

# MISE EN ŒUVRE DU PROGRAMME D'ACTION D'ALMATY

## RAPPORT DU BURUNDI

### I. INTRODUCTION

La République du Burundi est un pays enclavé situé à cheval entre l'Afrique Centrale et l'Afrique de l'Est. Comme les autres pays enclavés, le Burundi est désavantagé en termes d'accès aux marchés internationaux. Les distances aux ports maritimes régionaux en Tanzanie et au Kenya sont longues. La distance de Bujumbura (la capitale du Burundi) au Port de l'Océan Indien est de 1.100 km à vol d'oiseau tandis que celle de Bujumbura au Port de l'Océan Atlantique est de 1.900 km. De ce fait, les coûts de logistique sont très élevés. Ces tarifs élevés augmentent le coût des importations du Burundi et sapent la compétitivité de ses exportations. Le Burundi doit donc compter sur ses voisins pour son trafic commercial.

Bujumbura, la capitale, joue un rôle important dans le système logistique burundais. En effet, au Burundi, pratiquement toutes les marchandises, intrants agricoles et industriels, produits manufacturés, denrées alimentaires de base, équipements de transport et de communications sont importés. La connectivité aux marchés régionaux et internationaux se fait par un système multimodal composé de routes, du lac Tanganyika et du transport aérien.

En termes d'accès aux infrastructures, la densité du réseau routier dans les zones de terre arable est nettement moins élevée. De même, à peine 2% de la population a accès à l'électricité. La densité du réseau de télécommunications reste faible avec un taux de couverture de 3% de la population en téléphonie fixe, mobile et internet ; et plus de 90% des abonnés sont dans les zones urbaines.

Non seulement, l'accès aux services d'infrastructures est limité, mais le mauvais état des infrastructures se traduit par des coûts nettement plus élevés. Le prix des services peut représenter le double ou le triple de celui pratiqué dans les pays voisins, nuisant à la compétitivité des entreprises burundaises sur les marchés régionaux et mondiaux. Les Coûts et la mise à niveau de ces services affectent les opportunités commerciales des entreprises burundaises.

Bref, avant l'adoption du Programme d'Action d'Almaty, le Burundi en tant que petit pays enclavé, faisait face à beaucoup de difficultés et aux coûts importants d'accès aux marchés régionaux et mondiaux : des coûts de transport importants, des infrastructures faibles et des

services logistiques limités, des barrières non tarifaires excessives, accès difficile aux liquidités (crédit) à des conditions concurrentielles, faiblesse du secteur privé, accès difficile à l'électricité et à la téléphonie fixe et mobile, faible diversification des exportations, associations agricoles mal organisées, cadre légal et institutionnel non incitatif pour le commerce et l'investissement, cadre inapproprié pour le dialogue et le partenariat public-privé, faiblesse des capacités institutionnelles (insuffisance des ressources humaines et financières) à formuler et à mettre en œuvre des réformes, absence d'une stratégie d'intégration régionale, etc. Il était donc impératif que des mesures soient prises pour réduire les coûts logistiques et les contraintes limitant la création de la valeur ajoutée (énergie et télécommunications).

Le Plan d'Action d'Almaty qui prévoit entre autres l'accès de et à la mer par tous les moyens de transport, la réduction des coûts d'acheminement des importations, l'amélioration des services afin d'accroître la compétitivité des exportations, l'amélioration de la sécurité du transport routier et la sécurité des personnes le long des corridors vise effectivement à répondre à ce souci.

L'objet du présent rapport est de faire la lumière sur les principales réalisations et les contraintes majeures rencontrées par le Burundi dans la mise en œuvre dudit Plan d'Action depuis son adoption en 2003, à Almaty, au Kazakhstan.

L'élaboration du présent a essayé de tenir en compte les orientations édictées par les documents de référence au plan national, à savoir : le Document Vision 2025, le Document du Cadre Stratégique de Croissance et de Lutte contre la Pauvreté 2ème génération (CSLP II), le document de l'Etude Diagnostic sur l'Intégration commerciale (EDIC 2004), le Document d'Examen des Politiques commerciales : Rapport de la Communauté de l'Afrique de l'Est (octobre 2012) et le Document du Plan d'Action sur les infrastructures pour le Burundi. Tous les quatre documents s'attachent à favoriser le développement économique, à réduire les conséquences de la pauvreté et à améliorer les équipements d transport et de communication. Ils préconisent des politiques sociales et économiques dans lesquelles le commerce joue un rôle déterminant.

## **II. EVALUATION DES TENDANCES CLES EN MATIERE DE DEVELOPEMEN ECONOMIQUE, SOCIAL ET ENVIRONNEMENTAL.**

### **II.1 Résultats économiques récents et défis futurs**

#### **II.1.1 Résultats économiques globaux**

Selon le Rapport de l'Examen des politiques commerciales de la Communauté de l'Afrique de l'Est de 2012, l'économie du Burundi est en constante croissance depuis 2003 année qui correspond au dernier Examen de la politique commerciale du Burundi, même si le taux de croissance économique reste faible et en deçà des prévisions du CSLP I qui projetait une croissance moyenne de l'ordre de 6% à 7% par an.

En 2011, le taux de croissance réel du PIB au Burundi a atteint 4,2% contre 3,8% en 2010 et 3,5% en 2009. L'inflation globale s'est fixée à 9,5% en 2011 contre 6,4% en 2010, et 10,6% en 2009. En 2008, la pression sur la demande globale due à un choc sur les prix du pétrole et des produits alimentaires et un déficit énergétique a entraîné un taux d'inflation record de 26%. En 2012, il était prévu une croissance du PIB réel de 4,9% et une augmentation moyenne des prix de la consommation de 11,7%.

