

# ***Le Port de Bujumbura***

## **1. Préambule**

Le port de Bujumbura occupe une position stratégique pour la l'économie du Burundi puisque plus de trois quart des échanges internationaux du pays y transitent .En outre, il constitue un élément de développement de la sous région par les échanges qu'il permet entre le sud et le nord de l'Afrique australe ( Afrique du sud, Zimbabwe, Zambie, Malawi) et le Burundi ,le Rwanda, l'Ouganda, l'Est du Congo ainsi que l' Afrique de l'est ( Tanzanie et le Kenya).

## **2. Situation géographique du Burundi.**

Le Burundi est un pays enclavé se trouvant à l'ouest de la Tanzanie ,au sud Rwanda ,à l'est du Congo et à plus de deux mille kilomètres de l'océan indien qui est la mer la plus proche . Cet enclavement conduit à renchérir le coût des marchandises en provenance et à destination des pays extérieurs dans la sous région et au de là. La réduction de ces coûts doit être recherchée dans l'amélioration des infrastructures et des facilitations dans les prestations ainsi que le développements des échanges dans la sous région.

### **2.1. Les voies d'acheminement des marchandises.**

Pour les voies d'acheminement des marchandises , on distingue:

#### **2.1.1. Le corridor nord :**

Le corridor nord qui va du port de Mombasa jusqu'à Bujumbura en traversant trois pays à savoir le Kenya ,l'Ouganda et le Rwanda. C'est la voie la plus longue . On y trouve un système de transport multimodal:

- Transport par route allant de Mombasa et passant par Nairobi , Kampala, et Kigali jusqu'à Bujumbura soit 2073 Km .
- Transport mixte rail-route reliant Mombasa , Nairobi et Kampala soit 1338 Km. et la route Kampala jusqu'à Bujumbura; longueur totale 2212 Km
- Transport mixte "pipeline" - route pour les hydrocarbures reliant Mombasa et Eldoret et puis les produits sont acheminés par route jusqu'à Bujumbura en passant par Kampala et Kigali .

### 2.1.2 Le corridor central.

Le corridor central relie le port de Dar-es-salaam au port de Bujumbura en utilisant des modes de transport différents .Ce corridor comprend:

- Un trajet rail-lac comprenant deux tronçons dont le rail qui traverse la Tanzanie d'est en ouest partant du port de Dra-Es-Salaam jusqu'au port de Kigoma situé sur le lac Tanganyika .Ce trajet a une longueur de 1253 Km et il est suivi d'un tronçon lacustre reliant le port de Kigoma à Bujumbura qui représente 176 km, soit une distance totale de 1429 Km
- Un trajet rail-route conduisant de Dar-Es-Salaam à Isaka sur une distance de 982 Km et puis par route jusqu'à Bujumbura sur 534 Km soit au total 1516 Km.
- Un troisième trajet est la route qui relie Dar-Es-Salaam à Bujumbura en passant par Dodoma ,Nzega ,et Muyinga dont la longueur est voisine de la précédente.

### 2.1.3. Le corridor sud:

Ce corridor dit aussi "sud profond " relie le port de Bujumbura à l'Afrique australe en passant par le port de Mpulungu au nord de la Zambie.

## 2.2 Liaison du Port de Bujumbura avec les autres ports du lac Tanganyika.

Rappelons que quatre pays sont riverains du lac Tanganyika à savoir:

- Au nord : le Burundi
- A l'est: la Tanzanie
- Au sud: la Zambie
- A l'ouest: le Congo

Les autres ports qui ont une liaison avec le port de Bujumbura sont Kigoma en Tanzanie ,Kalémie et Kalundu au Congo et Mpulungu en Zambie.

