

Burundi : les ambitions « désenclavées » du port de Bujumbura

Jeune Afrique, 05 août 2021. L'unique voie d'accès lagunaire du pays a battu son record de trafic en 2020. Un chantier de modernisation vient de démarrer. Objectif : passer le cap des 500 000 tonnes traitées par an. En ce mois de juillet 2021 plus que jamais, Bujumbura est un port en eau profonde. Avec l'arrivée de la saison humide ces derniers mois, les eaux du lac Tanganyika sont montées de deux mètres, augmentant autant le tirant d'eau de l'unique portuaire du Burundi.

Ce qui est généralement perçu comme une bonne nouvelle pour un port côtier, prôt payer trs cher pour gagner en profondeur, est plutôt vu comme une possible catastrophe dans un port lacustre. « Nous sommes confrontés des vagues normes qui abiment nos infrastructures. Et nous risquons de voir nos terre-pleins inondés », craint Bonaventure Sinzobakwira, directeur général de Global Port, unique opérateur sur le terminal de Bujumbura depuis 2012. Ne restent aujourd'hui qu'une soixantaine de centimètres de sécurité entre le niveau des eaux du lac et celui des quais. « Le risque de voir le port contraint d'arrêter ses activités est réel », poursuit-il. Ce serait une première pour le port de Bujumbura. Construit dans les années 1950 par les Belges, il n'a depuis jamais cessé de fonctionner. Durant la crise de ces cinq dernières années, il a certes vu fondre le volume de marchandises traitées, qui sont tombées au plus bas en 2015, à 100 000 tonnes (t), mais il en a manutentionné 220 000 t en 2020. De quoi établir un nouveau record, même si les trois quarts des volumes d'échanges commerciaux du pays passent toujours par la route plutôt que par le lac. Le port de Bujumbura réceptionne donc encore très peu de conteneurs. Ses trafics sont en grande majorité constitués de vracs solides (céréales, sucre, ciment, etc.) et liquides (20 000 t/an de produits pétroliers destinés à la République démocratique du Congo). Chaque mois, une quarantaine de navires d'une capacité maximale de 1 500 t de port en lourd viennent escale au long du quai principal de 400 mètres ou du terre-plein réservé aux colis lourds qui lui fait face. Changement d'objectif : Bujumbura est également relié au port zambien de Mpulungu, qui l'approvisionne en matériaux de construction, et celui de Kalemie, en RD Congo, qui fournit le Burundi en charbon et réceptionne les carburants entreposés à Bujumbura. Il est aussi relié au port de Kigoma, en Tanzanie, qui est connecté par le rail à la porte maritime de Dar es-Salam. Avec peu de perspectives d'augmentation de trafic dans l'immédiat, tant que la ligne ferroviaire traversant la Tanzanie n'est pas totalement modernisée. La Banque mondiale a prévu de décaisser 500 millions de dollars sur cinq ans pour rénover les voies. « Une nouvelle liaison pourrait doper les volumes du port de 200 000 t supplémentaires », estime Bonaventure Sinzobakwira, ce qui permettrait donc d'atteindre à terme le trafic annuel de 500 000 t, pour lequel le port avait été dimensionné à son origine. « Pour cela, encore faudrait-il réorganiser nos services afin d'être opérationnel 24 h/24 jours sur 7 », reprend le directeur général de Global Port. L'arrivée de volumes de trafic supplémentaires acheminés par rail favoriserait la réception de conteneurs sur Bujumbura, qui pourrait alors équiper son bassin de nouvelles grues. Un changement d'échelle pour le port lacustre qui, de son côté, nourrit ses propres rêves de grandeur. Terminal à conteneurs, chantier naval et dragage. L'autorité portuaire travaille en effet sur le premier projet de modernisation de son bassin depuis sa dernière réhabilitation de taille, dans les années 1980. Pour l'occasion, elle peut compter sur le soutien technique et financier de l'Agence japonaise de coopération internationale (Jica), dont les premiers experts ont débarqué en mai 2021 au Burundi. Le plan de développement prévoit deux phases. La première, d'un montant de 31 millions de dollars porte, entre autres, sur le dragage de l'ensemble du bassin portuaire, la construction d'un véritable terminal à conteneurs de 300 mètres (sur le quai remis à neuf, aujourd'hui réservé aux colis lourds), ainsi que sur la réalisation d'un chantier naval « jusqu'à présent, il n'en existe aucun sur les berges du lac. La seconde phase prévoit un investissement de 53,8 millions de dollars pour la modernisation du quai principal, la réfection des digues et des phares existants, ainsi que la construction d'une nouvelle jetée pour protéger l'entrée du port. Ces nouveaux équipements devraient favoriser le démarrage de nouvelles activités, dans le roulier et le transport de passagers. Les travaux ont démarré avec un peu de retard, le temps pour les Japonais de tenir compte du nouveau contexte provoqué par la montée soudaine des eaux, qui les a obligés à revoir leurs calculs. La livraison des premiers travaux est attendue dès la fin de 2021, l'ensemble du chantier devant s'étaler jusqu'en 2025. À cette date, le port de Bujumbura espère dépasser le demi-million de tonnes traitées annuellement, surtout si, entre temps, la situation avec le Rwanda est suffisamment apaisée pour que ce dernier réutilise le port burundais, comme il le faisait avant 2015. « Les projections de trafics devraient alors être prometteuses », veut croire Bonaventure Sinzobakwira, au nom de Global Port, unique concessionnaire des quais jusqu'en 2042. Par Olivier Caslin - Envoyé spécial à Bujumbura

À

(adsbygoogle = window.adsbygoogle || []).push({});