L'investissement a enregistré une nette augmentation grâce notamment aux travaux de reconstruction post conflit et à l'amélioration du climat des affaires. Le volume total des investissements en terme nominal a augmenté de 32,1% entre 2007 et 2010 (185,7 milliards de BIF contre 379,9 milliards BIF) ; et le taux d'investissement global est passé de 17,5% du PIB à 20,6% du PIB sur la même période.

#### **II.1.2 Croissance sectorielle**

Selon le même rapport, l'économie du Burundi reste dominée par le secteur primaire (agriculture, élevage et pêche) qui représente 42,9% du PIB en 2010 contre 43,7% en 2007. Le secteur primaire occupe environ 90% de la population active et représente plus de 90% des recettes d'exportation. Néanmoins, le poids de l'agriculture dans le PIB est en baisse depuis quelques années au profit du secteur tertiaire, en particulier les services marchands.

Le secteur secondaire composé essentiellement de l'industrie et de la construction, a observé une stagnation depuis 2003 et a représenté en moyenne 15,5% du PIB par an sur la période. L'industrie au Burundi dominée par l'industrie agroalimentaire (57,5% du secteur) et les activités de constructions (5% en moyenne du secteur) concernent essentiellement les infrastructures socioéconomiques.

Le secteur tertiaire continue sa croissance amorcée en 2005, puisque son poids dans le PIB est passé de 34,3% en 2007 à 35% en 2009 et 2010 respectivement. Ce changement dans la structure de l'économie burundaise s'explique par la montée en puissance des services, surtout les sous secteurs de l'administration publique qui représente 22,2% du PIB en 2009 et 2010 après 9,7% et 11,1% respectivement en 2005 et 2006 ; et les transports et communications (5,2% du PIB en 2009 et 2010) en volume (après 2,9% et 3% respectivement en 2005 et 2006).

### Burundi, évolution des principaux agrégats économiques, 2005-2010

	2005	2006	2007	2008	2009	2010
PIB au prix du marché (millions de BIF)	860,900	946,402	1,060,132	1,386,199	1,637,111	1,843,893
PIB au prix du marché (millions de \$EU)	796	920	980	1,169	1,331	1,498
PIB réel, taux de croissance (%)	0,9	5,1	3,2	4,3	3,4	3,9
Population (en millions)	7,4	7,6	7,8	8,1	8,3	8,5
PIB nominal par habitant (\$EU)	107,9	121,0	125,0	144,8	160,3	175,9
<i>En % du PIB</i>						
<b>Répartition sectorielle du PIB</b>						
<b>Secteur primaire</b>	<b>45,2</b>	<b>45,1</b>	<b>43,7</b>	<b>43,5</b>	<b>42,8</b>	<b>42,9</b>
<b>Secteur secondaire</b>	<b>15,4</b>	<b>15,3</b>	<b>15,3</b>	<b>15,4</b>	<b>15,7</b>	<b>15,8</b>
Industries, mines et énergie <sup>b</sup>	10,6	10,4	10,3	10,2	10,2	10,3
Construction	4,8	4,9	5,1	5,2	5,4	5,5
<b>Secteur tertiaire</b>	<b>32,5</b>	<b>32,8</b>	<b>34,3</b>	<b>34,5</b>	<b>35,0</b>	<b>35,0</b>
Services marchands	11,5	11,5	12,5	12,5	12,8	12,8
Services non marchands	21,0	21,2	21,9	22,0	22,2	22,2
<b>PIB au cout des facteurs</b>	<b>93,1</b>	<b>93,2</b>	<b>93,3</b>	<b>93,4</b>	<b>93,5</b>	<b>93,6</b>
<b>Impôts indirects moins subventions</b>	<b>6,9</b>	<b>6,8</b>	<b>6,7</b>	<b>6,6</b>	<b>6,5</b>	<b>6,4</b>
<b>Comptes nationaux</b>						
Consommation finale privée	92,0	94,9	95,1	87,0	81,8	80,0
Consommation finale publique	26,5	27,3	27,1	41,6	36,7	39,2

	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Formation brute de capital fixe	10,5	16,3	17,5	22,3	22,1	20,6
Variation des stocks	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Exportations nettes	-29,1	-38,5	-39,8	-50,9	-40,7	-39,7
Exportations de biens et services	11,5	10,1	8,6	9,0	7,3	9,1
Importations de biens et services	40,6	48,6	48,3	59,9	48,0	48,8
<b>Prix et taux d'intérêt</b>						
Inflation (IPC, variation %)	13,5	2,8	8,3	24,1	11,0	6,4
Taux des dépôts (taux d'intérêt)	9,6	8,9	8,3	8,1	7,6	7,3
<b>Taux de change</b>						
BIF par dollar EU (moyenne annuelle)	1,082	1,029	1,082	1,186	1,230	1,231
<b>Finances publiques</b>						
Recettes et dons	32,5	30,4	34,3	28,7	25,9	39,4
Recettes	20,5	19,3	19,0	18,8	18,9	19,9
Recettes fiscales	18,5	17,3	17,5	17,1	17,0	18,6
Recettes non fiscales	2,0	2,0	1,5	1,7	1,4	1,3
Recettes spéciales (COMESA)	0,0	0,0	0,0	0,0	0,5	0,1
Dons	12,0	11,1	15,2	9,9	6,5	19,3
Dépenses	34,7	33,7	37,1	31,6	32,8	46,8
Dépenses courantes	25,7	24,0	25,0	26,1	26,4	27,5
Dépenses sur biens et services	16,1	17,4	17,3	18,6	17,3	16,8
Salaires	8,5	9,5	10,5	11,2	11,0	11,5
Achats de biens et autres services	7,6	7,9	6,7	7,5	6,3	5,3

