
- Proposer les nouvelles compétences à acquérir et/ou à renforcer et les améliorations dans la gestion du personnel
- Préparer des programmes de formation sur place ou dans la sous-région

Le coût du schéma directeur est estimé à 500 000 €. Les actions annuelles de renforcement des capacités sont estimées à 250 000 €.

11.5.2 Axe 2 : Développer et améliorer les plateformes aéroportuaires

Le transport aérien constitue un élément important de facilitation de l'activité économique, en permettant le rapprochement des distances, un soutien au déplacement et la mobilité de la population, un appui au développement du secteur touristique et la stimulation des échanges économiques internationaux.

La mise à niveau et l'extension de la plateforme aéroportuaire de Bujumbura ainsi que la modernisation et l'extension de l'aéroport de Gitega, future capitale du Burundi, sont appelés à soutenir les politiques d'intégration et de tourisme retenues par les pouvoirs publics, dans un cadre de concertation et d'une réponse optimale aux besoins, l'objectif étant de contribuer au rapprochement des régions, stimuler l'économie et réduire les temps de trajet.

L'étude du plan directeur de l'aéroport international de Bujumbura à l'horizon 2025 ainsi que la vision stratégique de développement de l'aviation civile au Burundi ont recommandé la modernisation et l'extension de la plateforme aéroportuaire de Bujumbura en trois phases :

- Phase 1 (à court terme), comprenant la construction d'une nouvelle tour de contrôle, l'équipement en ponts télescopiques, la réhabilitation et l'extension du bâtiment SSIS, l'aménagement du tarmac ainsi que des travaux VRD divers
- Phase 2 (à moyen terme) portant sur la construction d'un centre directeur des opérations d'urgence, le centre de lutte contre les incendies, la zone du fret aérien, la zone catering, le centre météorologique ainsi qu'une partie de la voie de circulation
- Phase 3 (long terme) relative à la construction de plusieurs infrastructures, notamment un terminal passager, l'extension des parkings avion et automobile et la construction d'un pavillon présidentiel

Le total des investissements évalués par le plan directeur est de 455 Millions d'Euros, réparti par phase de la manière suivante :

- Phase 1 : 60 Millions €
- Phase 2 : 45 Millions €
- Phase 3 : 350 Millions €

Il est recommandé la réalisation d'une étude complète d'actualisation du plan directeur de l'aéroport, à l'horizon 2050, assorti des estimations de coût nécessaire. Le montant indicatif des études et de contrôle des travaux est de 10 Millions €.

Pour Gitega, Il est suggéré d'engager courant 2019 une étude sur la construction d'un aéroport. Elle portera aussi bien sur des considérations de choix du site (vérification du site actuel, transfert, ..) que des considérations techniques, économiques, financières et environnementales. Certaines dispositions seront à mettre en œuvre dès la fin de l'étude, notamment les aspects relatifs aux réserves foncières de la future plateforme (1 000–2 000 ha). La capacité initiale serait de 500 000 passagers, qui augmentera au fur et à mesure de la croissance des flux.

Le coût des études et du contrôle des travaux est estimé à 7 Millions d'Euros. Les investissements sont estimés à 350 Millions €. Il est recommandé que l'étude aborde également les questions relatives au financement de l'infrastructure, en proposant diverses ressources possibles. La mise en place d'une redevance de développement des infrastructures aéroportuaires (RDIA) est suggérée pour qu'elle soit examinée et les impacts estimés.

11.5.3 Axe 3 : Accroître la qualité et le niveau de service des plateformes aéroportuaires

L'amélioration des prestations de l'aéroport international de Bujumbura, en réponse à la concurrence mondiale et aux exigences croissantes des passagers, constitue un axe important auquel il s'agit de lui accorder toute attention particulière et de manière régulière.

L'introduction d'une démarche qualité constitue une réponse adéquate aux attentes des usagers. C'est une approche qui incite l'opérateur en charge de l'infrastructure à analyser les exigences des usagers, définir les processus qui contribuent à une réalisation de ses prestations conforme aux attentes et à en maintenir la maîtrise. Considérée comme un outil d'amélioration continue permettant d'accroître la satisfaction de la clientèle, l'approche qualité apporte au gestionnaire de la plateforme et à ses prestataires, la confiance en son aptitude à fournir les services qui répondent aux exigences.