## 3. Evolution du trafic du port de Bujumbura au cours des dernières années.

|             |          |             |           |
|-------------|----------|-------------|-----------|
| <b>1989</b> | 193.317T | <b>1998</b> | 151.049 T |
| <b>1990</b> | 201636T  | <b>1999</b> | 170.685T  |
| <b>1991</b> | 238.639T | <b>2000</b> | 198.639T  |
| <b>1992</b> | 217.492T | <b>2001</b> | 176.210T  |
| <b>1993</b> | 217.262T | <b>2002</b> | 176.652T  |
| <b>1994</b> | 233.502T | <b>2003</b> | 202475T   |
| <b>1995</b> | 211.921T | <b>2004</b> | 183.663T  |
| <b>1996</b> | 100.725T | <b>2005</b> | 204929 T  |
| <b>1997</b> | 99.164T  |             |           |

La régression du trafic en 1996 et 1997 est surtout dû au fait du conflit intérieur dans lequel a vécu le Burundi depuis 1993 et à l'embargo lui imposé par les pays voisins de 1996 à 2000. Depuis la levée de l'embargo le trafic s'est redressé.

## **4. L'administration ,les installations et les équipements du port de Bujumbura.**

Le complexe portuaire de Bujumbura est situé au nord du lac Tanganyika et au nord ouest de la ville de Bujumbura, dans la zone industrielle. Il est constitué de plusieurs installations;

- Au centre du dispositif , il y a le port,
- Au nord il y a le dépôt des hydrocarbures de la société d'entrepôt pétrolier relié au quai par un oléoduc. La distance entre le quai et le dépôt est d'un km environ. Au sud il y a la gare routière située à environ 0,5 km.

### **4.1 La Gestion.**

Le port est géré actuellement par une société d'économie mixte de droit privé à qui l'état du Burundi qui est propriétaire des infrastructures a concédé l'exploitation.

La société s'appelle "La Société Concessionnaire de l'Exploitation du Port de Bujumbura" , en sigle "E.P.B.". Des travaux de rénovation ont été effectués en 1989 et une nouvelle convention de concession a été signée entre l'Etat du Burundi et la société E.P.B. en 1992 pour une durée de 10 ans qui vient d'être renouvelée en 2002 pour une même période .

Les organes de la société sont:

- a) L'assemblée Générale des actionnaires qui est l'organe suprême,
- b) Le conseil d'Administration composé actuellement de 9 membres,
- c) La Direction Générale dont les membres sont nommés par le Conseil d'Administration.
- d) Les Départements qui sont au nombre de trois ( Administration et Finances, Exploitation , Département Technique ).
- e) Les départements sont subdivisés en services , en sous-services jusqu'aux cellules.

### **4.2 Les Infrastructures et outillages**

#### **4.2.1.Les ouvrages**

On distingue les ouvrages et les zones suivants:

- La jetée nord qui est un ouvrage de 330m de long et destinée à la protection contre la houle du nord ouest. Une partie de cette jetée est d'une longueur de 150m qui constitue le quai pétrolier pour le déchargement des hydrocarbures est dans un état de dégradation très avancée et les bateaux ne peuvent plus y accoster à cause de l'ensablement causé principalement par la rivière Ntakangwa qui a quitté son lit et qui charrie des déchets solides et du sable tout le long du quai pétrolier.
- L'estacade sud qui est un ouvrage de 220m comprenant plusieurs postes d'accostage dont celui des bateaux passagers. La jetée qui protège partiellement

l'estacade sud l'est également pour l'avant- port. Elle est d'une longueur de 120m et est réalisée en digue à talus constituée de petits enrochements.

- L'avant port qui est une zone de transition partiellement abritée de la houle dans laquelle les bateaux peuvent attendre ou manœuvrer. Le bassin qui est le cœur du port ,long de 450m,large d'une centaine de mètres est la zone d'accostage des bateaux pour desserte des opérations de chargement et de déchargement des marchandises générales.

En résumé le Port comprend 920m linéaires d'ouvrages d'accostage. Le tirant d'eau initial qui variait entre 8 et 4 m est aujourd'hui entre 4 m et 1 m . L'ensemble de toute la zone des profondeurs du bassin du port souffre d'un ensablement sans précédent.