	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Subventions et autres transferts	3,5	3,8	4,4	5,2	6,9	8,5
Paiements d'intérêts	3,7	2,1	2,8	1,9	1,6	1,6
Dépenses sur les fonds spéciaux	2,4	0,7	0,5	0,4	0,5	0,6
Solde courant hors dons	-5,2	-4,7	-6,0	-7,3	-7,5	-7,6
Solde courant dons compris	6,8	6,4	9,3	2,6	-0,5	11,9
Dépenses en capital	9,0	9,7	12,1	5,5	6,4	19,3
Solde global hors dons (base droits constatés)	-14,2	-14,3	-18,1	-12,8	-13,9	-26,9
Solde global dons compris (base droits const.)	-2,3	-3,3	-2,8	-2,9	-6,9	-7,4
Financement	2,3	3,3	2,8	2,9	6,9	7,4
Financement extérieur	1,6	2,1	0,9	1,0	4,7	6,1
Financement intérieur net	0,4	3,9	0,4	2,4	5,2	1,3
Erreurs et omissions	0,2	-2,7	1,6	-0,5	-3,1	0,0
<b>Dettes publiques</b>						
Dettes intérieures (à fin d'année)/PIB	22,4	24,4	22,7	19,7	22,4	23,2
Dettes extérieures (à fin d'année)/PIB	144,6	140,0	144,4	113,1	34,3	28,6

Sources: Ministère du Plan et du Développement Communal (2011), *L'Economie Burundaise en 2010*; et Banque de la République du Burundi (2012), *Rapport annuel 2011*.

### II.1.3 Modernisation du cadre légal et réglementaire lié à la facilitation des échanges commerciaux

#### 1. Création de l'Office Burundais de Recettes (OBR)

La principale réforme opérée concerne la mise en place de l'OBR suivant la loi n° 1/11 du 14 juillet 2009. Cette loi a totalement renouvelé l'organisation des services fiscaux et douaniers en instituant une agence dotée d'une très grande autonomie de gestion en lieu et place des administrations de type ministériel antérieures, et fonctionnant sur le modèle de gestion axée sur les résultats. L'OBR soutient activement les ambitions du Burundi vers une intégration régionale accrue. Des nouveaux postes frontières avec un trafic rationalisé et simplifié ont été construits entre 2011 et 2012 et l'activité se poursuivra au-delà. Des accords bilatéraux avec les pays frontaliers ont été signés pour le fonctionnement des postes frontières à guichet unique. Les systèmes informatiques ont été déployés dans certains postes frontières et d'autres sont en cours de déploiement, et de nouvelles procédures douanières ont été adaptées avec l'intention de faciliter et d'accélérer le passage des marchandises à travers les frontières. Les vieux systèmes et procédures à base de papier hautement bureaucratique ont été remplacés par des pratiques et procédures modernes prises en charge par des systèmes informatiques. L'OBR bénéficie du soutien du Gouvernement du Burundi dans la mise en place des systèmes informatiques.

Les autres réformes portent respectivement sur :

2. **La Vision du Burundi 2025**, qui est aussi un instrument de planification du développement économique et social à long terme, qui orientera les politiques et stratégies nationales en matière de développement durable dans le but de satisfaire les besoins des générations présentes et futures.

Le document s'appuie sur certains axes essentiels qui permettront de marquer une rupture avec les tendances négatives du passé. Les axes stratégiques qui intéressent ce rapport sont de 3 ordres :

D'abord, au regard du poids important de l'agriculture dans l'économie burundaise et de son caractère rudimentaire, il est envisagé sa modernisation, et le développement de l'agro-industrie. Les autorités nationales souhaitent également développer des secteurs à fort potentiel de croissance tels que le tourisme, les télécommunications et les mines. Enfin, une place de choix est accordée à l'industrialisation et au développement du secteur privé au Burundi au cours des prochaines années. Sous ce pilier, la vision « Burundi 2025 » accorde une priorité aux infrastructures économiques y compris l'énergie.

L'autre axe est le renforcement de l'intégration régionale et l'attraction des gains qui en découlent. En effet, outre la Communauté de l'Afrique de l'Est (CAE), le Burundi est aussi membre du Marché commun de l'Afrique australe et orientale (COMESA), de la Communauté économique des pays des Grands Lacs (CEPGL) et de la Communauté économique des Etats d'Afrique centrale (CEEAC). Ainsi, les autorités entendent rationaliser les engagements pris auprès de ces différentes communautés en mettant en œuvre les

réformes appropriées, et surtout rendre les produits burundais compétitifs sur les différents marchés régionaux. La diversification de la base exportable et le développement de la compétitivité des entreprises locales est une condition indispensable au succès de la politique d'intégration régionale.

Le dernier axe concerne le renforcement du partenariat international, le Burundi cherche à créer des synergies entre les différents partenaires au développement et promouvoir un cadre de dialogue dans le processus de planification du développement, de financement et de mise en œuvre de la vision « Burundi 2025 ».

3. Inspiré de la vision « Burundi 2025 », le Gouvernement burundais a adopté son premier **Cadre stratégique de croissance et de lutte contre la pauvreté (CSLP I)** en septembre 2006. Ce document a fait l'objet d'une évaluation et a été mis à jour en janvier 2012. Le Cadre Stratégique de Croissance et de Lutte contre la Pauvreté Deuxième génération (CSLP II) vise à créer un environnement favorable au développement durable du Burundi dans une perspective de réalisation des Objectifs du Millénaire pour le Développement (OMD) et de la vision « Burundi 2025 ».