Une mise en place progressive d'un service qualité à l'aéroport international de Bujumbura, qui assure le suivi des réclamations client et garantit les réponses dans des délais acceptables, est dans ce cadre recommandée. Les divers usagers peuvent contacter le personnel soit directement, par courrier ou par le biais de formulaires que le service qualité mettra mis à leur disposition.

11.5.4 Axe 4 : Ouvrir le capital d'Air Burundi à un partenaire stratégique

Le scénario recommandé consiste à rechercher, pour Air Burundi, un partenaire stratégique d'envergure internationale, qui apportera, par une augmentation de capital réservé, les moyens financiers nécessaires au redressement et au développement de l'entreprise. Ce scénario exige de la part de l'État, actionnaire majoritaire, d'assainir financièrement la compagnie. Une étude stratégique relative à cette question et une assistance technique d'un expert en transport aérien, un financier et un juriste sont recommandées. Le montant est estimé à 1 Million d'Euros.

11.5.5 Axe 5 : Séparer les activités commerciales des activités régaliennes de l'AACB

La nature très différente des deux missions (mission régalienne et mission commerciale) assurées par l'AACB dans la situation actuelle, a conduit de nombreux pays à les séparer institutionnellement.

L'activité aéroportuaire au Burundi est ouverte à la concurrence alors que la gestion des services de la navigation aérienne et celle de la navigabilité des aéronefs et du personnel constitue un monopole de l'État. Sa séparation des autres activités au sein de l'AACB permettra une gestion optimisée des ressources dédiées à chacune des activités.

11.5.6 Axe 6 : Mettre en place une instance de coordination entre intervenants

La corrélation entre promotion du secteur touristique et développement du transport aérien est établie à plus d'un titre. La synergie entre les deux secteurs est d'autant plus vérifiée que l'accès des touristes s'effectue principalement par voie aérienne. Par ailleurs, les voyageurs et tours opérateurs traitent « un produit complet », incluant prestation de transport et service d'hôtellerie. Sa compétitivité est évaluée au niveau des deux composantes.

Le Burundi est appelé à mener de pair ces deux stratégies et élaborer sa configuration « tourisme – transport aérien » afin de mettre en œuvre une stratégie globale pour que cette configuration produise les meilleurs résultats en termes socio-économiques.

Il est suggéré l'instauration d'une procédure permanente de coordination (dont les modalités restent à définir) entre les différents opérateurs intervenant dans le processus (Ministère du Tourisme, MTTPEAT, compagnies aériennes, ...).

11.5.7 Axe 7 : Renforcer la gestion des aspects environnementaux

Les plateformes aéroportuaires du Burundi doivent être exploitées d'une façon qui minimise les incidences environnementales pour ses installations ainsi que la population située dans leurs zones d'influence.

L'élaboration de plans de gestion de l'environnement doivent être dans ce cadre élaborés, revus et évalués chaque année. Ils devront comprendre plusieurs activités, notamment (i) le contrôle des eaux pluviales et souterraines, (ii) la gestion des matières dangereuses, (iii) le contrôle des réservoirs de stockage, (iv) la réduction des impacts liés aux éventuelles activités de construction/démolition, (v) la réduction des déchets, (vi) l'efficacité énergétique avec une réduction de la consommation d'énergie là où c'est possible et (vii) l'élaboration d'un plan de communication et de sensibilisation du personnel et des compagnies aériennes à l'importance du respect de l'environnement.

Sur le plan institutionnel, il est recommandé la mise en place d'une cellule (composée au minimum d'un ingénieur en environnement) à l'AACB pour le suivi environnemental des activités et du développement du sous-secteur.

11.6 Sécurité routière

Les piliers de la stratégie ont été décomposés en actions unitaires, lesquelles ont fait l'objet d'une première estimation sur la base des projets similaires.

Au total, 42 actions sont recensées relatives aux cinq grands axes stratégiques retenues par le document de stratégie élaborée :

- Axe 1 : Gestion institutionnelle de la prévention et la sécurité routière – 14 actions
- Axe 2 : Culture de la sécurité routière – 11 actions
- Axe 3 : Amélioration de l'état technique des véhicules – 5 actions
- Axe 4 : Amélioration de la sécurité des infrastructures routières – 11 actions
- Axe 5 : Atténuation des impacts des accidents de la circulation routière – 1 action

Le coût total de la stratégie de sécurité routière est estimé à 78 Millions d'Euros, réparti par axe stratégique de la manière suivante.

