

Améliorer la logistique intérieure en Afrique de l'Est

Un nouveau pont international et un poste de douane facilitent le transport transfrontalier

Le pont international de Rusumo, à la frontière entre le Rwanda et la Tanzanie, joue le rôle clef de lien logistique pour les pays de l'intérieur de l'Afrique de l'Est. Ce pont est situé sur le Corridor central, une grande artère qui relie l'océan Indien au Rwanda. Pendant de nombreuses années, la circulation sur cette route a souffert d'encombrements permanents en raison des limitations imposées au trafic dues à la détérioration de la structure du pont et à la complexité des procédures douanières. Pour remédier à ce problème, le Japon a fourni une subvention de 3,72 milliards de yens (35,4 millions de dollars US) destinée au projet de construction du pont international de Rusumo et du poste frontière à guichet unique (OSBP, de l'anglais *One Stop Border Post*) conçu pour réduire de façon spectaculaire le temps de traversée de la frontière. Ce grand projet, qui bénéficiait d'un appui technique de l'Agence japonaise de coopération internationale (JICA), englobait la construction d'un nouveau pont et la mise en place d'un OSBP en vue de rationaliser les procédures douanières.

Avec ses deux voies, le nouveau pont, construit grâce à des technologies japonaises de haut niveau, facilite le transit en autorisant la circulation dans les deux sens. Et le nouveau guichet unique diminue les bouchons et améliore la fluidité du commerce transfrontalier. Jusque-là, il fallait en effet franchir la douane de chaque côté par des installations séparées, ce qui pouvait prendre quelque 14 heures, alors que les formalités peuvent désormais être effectuées plus promptement en un seul arrêt. Pendant huit années, les représentants de l'État japonais ont travaillé assidûment avec leurs homologues de divers organes publics rwandais et tanzaniens et de la Communauté d'Afrique de l'Est (CAE), qui s'est prononcée en faveur de l'adoption du concept de guichet unique et a encouragé la mise en place d'une législation adéquate. La JICA a en outre participé à l'élaboration de manuels opérationnels et de formations techniques destinés aux douaniers. Le 1^{er} mars 2016, le guichet unique tant attendu

a été inauguré et le temps requis pour les formalités douanières s'en est trouvé fortement réduit. Dès la première année de fonctionnement, estime la JICA, la nouvelle installation permettra d'économiser 1,8 million de dollars sur les coûts de transport aller et retour entre le port tanzanien de Dar es Salaam et Kigali, la capitale du Rwanda. L'amélioration du réseau logistique du Corridor central aura ainsi un effet bénéfique sur le flux de marchandises et contribuera grandement au développement économique et à la modernisation des pays de l'intérieur de l'Afrique de l'Est.