La mise en œuvre du CSLP I a enregistré des résultats encourageants concernant les volets de la sécurité, de la gouvernance, du développement du capital humain et de l'accès aux services sociaux de base. Cependant, la croissance économique demeure encore faible en raison principalement d'un secteur agricole peu performant, d'une base très étroite des exportations et de la faiblesse des investissements et du secteur privé, et n'a pas permis d'influencer la situation des pauvres. Par contre, la mise en œuvre du CSLP I a permis au Burundi d'atteindre le point d'achèvement dans le cadre de l'initiative en faveur des Pays très endettés (PPTe) du FMI et ainsi obtenir une remise substantielle de sa dette vis-à-vis de ses créanciers internationaux.

Pour remédier à cette situation, le CSLP II s'est fixé entre autres comme axes stratégiques, la transformation de l'économie burundaise pour une croissance soutenue et créatrice d'emplois, l'amélioration de l'accessibilité et de la qualité des services sociaux de base et le renforcement du socle de la protection sociale et la gestion de l'espace et de l'environnement pour un développement durable.

4. La mise en place par Décret d'un cadre de Dialogue pour le partenariat secteur public-secteur privé en juin 2008. Ce cadre qui est doté d'un Secrétariat permanent, entend servir de plateforme de concertation et de dialogue des autorités au plus haut niveau au sujet des questions de développement du secteur privé.
5. Enfin, l'état a accentué son processus de privatisation en se retirant de plusieurs secteurs clés de l'économie, y compris le secteur des services comme celui des transports. Le Gouvernement actuel compte un Ministère chargé de la Bonne



Gouvernance et de la Privatisation qui relève directement du Président de la République.

Il a pour mission de superviser et conduire la politique de privatisation des entreprises publiques, et d'instaurer les réformes structurelles et institutionnelles qui y sont liées.

6. La volonté et les efforts du Burundi en matière de politique d'investissement ont été concrétisés par l'adoption d'un nouveau Code des Investissements en 2008 suivant la loi N° 1/24 du 10 septembre 2008.

Ce nouveau Code est largement proche de ceux des pays de la CAE. En plus, la loi n° 1/23 du 24 septembre 2009 détermine les avantages fiscaux octroyés aux investisseurs. Ces avantages comprennent des exonérations de droits de douane pour certains biens d'équipements, un crédit d'impôt de 37% pour les biens d'investissement amortissables, des exemptions de paiement de la TVA à titre d'acompte pour des projets d'investissement supérieurs à 500 millions de BIF, des droits compensatoires réduits de 5% à 1,5% lorsque l'investissement est supérieur à un milliard BIF, ou encore la réduction du droit d'imposition de 2% lorsque l'entreprise crée entre 50 et 200 emplois.

Le cadre institutionnel du Burundi en matière de politique d'investissement s'est renforcé avec la création de l'Agence de promotion des Investissements (API) en 2009 suivant la loi n° 100/177 du 19 octobre 2009. L'API a pour missions essentielles d'informer en matière de promotion de l'investissement et de l'exportation, d'assister et appuyer les investisseurs en général notamment dans l'obtention des documents et l'accomplissement des formalités, concevoir les réformes nécessaires à l'amélioration du climat des affaires, interpellier les administrations en cas de non ou mauvaise application du Code des Investissements, ect.

Le Burundi a été classé 169 ème sur 183 pays selon le classement Doing Business 2012 de la Banque Mondiale, gagnant ainsi huit places par rapport à l'année précédente. Le Burundi a pris l'engagement de poursuivre ses efforts dans l'amélioration du climat des affaires.

## **II.2 Défis futurs**

Selon les dernières prévisions effectuées par le CSLP II, la croissance du PIB estimée à 4,2% en 2011 se situerait à 5,1% en 2012 et atteindrait 8,2% en 2015. En moyenne, sur la période 2012-2015, l'économie du Burundi afficherait une croissance de 6,9% par an soit 3% au-dessus du taux de sa croissance moyenne enregistrée entre 2007 et 2011. Cette croissance serait tirée par des évolutions au niveau des trois secteurs primaire, secondaire et tertiaire.

L'amélioration des conditions économiques des plus pauvres et le succès des politiques futures devra se faire en concordance avec la maîtrise de plusieurs défis. Les priorités suivantes constituent entre autres les défis majeurs du Burundi pendant les années à venir :

- intensifier les systèmes de production agricole ;
- accroître l'efficacité des dépenses publiques ;
- développer le secteur privé moteur de la croissance économique ;
- renforcer la capacité de production énergétique ;
- renforcer les capacités nationales en matière de politique commerciale ;
- Améliorer le climat des affaires et ;
- diversifier la base exportable nationale.

## **II. 3 LES POLITIQUES DE TRANSIT**

### **III.1 Les Réformes nationales pour améliorer le cadre institutionnel et juridique relatifs au transport**

Au regard de sa situation de pays enclavé, le développement des transports occupe une place de choix dans les priorités du Burundi en matière de développement socio-économique. Avec un réseau routier de 7.059 km et la présence du lac Tanganyika, les autorités entendent développer aussi bien le transport routier, lacustre et aérien. Plusieurs programmes de modernisation et d'entretien ont été initiés dont la création du Fonds routier national et la création de l'Agence de location du matériel.

Les principaux objectifs poursuivis par le Gouvernement sont le désenclavement des zones rurales, le renforcement de la compétitivité, de la production nationale et l'intégration régionale. Dans le cadre de la diversification des voies d'accès, le Gouvernement accorde une attention particulière à la prochaine extension du chemin de fer entre la République Unie de Tanzanie et le Burundi.