Tableau 61. Coût de la stratégie de sécurité routière (En Millions d'Euros, 2018)

Axe	Coût (en Millions d'Euros)	%
Gestion institutionnelle de la prévention et la sécurité routière	16	21 %
Culture de la sécurité routière	10,5	13 %
Amélioration de l'état technique des véhicules	1,5	2 %
Amélioration de la sécurité des infrastructures routières	35	45 %
Atténuation des impacts des accidents de la circulation routière	15	19 %
Total	78	100 %

L'amélioration de la sécurité des infrastructures routières constitue le premier poste de coût de la stratégie (45 %), suivie par la gestion institutionnelle de la prévention de sécurité routière (21 %) et l'atténuation des impacts des accidents de la sécurité routière (19 %).

Il est suggéré leur réalisation sur une durée de sept ans, pour un montant moyen annuel de 11 Millions d'Euros, soit 23 Milliards BIF.

11.7 Aspects institutionnels et juridiques

Une des composantes essentielles de la stratégie est la mise en place d'un système institutionnel et juridique approprié. Au regard des éléments de diagnostic, le développement du secteur du transport (dans ses aspects relatifs aux orientations d'ordre institutionnel et juridique qui sont liés) pourrait être axé sur les grandes orientations suivantes :

1. Restructuration institutionnelle du secteur
2. Nouvelle approche de gestion : concertation, coordination, territorialisation de la gestion
3. Partage des rôles entre le MTTPEAT et les établissements et sociétés publiques sous tutelle
4. Amélioration du transport dans une perspective de développement durable
5. Le renforcement des capacités des ressources humaines en charge du secteur
6. Modernisation et bases de données
7. Accompagnement juridique

11.7.1 Axe 1 : Restructuration institutionnelle

11.7.1.1 Mise en place d'un Conseil National des Transports

Il est suggéré la création d'un Conseil National des Transports, qui comporterait des représentants du MTTPEAT, des Ministères impliqués, des communes, des représentants des professionnels et des usagers. Ce Conseil serait rattaché au Ministre des Transports ou à la présidence.

Sa principale mission serait de constituer un cadre de dialogue, de concertation et de propositions :

- Renforcer la coordination entre le Ministère en charge des Transports et les autres Ministères et acteurs impliqués (Intérieur, Finances, Défense, Développement local, Affaires Sociales, Emploi et Formation, Environnement, Commerce...). L'amélioration de la coordination pourrait permettre un meilleur fonctionnement de l'ensemble du secteur en matière de programmation des investissements, identification des problématiques, gestion des emprises nécessaires aux activités de transport, mobilisation de ressources, sécurité routière ...
- Faire des propositions et des recommandations d'amélioration du fonctionnement du secteur

11.7.1.2 Restructurer les attributions et l'organisation de la DGT

Il est proposé de redéfinir les attributions et l'organisation de la Direction Générale des Transports (DGT) en tenant compte :

- Du recentrage de ses attributions et des deux directions qui la composent, sur les aspects régulation, stratégie, planification du développement des modes de transport et suivi évaluation
- De l'accroissement de l'autonomie de gestion des établissements et des organismes opérationnels qui disposeraient davantage de marge de manœuvre et qui seraient soumis à une évaluation des performances, notamment pour les Autorités aérienne et maritime et ferroviaire

Par ailleurs, il est recommandé d'organiser la DGT en fonction des modes de transport, de la manière suivante :

- La Direction des Transports Intérieurs serait chargée du Transport Routier (intérieur et international)
- La Direction des Transports Internationaux serait remplacée par deux directions : une direction de la planification et la stratégie et une direction de la logistique et du transport multimodal

En vue de renforcer les capacités techniques et de management de la DGT, il est recommandé la création d'un service « Formation » chargé de l'identification des besoins en formation et leur organisation.