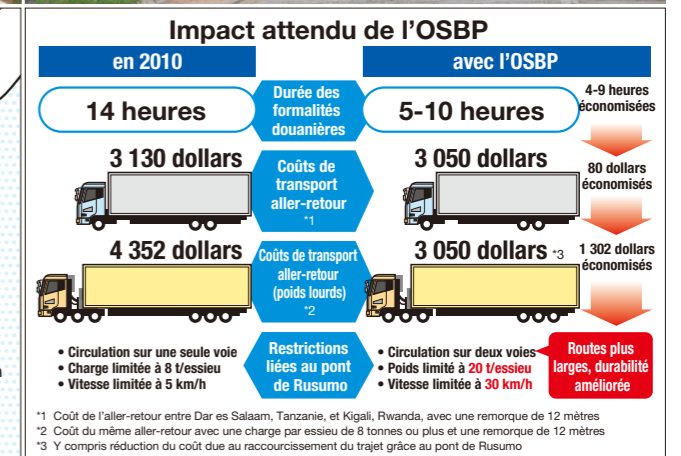
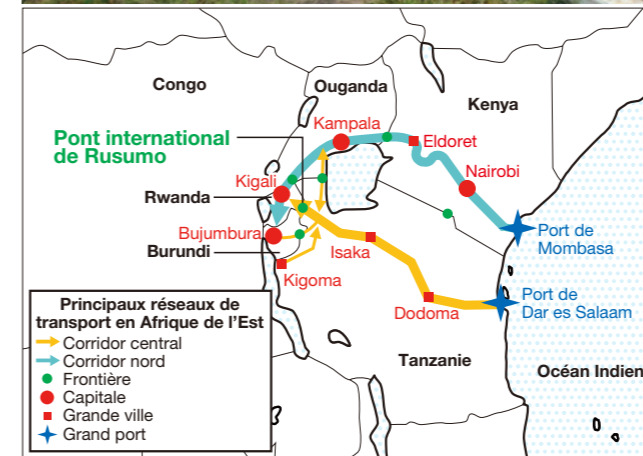
Autre impact positif du projet, celui-ci a permis aux ingénieurs locaux qui y ont participé d'améliorer leurs compétences. Ryutaro Murotani, intervenu en tant que représentant principal du Bureau du Rwanda de la JICA, observe que « les ingénieurs rwandais qui ont travaillé sur ce chantier ont utilisé leur expérience pour un autre projet : la construction d'un guichet unique à la frontière du Rwanda et de l'Ouganda ». Des représentants des entreprises locales de construction disent aussi que leur collaboration avec une entreprise japonaise sur le projet d'édification du pont leur a donné une bonne opportunité de se familiariser avec la technologie japonaise du génie civil et les techniques de construction d'ouvrages haut de gamme.

La JICA s'est fixé pour objectif d'aboutir à l'adoption d'un dispositif uniforme de guichets douaniers uniques dans l'intégralité du réseau de distribution africain, de façon à renforcer l'interconnectivité entre les pays de ce continent. L'agence s'est attelée à la préparation de ce projet et travaille à l'élaboration d'un ouvrage de référence de concert avec les organisations régionales et les organismes publics qui gèrent actuellement des postes frontières à guichet unique suivant leurs propres systèmes. Le soutien au projet du pont international de Rusumo s'inscrit dans cette perspective, et l'issue heureuse de cette entreprise constituera un pas en avant dans le soutien à venir au développement de l'Afrique.



1. Vue d'ensemble du nouveau pont international de Rusumo et du poste frontière à guichet unique (OSBP). La zone à gauche au-delà de la courbe de la rivière est le site de l'OSBP du côté tanzanien de la frontière. 2. Sur ce panneau commémoratif placé à l'entrée du pont figure le drapeau du Japon, entouré de ceux du Rwanda et de la Tanzanie. Les étudiants en architecture de l'université locale ont effectué de nombreuses visites sur le site pour observer les méthodes japonaises d'édification utilisées dans la construction du pont. 3. Un ingénieur d'une entreprise japonaise de construction (à gauche) prodigue des conseils à ses collègues locaux dans le cadre de leur collaboration sur le projet.

1 | 2
3



4 | 5
6 | 7

4. Embouteillages sur l'ancien pont et à son approche. Le côté rwandais de la frontière est au premier plan. Au fond, en Tanzanie, une file de camions attend de traverser la frontière. Les limites imposées pour l'ancien pont étaient de 8 tonnes par essieu pour la charge et de 5 kilomètres heure pour la vitesse. Les camions devaient le traverser un par un. 5. Vue du nouveau pont depuis la Tanzanie. La passerelle aux balustrades jaunes qu'on voit à gauche est l'ancien pont. 6. Grandes routes servant au transport des marchandises de l'océan Indien vers l'intérieur des terres. Le Corridor nord était jadis la route la plus utilisée, mais le trajet prenait beaucoup de temps du fait qu'il traversait deux frontières. Avec la mise en service du nouveau pont et de l'OSBP, le rôle du Corridor central dans l'infrastructure des transports s'est considérablement renforcé. 7. Les améliorations attendues du projet : outre la baisse des coûts de transport générée par l'ouverture du poste frontière à guichet unique, la mise en service du nouveau pont permet le passage de camions dépassant l'ancienne limite de charge de 8 tonnes par essieu.