Afin de coordonner la logistique et les problèmes complexes des transports, le Burundi a signé en 2006 un accord multilatéral portant mise en place d'une Agence de facilitation du transport de transit le long du Corridor Central « Central Corridor Transit Transport Facilitation Agency (CCTTFA) ». Les autres parties prenantes sont la République démocratique du Congo, le Rwanda, la Tanzanie et l'Ouganda.

Ce corridor est constitué d'un réseau multimodal comprenant le port de Dar-Es-Salaam, une ligne de chemin de fer de 1.254 km reliant Dar-Es-Salaam à Kigoma, le transport par voie d'eau sur le lac Tanganyika jusqu'à Bujumbura et en RDC et un réseau routier Dar-Es-Salaam et Burundi et le Rwanda via Dodoma, Singida, Nzega et Lushunga. Il est régi par l'Accord multilatéral sur l'organisme, dont les principaux objectifs consistent à :

- Assurer que le corridor central est efficace et financièrement avantageux ;

- Faire la promotion commerciale du corridor en vue d'augmenter son utilisation ;
- Faciliter la planification de l'infrastructure et le fonctionnement du corridor grâce à la collecte, le traitement et la diffusion de données sur le trafic, à l'analyse de la compétitivité du corridor et aux renseignements commerciaux ;
- Veiller à l'entretien durable de l'infrastructure ;
- Améliorer les procédures douanières de transit, la mise en œuvre de contrôles douaniers communs et la mise en place de services douaniers adjacents aux frontières terrestres et dans les ports maritimes.

La structure de gestion de la CCTFA est la suivante : un Conseil de Ministres inter-états, un Conseil d'Administration ; un Comité consultatif des parties prenantes et un Secrétariat permanent.

Les principales parties prenantes (des secteurs public et privé) représentent les directions ministérielles chargées des questions de transport, les douanes, les autorités et les entreprises portuaires, les exploitants de terminaux, les associations d'affréteurs/fabricants, les associations d'agences maritimes, les entreprises ferroviaires, les sociétés de holding des chemins de fer, les transitaires, et les entreprises de transport routier, et maritime.

La Banque Africaine de développement (BAD) a accordé au secrétariat une aide de démarrage de 1,8 million de dollars des EU sur trois ans, à partir de janvier 2007. Depuis lors, le secrétariat a commencé à mettre au point son propre mécanisme d'autofinancement.

En dépit de ces réformes, la performance de la logistique du Burundi reste la plus faible de la Communauté Est Africaine. Les améliorations de la logistique au Burundi sont plus lentes que celles de ses principaux partenaires commerciaux.

Une stratégie nationale d'amélioration de la logistique s'impose au Burundi qui lui permettra de mieux coopérer avec ses voisins qui ont accès à la mer.

### **III.2 Simplification et harmonisation du transit et règlements relatifs au commerce**

Après l'adhésion du Burundi à l'EAC, le 1er juillet 2007, et à son union douanière, tous les tarifs intérieurs à la communauté ont été éliminés. Des règles d'origine communautaires ont été instituées et l'élimination des droits de douane et taxes d'effets équivalents sur les produits originaires de l'EAC est devenue effective en 2010. En pratique, le Burundi qui avait déjà totalement libéralisé ses échanges avec le Rwanda et le Kenya en vertu de la zone de libre échange du COMESA et partiellement avec l'Ouganda, a en plus ouvert son marché à la République Unie de Tanzanie.

Avec son adhésion à l'union douanière de l'EAC, le Burundi applique le tarif extérieur commun (TEC) à trois bandes : 0% sur les matières premières et biens d'équipements, 10% sur les biens intermédiaires, et 25% sur les produits finis. Le TEC de l'EAC comprend 5.432 lignes à 8 chiffres au niveau de la nomenclature du système harmonisé (SH). Le protocole prévoit de revoir le tarif le plus élevé après cinq ans. En plus, des taux plus élevés de 35% à 100% s'appliquent à des produits jugés sensibles tels que les produits laitiers, le blé, le riz, le sucre, le maïs et les tissus en coton. Le protocole instituant le Marché Commun de l'EAC qui est entré en vigueur au Burundi en juillet 2010 prévoit en outre la libre circulation des biens, des personnes et des travailleurs, le droit d'établissement, le droit de résidence et la libre circulation des services et des capitaux.

La législation douanière du Burundi a par conséquent subi une très grande mutation avec l'application du « Customs Management Act » de l'EAC, en remplacement de la loi n°1/02 du 11 janvier 2007 portant code des douanes du Burundi.

### **III.2.1 Réformes au niveau des douanes et de la gestion des frontières**

La création de l'OBR a rendu le commerce plus transparent grâce à l'utilisation des technologies de la communication et de l'information (TIC). Parmi les progrès réalisés par l'OBR, nous citerons :

- l'introduction de la déclaration électronique à la douane ;
- la prolongation des heures de travail : de 7h30 à 20 heures au lieu de 7h30 à 15h30 ;
- la migration du système d'informatisation SYDONIA ++ à World SYDONIA dans les douanes en vue de réduire les temps de déclaration ;
- la présence des guichets des banques commerciales dans les bureaux des douanes ;
- l'informatisation de certains postes frontières ;
- les procédures de la gestion des T-1 mises en œuvre depuis juillet 2011 ;
- l'augmentation des bureaux de dédouanement ;
- l'introduction du système de partage informations avec d'autres administrations douanières aux postes frontières d'importance ;
- l'enregistrement obligatoire des déclarants en douane dans une association professionnelle ;
- l'harmonisation des règles de l'évaluation en douane, des règles d'origine et adoption de méthodes fondées sur l'analyse des risques en remplacement des contrôles physiques systématiques en vue de réduire les délais.