11.7.1.3 Transférer les attributions de transport exercées par d'autres ministères au MTTPEAT

Il est recommandé de :

- Transférer les compétences de transport exercées par d'autres ministères au MTTPEAT dont notamment la délivrance et la gestion des permis de conduire, l'immatriculation des véhicules, le contrôle technique
- Instituer des mécanismes d'échanges d'information au moyen d'une base de données accessible aux utilisateurs concernés notamment entre le MTTPEAT et l'OBR

11.7.1.4 Développer une gestion territorialisée du secteur

Pour une plus grande efficacité des interventions du MTTPEAT à l'échelle provinciale, il est recommandé de :

- Renforcer (et au besoin créer) des représentations régionales du MTTPEAT disposant de prérogatives permettant de simplifier les procédures administratives et répondre activement aux besoins des opérateurs et des usagers
- Créer des Commissions de Transport (à l'échelle d'une province ou de plusieurs provinces limitrophes) regroupant des représentants du MTTPEAT, communes, provinces, représentants des professionnels et usagers

11.7.1.5 Mettre en place une Autorité Régionale Organisatrice de la Mobilité à Bujumbura

En vue de mettre en place une politique de desserte de transport urbain et une politique tarifaire répondant aux besoins et aux attentes des opérateurs, il est recommandé de créer une Autorité Régionale Organisatrice de la Mobilité (AROM) à Bujumbura qui regrouperait des représentants des différents acteurs de l'agglomération. Elle serait chargée de superviser l'évolution des transports dans le Grand Bujumbura.

A moyen terme et au vu de l'évolution de l'expérience, elle pourrait être adoptée au niveau des grandes villes du pays, telles que Gitega et Ngozi.

11.7.1.6 Renforcer les capacités du MTTPEAT

Des actions de renforcement des capacités au profit des agents du MTTPEAT sont recommandées pour un fonctionnement optimal de l'activité. Il est retenu un montant annuel de 500 000 Euros pour l'opérationnalisation des programmes de formation qui seront élaborés par la Direction Générale des Transports.

11.7.1.7 Lutter contre la pollution due au transport

Il est recommandé que la structure du MTTPEAT soit renforcée par un service entièrement dédié aux questions environnementales et sociales dans le secteur. Ce service aura principalement pour rôle :

- Proposer des améliorations ou des amendements en matière de législation dans le domaine de l'environnement spécifique au transport
- Veiller à la conformité des procédures du Ministère au cadre réglementaire national,
- Suivre et centraliser les données statistiques relatives au suivi de la qualité de l'air, l'amélioration du cadre de vie, etc.
- Intégrer l'aspect genre dans les programmes du Ministère
- Jouer le rôle de structure relai entre le Ministère et les autres structures, notamment le Ministère de l'Environnement, les communes, ...

Il est également recommandé la mise en œuvre de programmes et d'actions de préservation de la qualité de l'air et du cadre de vie qui ciblent les volets destinés à l'amélioration de l'état de l'environnement naturel et humain. Il s'agit en particulier de se focaliser sur les éléments environnementaux touchant les perceptions humaines, particulièrement la qualité de l'air. Les actions à entreprendre pourraient être les suivantes :

Concernant les véhicules :

- Interdiction progressive d'importer des véhicules non équipés de convertisseurs catalytiques
- Elaboration de normes d'émission pour les différents types de véhicule avec un objectif d'adopter à long terme (2025) des normes internationales

Concernant le carburant :

- Généralisation de l'utilisation de l'essence sans plomb

Concernant les huiles usagées et les accumulateurs hors d'usage :

- Etude d'opportunité de création d'une unité de régénération des huiles usagées
- Elaboration d'une réglementation sur les importations des accumulateurs
- Elaboration d'une réglementation sur la récupération des accumulateurs hors d'usage

Concernant la consommation d'énergie :

- Amorce d'audits énergétiques dans le secteur du transport. A moyen terme, il s'agira de rendre obligatoire les audits énergétiques des entreprises structurées de transport urbain de voyageurs et interurbain de voyageur et de marchandise

- Formation des conducteurs des poids lourds aux techniques de réduction de la consommation d'énergie

11.7.2 Axe 2 : Renforcer le dispositif juridique

11.7.2.1 Codifier les textes ayant pour objet le transport

Il est recommandé de regrouper et harmoniser l'ensemble des principaux textes dans le cadre d'un code des transports, avec une partie législative et une partie réglementaire.