#### **4.2.2.Les Installations à terre.**

##### **a) Terres pleins**

Le port se trouve dans une zone concessionnaire de plus ou moins 30 hectares dont huit sont revêtus.

Le port dispose de divers bâtiments et hangars:

- b) **Le Bâtiment administratif** du port qui représente 2000 m<sup>2</sup> de bureaux regroupant les bureaux de l'Autorité Portuaire , de la Douane, de la Police de l'air ,des frontières et des étrangers ,du Département des transports lacustre et internationaux etc....
- c) **La gare des passagers**
- d) **La cafétéria 52 m<sup>2</sup>**
- e) **Un atelier de réparation**
- f) **Un magasin pour pièces de rechange**
- g) **Hangars et magasins**

Hangar H1 réservé à la sacherie: 4000 m<sup>2</sup>

Hangar H2 réservé aux marchandises diverses : 4000 m<sup>2</sup>

Hangar H3 et H4 pour les exportations : 8000 m<sup>2</sup>

Hangars A1,2,3,4,de 2560 m<sup>2</sup>

L'ensemble de ces hangars et magasins représente un superficie de **18.560 m<sup>2</sup>** . Cependant le port a besoin d'une extension si on tient compte du fait que le port ne dispose pas d'entrepôts pour le ciment et les produits dangereux .

#### **4.3 Son outillage.**

L'outillage du port comporte:

- Un remorqueur de rade pour effectuer les déplacements des bateaux .
- Quatre grues "Titan" sur rail de 5T de capacité à 18m et de 2,5T à 36m de portée assurant presque la totalité des opérations de chargement et déchargements ;
- Une grue "Derrick" fixe de 50T de capacité pour les conteneurs et les colis lourds.

- Une grue mobile "Pinguely" de 81T de capacité pour manutention des conteneurs et des colis lourds.
- Deux élévateurs de 25 et 28T de capacité pour la manutention des conteneurs.
- Une dizaine de petits élévateurs de 4,5T de capacité.

Les grues de quai datent de 1959 et les usines qui les ont fabriquées ont fermé. Il est difficile aujourd'hui d'obtenir des pièces de rechange parce que certaines d'entre elles doivent être fabriquées sur mesure et sur commande. Les deux élévateurs destinés à la manutention des conteneurs ont été acquis respectivement en 1982 et 1993. Celui de 1982 a été offert par le Royaume de Belgique au Gouvernement du Burundi. Ils sont tous les deux à remplacer mais malheureusement la trésorerie de l'E.P.B. ne le permet pas à cause du bas niveau des tarifs appliqués aux marchandises manutentionnées.

#### **4.4. Actions à mener ( par ordre de priorité)**

##### **4.4.1. Protection du chenal d'accès et du bassin du port.**

- a) Construction d'un mur de protection entre le bassin et l'embouchure de la rivière Ntakangwa.
- b) Dragage du bassin du port et dégagement de l'ensablement du quai pétrolier.
- c). Déviation de la rivière Ntakangwa pour la faire retourner dans son lit initial.
- d). Déviation du caniveau qui collecte les eaux usées du marché de Buyenzi et qui débouche dans le bassin du port.

##### **4.4.2. Extension des infrastructures , augmentation de la capacité de manutention et d'entreposage .**

- a) Réhabilitation du quai nord ( à conteneurs ) et celui des passagers.
- b) Acquisition et installation de quatre nouvelles grues de quai de 5 tonnes de capacité.
- c) Acquisition d'une grue portique pour le déchargement et le chargements des conteneurs sur les bateaux.
- d) Acquisition de 2 élévateurs pour le gerbage et le dégerbage des conteneurs de 20' et 40'
- e) e) Acquisition de cinq élévateurs d'une capacité de 5 tonnes.
- f) Acquisition d'un nouveau pont bascule
- g) Construction de trois entrepôts de 2000m<sup>2</sup> chacun dont un pour les produits dangereux et le ciment et les deux autres pour servir de zone franche.
- h) Construction d'un chantier naval.

**Méthode SHIRAMBERE**

**Administrateur - Directeur Général**