### **III.2.2 Accords bilatéraux, sous régionaux et régionaux pour améliorer le transport**

Le Burundi a adhéré au fil des années, pour des raisons diverses à certaines initiatives d'intégration régionales notamment la Conférence internationale sur la région des Grands Lacs (CIRGL), l'initiative du Bassin du Nil, l'Autorité du Lac Tanganyika, la Communauté économique des Pays du Grand Lac (CEPGL), la Communauté économique des Etats d'Afrique Centrale (CEEAC), le Marché Commun de l'Afrique Australe et Orientale (COMESA) et la Communauté de l'Afrique de l'Est (CAE). Depuis octobre 2008, le pays négocie au sein de la CAE un Accord tripartite SADC-COMESA-CAE qui vise à créer une zone de libre-échange entre ces trois communautés régionales.

#### **1. COMESA**

Dans le cadre de la facilitation du commerce à l'intérieur et à l'extérieur de la région, les pays membres du COMESA poursuivent des programmes d'amélioration des systèmes de transport et de communications en vue de la réduction des tarifs intra COMESA. Les Etats membres ont créé une Zone de libre Echange depuis le 31 octobre 2011 et le Burundi en est membre depuis janvier 2004. Le Burundi a ratifié en 2006 le Régime COMESA de garantie du cautionnement douanier (RGCD) dont l'objectif est l'élimination des coûts administratifs et financiers superflus.

Le Burundi applique le système de péage de transit harmonisé au niveau du COMESA. Il applique également le système de licence de transport COMESA qui permet aux camions de transport international d'avoir une licence unique, valide toute la région et permettant aux camions de pouvoir charger des marchandises dans tous les Etats membres. Le Burundi applique aussi le système de la carte jaune du COMESA qui est un régime d'assurance automobile couvrant la responsabilité civile et les frais médicaux des victimes des accidents de la circulation causés par des conducteurs étrangers en provenance de la région COMESA.

#### **2. La Communauté Est Africaine (CAE)**

C'est au sein de la Communauté de l'Afrique de l'Est (CAE) que le Burundi a réalisé ses avancés les plus notables en termes d'intégration commerciale régionale ; et il est attendu que ce processus d'intégration régional soit renforcé au cours des prochaines années avec la mise en place d'une union économique et monétaire et d'une fédération politique. Concernant la consolidation des progrès accomplis, le Gouvernement entend effectuer un suivi rigoureux des étapes qui restent à franchir, à savoir :

- l'opérationnalisation complète du protocole du Marché Commun au niveau de ses quatre libertés et ses droits corollaires du droit d'établissement et de résidence ;
- l'harmonisation des lois nationales de mise en application de la loi communautaire, notamment dans les domaines clés que sont l'immigration, le commerce, les finances, l'investissement, la sécurité, la gouvernance et la sécurité alimentaire ;

- la poursuite de la libéralisation du commerce des services ;
- les négociations sur le protocole de l'Union monétaire ; et
- la poursuite des négociations dans le cadre de l'accord tripartite CAE-COMESA-SADC

Pour le Gouvernement du Burundi, la politique commerciale et d'investissement doit permettre de transcender les faiblesses naturelles (enclavement) et structurelles de l'économie burundaise. Le Gouvernement négocie actuellement les accords commerciaux préférentiels au sein de la Communauté Est Africaine (CAE) avec l'Union européenne (APE) et plus tard avec les Etats-Unis (Accord sur le commerce et l'investissement).

Depuis 2003, le Burundi a poursuivi un programme de levée des barrières tarifaires et non tarifaires au commerce des biens et des services. Aussi, le pays a mis en place un comité national chargé de suivi du mécanisme d'identification et d'élimination des Barrières non tarifaires (BNT) et participe activement au forum régional de la CAE sur les BNT.

### **3. La Zone de Libre-Echange Tripartite (TFTA) COMESA-EAC-SADC**

Le Burundi reconnaît les complications engendrées par l'appartenance à diverses communautés régionales. Cela complique sa politique commerciale se traduisant par un ensemble imbriqué d'engagements commerciaux régionaux qui divergent sur le plan des règles et des objectifs. C'est pour cette raison que le Burundi fait partie de la TFTA regroupant les trois communautés économiques régionales, soit le COMESA, la SADC et la CAE. Il entend ainsi appuyer l'harmonisation des régimes commerciaux des trois communautés. 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.

La TFTA ouvre également la voie à une accélération de l'intégration au sein de la CAE en éliminant les obstacles posés par l'appartenance à différentes communautés économiques régionales.

### **4. La Communauté Economique des Pays des Grands Lacs (CEPGL)**

Le Burundi a fondé la CEPGL avec le Rwanda et la RDC en 1976. Après son effondrement dans les années 1990, cette communauté s'est reformée en 2007. La CEPGL a cinq priorités : la paix, la sécurité, la démocratie et la bonne gouvernance, l'agriculture et la sécurité alimentaire, l'énergie, les infrastructures et les communications, l'éducation, la recherche et l'investissement.

La CEPGL qui regroupe le Burundi, le Rwanda et la République Démocratique du Congo (RDC) a introduit un laissez-passer unique pour les résidents des Etats membres en 2009. Les titulaires de ce document peuvent circuler librement dans la Communauté pendant une

période maximale de trois jours. Cette mesure a facilité les échanges de marchandises et de services sur une petite échelle dans les communautés frontalières du Burundi.