11.7.2.2 Modifier ou créer de textes

Il est recommandé de compléter ou modifier des textes existants et au besoin créer des textes nouveaux, pouvant avoir pour objet :

- Une précision des compétences des institutions
- Organiser le secteur de la logistique, en vue de permettre la mise en œuvre d'un Schéma Directeur de la Logistique
- Renforcer l'aspect professionnalisation du secteur (formation et accès à la profession)
- Prise en compte de la dimension environnement dans le secteur des transports
- Favoriser l'intégration des systèmes d'information
- Inciter à la participation et à la délégation au privé
- Compléter la loi sur les transports intérieurs routiers (ou lui substituer une loi sur la Mobilité Durable) en vue de marquer l'intégration d'une vision de transport durable s'appuyant sur les nouvelles technologies, les objectifs de la stratégie, la gestion décentralisée et participative, ...

11.7.2.3 Mieux organiser l'accès à la profession

Pour permettre une meilleure organisation pour l'accès à la profession, il est recommandé de favoriser l'accès d'intervenants disposant des compétences nécessaires (formation courte sur le domaine technique, les équipements, les moyens d'utilisation et de gestion optimale) et conditionner l'accès par l'exigence de capacités personnelle et professionnelle.

11.7.2.4 Articuler le transport et l'aménagement urbain

Pour une meilleure articulation entre le transport et l'aménagement urbain, il est recommandé que les textes régissant les plans de développement urbain (loi n°1/09 du 12 Août 2016 portant code de l'urbanisme, de l'habitat et de la construction) prévoient une coordination avec les autorités chargées du transport.

11.7.2.5 Préciser le régime juridique du domaine public de la voirie

Pour une meilleure précision du régime juridique du domaine public de la voirie, il est recommandé de réaliser les deux actions suivantes :

- Réglementer et renforcer la protection juridique du domaine public de la voirie
- Réglementer la procédure de classement des routes

11.7.2.6 Accroître l'effectivité des textes

En vue d'accroître l'effectivité des textes, il est recommandé de :

- Faire paraître les textes d'application de toutes les lois du secteur
- Prévoir des mécanismes d'accompagnement de mise en application des règles prévues par la loi

12 Cout de la stratégie

Le coût global de la stratégie est estimé, aux prix de l'année 2018, à **4,8 Milliards Euros³³** réparti de la manière suivante. Il constitue une bonne première estimation.

Tableau 62. Coût de la stratégie

Sous-secteur	Coût (M€)	Part en %
Transport routier interurbain	2 241	46,8%
Transport rural	257	5,4%
Transport urbain	457	9,5%
Transport ferroviaire, lacustre, logistique et transport multimodal	922	19,3%
Transport aérien	821	17,1%
Sécurité routière	78	1,6%
Aspects institutionnels et juridiques	12	0,3%
Total	4 789	100%

La part du transport routier interurbain s'élève à 46,8 % du coût total de la stratégie, une proportion justifiée par l'importante envergure des actions nécessaires en termes de modernisation, mise à niveau et extension du réseau routier, les actions relatives à d'entretien périodique ainsi que les efforts en matière de professionnalisation des acteurs et de mise à niveau des entreprises BTP.

A noter la part appréciable du transport ferroviaire, lacustre, logistique et transport multimodal (19,3 % du coût total) qui reflète son important rôle dans le désenclavement du pays, la valorisation des potentialités économiques, la construction de plateformes logistiques ainsi que les actions de formation et de renforcement des capacités du secteur. Pour le segment ferroviaire, il est appelé à répondre à un double impératif : (i) développer les exportations des produits miniers et (ii) étendre le réseau ferroviaire Tanzanien vers la capitale Bujumbura par la construction de la ligne Keza Musongati (197 km). Le transport lacustre, modeste dans la situation actuelle, peut aspirer à un développement appréciable, à condition que certains prérequis soient remplis, en particulier le renforcement de la sécurité de la navigation sur le lac, la réhabilitation des infrastructures du port de Bujumbura et la formation du personnel navigant.

Les infrastructures aéroportuaires sont essentielles à l'économie. Elles constituent un élément important de facilitation de l'activité économique, en permettant le rapprochement des distances, un soutien au développement du secteur touristique et la stimulation des échanges économiques régionaux et internationaux. Sa part de 17,1 % concrétise les choix retenus par les pouvoirs publics pour la modernisation et l'extension de l'aéroport international de Bujumbura, largement justifié, ainsi que la création d'un nouvel aéroport international à Gitega, en cohérence avec son statut de future capitale.

³³ Le coût n'inclut pas les composantes « Administration » et « suivi évaluation » qui feront l'objet d'une estimation au cours de la troisième phase

Le transport urbain constitue également un volet important, compte tenu d'un certain nombre d'impératifs à relever en matière de congestion de la circulation et de réponse aux déplacements actuels et futurs dans la capitale et la deuxième ville du pays (Gitega) pour lesquels certains aménagements structurants (échangeurs, voie de contournement, ..) devront être réalisés.

La part relative à la sécurité routière (1,6 %), reflète l'importance de ce sous-secteur pour lesquels les indicateurs actuels sont nettement en-dessous de la moyenne des performances observées à l'échelle du continent Africain. Il est légitime que le Burundi aspire à des conditions de sécurité routière élevées, beaucoup plus par des questions de gestion et de responsabilisation de l'ensemble des acteurs que pour des questions financières qualifiées de faibles comparées aux coûts supportés par la collectivité, générés par l'insécurité routière.

Enfin, les aspects institutionnels et juridiques leur ont été alloués un montant de 12 Millions d'Euros, soit 0,3 % du volume global, touchant des réformes institutionnelles et d'adaptation des structurelles organisationnelles ainsi que des actions de renforcement des capacités.

13 Plan d'action

Le plan d'action a pour fonction d'identifier les mesures concrètes nécessaires à une mise en oeuvre pratique des recommandations de la stratégie. Pour chacun des sous-secteurs et des thèmes transversaux examinés, sont dressées les actions correspondantes aux axes de développement retenus ainsi que leur degré de priorité, le/les opérateur (s) en charge de sa mise en place ainsi l'échelonnement de sa réalisation sur l'horizon de la stratégie.

Les 118 actions retenues par la stratégie, réparties par sous-secteur et par thématique transversale, par nature, par organisme responsable ainsi que le calendrier de réalisation, figurent en annexe. Elles sont classées par nature en neuf (09) catégories :

- i. Investissement matériel (Invm)
- ii. Investissement immatériel (Invi)
- iii. Institutionnel (Ins)
- iv. Organisationnel (Org)
- v. Réglementation (Reg)
- vi. Renforcement de capacité (Rca)
- vii. Formation (For)
- viii. Financement, incitations, fiscalité (Fif)
- ix. Sensibilisation (Sen)

A noter qu'une action peut concerner une ou plusieurs catégories.

L'investissement immatériel représente 26 % du nombre d'actions retenues par la stratégie et contribue à hauteur de 13 % du coût de la stratégie, hors dépenses en investissement matériel. Il concerne la mise en place de banques de données, la mise en place des procédures qualité et l'élaboration d'études spécifiques, des aspects qui revêtent une grande importance dans le processus de modernisation des différents sous-secteurs de transport.

Les actions d'investissement matériel se placent également en premier rang avec 26 % du total des actions retenues par la stratégie. Il s'agit en revanche d'actions lourdes (96,7 % du coût de la stratégie) qui concernent principalement, des travaux d'extension, d'aménagement et de mise à niveau des réseaux d'infrastructures de transport.

Le volet réglementaire vient en troisième place avec 12 % du total des actions retenues. En termes de budget, le volet réglementaire monopolise 2 % du coût de la stratégie hors investissement matériel.

Tableau 63. Répartition des actions par catégorie

Nature de l'action	Nombre	Coût en Millions Euros
Investissement immatériel	31	21
Investissement matériel	31	4628
Réglementaire	14	2
Financement / incitations/Fiscalité	7	25
Organisationnel	5	-
Institutionnel	5	-
Formation	4	36
Renforcement des capacités	4	5
Sensibilisation	4	5
Autres	13	66
Total général	118	4788

En matière d'échelonnement, 40 % des actions sont retenues pour être exécutées à court terme (les trois premières années de la stratégie), ce qui constitue à la fois un challenge aux institutions chargées de la mise en œuvre de la stratégie.

A ces actions prioritaires retenues pour une mise en œuvre à court terme, il convient d'ajouter une batterie de mesures (33 % du total des actions) retenues pour être exécutées sur le court et le moyen terme. Il s'agit, principalement, d'actions en investissement matériel qui concernent des travaux de réhabilitation, construction de plateformes logistiques et aménagements portuaires. Des mesures incitatives pour le développement des MIT sont également retenues pour être exécutées à court et moyen termes.