Les orientations futures en matière de politique commerciale et d'investissement au Burundi sont énumérées principalement dans le document vision « Burundi 2025 », le Cadre stratégique de croissance et de lutte contre la pauvreté (CSLPII), et dans la mise à jour en 2012 de l'étude diagnostique sur l'intégration au Commerce (EDIC). D'autres documents de stratégies sectorielles ont également été adoptés par le Gouvernement. Les principaux éléments de cette stratégie commerciale et d'investissement se mettront en œuvre conjointement avec les orientations sous régionales notamment au sein de la CAE et du COMESA. L'objectif global poursuivi par les autorités burundaises est de veiller à ce que la libéralisation du commerce contribue au développement économique et à la réduction de la pauvreté. En particulier, ils visent à s'assurer que les avantages tirés d'un commerce plus ouvert au niveau régional et multilatéral profitent aux populations à travers une croissance économique forte, un développement de l'emploi et un choix plus large de produits meilleurs pour les consommateurs.

Le Burundi est aussi membre de la Communauté Economique des Etats de l'Afrique Centrale (CEEAC).

## **5. L'UNION EUROPEENNE**

Le Burundi entretient des relations commerciales séculaires avec l'Union européenne qui reste la première destination des exportations du pays. En 2010, les exportations du Burundi vers l'UE représentaient 31% du total des exportations contre 22,8% pour les pays africains ; 10,6% pour les pays du Moyen-Orient ; et 8,4% pour l'Asie.

En tant que Pays moins avancé, le Burundi bénéficie de l'initiative « Tout sauf les armes » de l'Union européenne et négocie depuis novembre 2007 un Accord de partenariat économique avec l'UE au sein de la CAE. Les autorités du Burundi bien qu'œuvrant pour la diversification de leurs partenaires commerciaux entendent renforcer la coopération économique et commerciale avec l'UE au cours des prochaines années.

### **5. Accords Commerciaux Bilatéraux**

Le Burundi a conclu des accords économiques, commerciaux et techniques bilatéraux avec certains pays aussi bien en Afrique, en Asie et avec les Etats-Unis. L'objectif poursuivi par les autorités est de promouvoir les échanges et diversifier les partenaires commerciaux.

Ainsi, le Burundi est bénéficiaire de l'initiative pour les opportunités et la croissance en Afrique (AGOA) du Gouvernement américain depuis 2006.

Actuellement, le Gouvernement entend rationaliser ses interventions au niveau des différentes organisations régionales et en tirer un meilleur parti. A ce titre, une stratégie

nationale d'intégration régionale est en cours d'initiation par le Ministère à la Présidence en charge des affaires de la Communauté Est Africaine avec l'appui technique et financier du PNUD. A terme, il s'agira pour les autorités du Burundi d'identifier les atouts et faiblesses de chacune des initiatives régionales et de décider de continuer à y participer ou non.

## **7. ENGAGEMENTS MULTILATERAUX**

### **ORGANISATION MONDIALE DU COMMERCE (OMC)**

L'organisation mondiale du commerce (OMC) et le système commercial multilatéral sont au cœur de la politique commerciale du Burundi, car les autorités de ce pays pensent qu'un système fondé sur les règles internationales constitue le meilleur moyen de garantir que les échanges commerciaux entre les pays quel que soient leurs tailles et niveaux de développement restent ouverts et équitables ; et que la prospérité bénéficie au plus grand nombre. En vertu du traitement spécial et différencié (TSD), le Burundi entend accroître ses gains du système de l'OMC et des négociations du Programme de Doha pour le développement (PDD) en cours. Il accorde une place importante aux négociations sur l'agriculture, notamment l'accès aux marchés pour ses exportations par le maintien du TSD, de même que le recours à un système de stabilisation des cours mondiaux des matières premières agricoles. Le Burundi espère que les négociations de Doha vont permettre de résoudre la question des subventions agricoles octroyées par les pays développés (principalement les Etats-Unis et l'UE) à leurs agriculteurs au détriment des PMA.

Depuis son dernier examen commercial en 2003, le Burundi en tant que PMA a poursuivi la mise en œuvre des accords de l'OMC ; même si de nombreuses réformes restent à être instituées en vue de la conformité. De même, les négociations sur la libéralisation du commerce des services au niveau régional (COMESA et CAE) et les autres négociations commerciales en cours, notamment les accords de partenariat économique (APE) avec l'Union européenne et l'accord sur le commerce et l'investissement avec les Etats-Unis se déroulent dans le respect des règles multilatérales de l'OMC.

Enfin, le Burundi entend renforcer davantage ses capacités en matière de connaissance du système de l'OMC et souhaite pour ce faire bénéficier d'une assistance technique continue de la part de l'OMC et d'autres partenaires actifs en matière d'aide liée au commerce.

## **IV. QUESTIONS FONDAMENTALES DE POLITIQUES DE TRANSIT**



Le Gouvernement du Burundi canalise ses engagements en matière de transport à travers le Ministère des Transports, des Travaux Publics et de l'Équipement. Avant de répondre aux questions relevant du transit, donc du transport international, le Burundi s'est à priori attelé à résoudre les problèmes internes relatifs au transport en commençant par la modernisation du cadre légal. Concernant les transports internationaux, il a renforcé le partenariat avec ses voisins principalement à travers la signature des accords bilatéraux ou sous-régionaux ainsi que l'harmonisation du cadre légal et des pratiques spécialement avec les États Membres de la Communauté Régionale Est-Africaine dont il fait partie.