Compte tenu de leur importante demande en ressources financières, la réalisation d'un certain nombre d'actions d'investissement matériel devrait s'étaler sur l'horizon de la stratégie, relatifs à la mise à niveau et la modernisation du réseau routier classé, l'entretien routier périodique, l'amélioration du réseau routier communal et des actions d'accroissement du réseau routier urbain et d'augmentation du taux de bitumage.

Tableau 64. Répartition des actions par degré de priorité

		Nombre d'actions	Coût en millions Euros
Le long de la stratégie	CT / MT/ LT		
	Court terme	47	26
	Court et moyen terme	39	147
	Moyen terme	11	76
	Moyen et long terme	3	873
	Sur 10 ans	6	2 564
	Sur 15 ans	3	1 065
	Tous les ans, autres	4	37
Total	118	4 788	

14 Cadre de mise en œuvre

Par son caractère multidisciplinaire, son enjeu financier important et son rôle central dans l'atteinte des objectifs de développement économique, la mise en œuvre de la stratégie constitue un défi important pour les pouvoirs publics du Burundi. Le choix du cadre institutionnel de mise en œuvre approprié et le degré d'implication des acteurs sont parmi les facteurs de succès cruciaux de la stratégie des transports.

En vue d'appuyer les pouvoirs publics à mettre en place les activités prévues, il est recommandé de créer une cellule de gestion du plan d'action. Elle sera soutenue une assistance technique (AT) comprenant des experts à long terme (un économiste des transports, un ingénieur génie civil et un spécialiste des marchés) pour une période de 3 ans et une série d'experts court terme pour la mise en place d'activités spécifiques.

Cette cellule devra organiser dans les 3 mois suivant l'arrivée de l'Assistance Technique, une table ronde des bailleurs de fonds pour présenter le plan d'action et rechercher les financements des activités à conduire à court terme.

Trois étapes sont à conduire pour la mise en œuvre de la stratégie :

Etape 1 : Création d'une cellule de gestion du plan d'action

- Identification des responsabilités et activités de la cellule et ses membres
- Mise en place de la cellule

Etape 2 : Mise en place de l'assistance technique

- Préparation des dossiers d'appel d'offre pour le recrutement de l'Assistance Technique
- Mise en place de l'assistance technique pour une période de 3 ans

Etape 3 : Organisation d'une table ronde des bailleurs de fonds

- Préparation des documents de la table ronde
- Organisation de la table ronde

Le coût est estimé à 3 Millions €, réparti sur les étapes 2 et 3 de la manière suivante³⁴ :

- Etape 2 : 2,7 Millions €
- Etape 3 : 300 000 €

³⁴ L'étape 1 est une prestation interne au Ministère

15 Suivi Evaluation

Le suivi/évaluation forme une condition du succès de la mise en œuvre de la stratégie du secteur, le dispositif devant être mis en place devra permettre de corriger les difficultés constatées, rendre compte des performances et de l'efficacité des actions engagés afin de porter des corrections et des ajustements à temps au plan d'action.

Il est important que le dispositif responsabilise les acteurs, notamment les structures techniques, dans la production, l'analyse et l'usage des informations relatives à la mise en œuvre des actions. Ces acteurs, responsabilisés, seront motivés non seulement pour produire les résultats escomptés mais surtout pour rendre compte de façon régulière des progrès réalisés dans la mise en œuvre des divers programmes/projets placés sous leur responsabilité. Le système préconisé reposera ainsi sur un dispositif qui sera alimenté par les structures chargées de la gestion du secteur.

Pour répondre aux besoins spécifiques des divers acteurs, le système de suivi-évaluation devra combiner les deux facettes complémentaires du suivi et de l'évaluation pour permettre le pilotage de la mise en œuvre de la stratégie. A cet effet, il devra recouvrir au moins trois dimensions :

- Orienter et éclairer les décisions durant la mise en œuvre : décisions de cycle long (stratégie) et de cycle court (pilotage opérationnel)
- Informer et rendre compte sur le déroulement des activités sectorielles à différents acteurs
- Documenter les processus d'apprentissage et de capitalisation du secteur

Le plan d'action recommande de mener une étude spécifique permettant l'identification et la mise en œuvre d'un système de suivi évaluation efficient. D'un coût estimé à 300 000 Euros, elle devra identifier les membres du comité de suivi, préciser leurs fonctions et préciser les moyens de fonctionner de ce comité.

16 Annexe : Plan d'action – Nature de l'action, coût, responsabilité, priorité et échéancier de réalisation