**IV.1. Transport intérieur :** Le Gouvernement a mis en place ou révisé les lois et textes réglementaires en vue d'assurer à la population burundaise une saine circulation des personnes et des biens sur tout le territoire national. Lors de l'adoption du Plan d'Action d'Almaty, la législation en matière de transport était presque inexistante, les quelques textes de loi existant dataient pour la plupart de la période coloniale (avant 1962) et étaient par conséquent devenus caduques. Conscient que les transports jouent un rôle primordial dans le développement économique et social d'un pays, le Burundi a matérialisé ses engagements visant à répondre aux besoins actuels de la population dans le domaine du transport. Différents textes législatifs ont été élaborés ou révisés. Nous citerons entre autres:

- le Décret n° 100/286 du 12 octobre 2007 portant réorganisation du Ministère des Transports, Postes et Télécommunications ;
- l'instauration de l'Office Burundais des Recettes (OBR, seul organe chargé de collecter les recettes de l'État) en vue d'harmoniser avec les autres États Membres de l'EAC ;
- la Loi n° 1/04 du 17 février 2009 portant sur les Transports Intérieurs Routiers ;
- l'Ordonnance Ministérielle n° 730/523 du 23 avril 2009 portant création du département des Transports Internationaux ;
- le Décret n° 100/70 du 16 avril 2008 portant renouvellement d'immatriculation des véhicules automobiles au Burundi ;
- l'Ordonnance Ministérielle 730/068 du 20 janvier 2005 fixant les conditions d'exploitation des véhicules affectés au transport rémunéré de personnes en service bus et mini-bus ;
- la Loi portant révision du code de la circulation routière du 23 novembre 2011

#### **IV.2 Transport aérien**

Les actions suivantes ont été menées :

- la promulgation de Loi n°1/13 du 2 mai 2012 portant code de l'aviation civile au Burundi ;

- dans le domaine de l'aviation civile, de l'aéronautique, des télécommunications aéronautiques et de la lutte contre incendie d'aéroport, des équipements modernes ont été installés pour le rendre plus compétitif;

- de 2009 à 2011, des textes réglementant l'aviation civile du Burundi ont été élaborés et adoptés y compris le Plan d'Urgence de l'Aérogare de Bujumbura, le Plan de Recherche et de Sauvetage (SAR) ;

- promulgation en 2012 de la loi n° 1/13 portant code de l'aviation civile du Burundi ;

- des accords commerciaux entre le Gouvernement du Burundi et certaines compagnies de transport aérien ont été signés ou révisés.

En ce qui concerne le transport lacustre et ferroviaire, les grandes réalisations qui ont marqué la décennie sont principalement comme ci-après :

- Dans le cadre légal et institutionnel, de 2010 à 2011, au niveau de la réglementation et du développement du transport lacustre, portuaire et ferroviaire, le Burundi s'est doté d'un code de la navigation et du transport lacustre et d'une Autorité Maritime, Portuaire et Ferroviaire ;

- Le balisage lacustre installé à l'époque coloniale (avant 1962) a été récemment réhabilité ;

- Dans le cadre du Plan Directeur de Développement des chemins de fer de la Communauté Est-Africaine, un projet de construction d'un chemin de fer Dar-Es-Salaam – Isaka – Kigali/Keza – Gitega – Musongati est au niveau des études en passe d'être finalisées.

### **IV.3 Transport international**

Depuis la Conférence d'Almaty, la préoccupation du Gouvernement en matière de transport international est restée axée sur le renforcement des systèmes de transport et de communication par voies terrestres, aériennes, maritimes, ferroviaires, et lacustres favorables au désenclavement du pays. Cela se justifie non seulement par le fait que le Burundi est enclavé, mais aussi compte tenu de son emplacement géographique stratégique qu'il occupe en tant que plaque tournante entre plusieurs ensembles régionaux, politiques et économiques. Le renforcement du transport international s'est matérialisé entre autres par la signature de nouveaux accords ou révisés sous-régionaux visant la facilitation des échanges avec les pays voisins et les plus éloignés. Selon l'esprit de ces accords, cela devrait se traduire par la rapidité et la réduction du coût dans le transport des personnes et des biens.

C'est le cas des accords ci-après:

- l'Accord pour l'Établissement de l'Agence de Facilitation du Transport de Transit du Corridor Central, Dar-Es-Salaam le 2 septembre 2006;
- l'Accord de Transit et de Transport du Corridor Nord, Nairobi le 6 octobre 2007;
- le Règlement du COMESA pour la libéralisation de l'industrie du transport aérien ;
- l'Autorité de Coordination du Transport de Transit des pays du Corridor Nord ;
- le Règlement du COMESA pour la libéralisation de l'industrie du transport aérien ;

D'autres actions très intéressantes visant la facilité et la réduction du coût du transport sont en cours. L'on peut citer notamment :

- la mise en place d'un guichet unique aux postes-frontières pour les pays de l'EAC afin de raccourcir le temps de contrôle douanier que les véhicules passent à ces endroits.

- l'initiation de deux Projets d'Observatoire du transport (TOP) du Corridor Nord et Central avec pour objectif d'améliorer sensiblement le transport et transformer les Corridors Nord et Central en pôles de développement économique. Au sein du Corridor Nord, ce Projet a été lancé le 6 décembre 2012 tandis qu'au Corridor Central il était déjà opérationnel depuis près d'une année. Ces projets utilisent le système GPS et seront un outil important dans l'amélioration de la performance des Corridors Nord et Central.

Avec ce système, nul doute que les performances des Corridors Nord et Central aboutiront à une diminution des coûts de transport avec l'effet direct d'une baisse des prix des marchandises dans ces pays. Ainsi par exemple, aux ports de Mombasa et de Dar-Es-Salaam, le temps que le cargo passe à ces endroits pourra être réduit de 10 jours à 1 journée.

Au niveau de la CEEAC, le cadre du Plan Directeur Consensuel des Transports de l'Afrique Centrale prévoit notamment la voie de communication intégrative entre le Burundi et la République Démocratique du Congo, il s'agit de l'itinéraire entièrement routier, Bujumbura-Frontière RDC-Kavinvira-Uvira-Bukavu-Kinshasa.

En rapport avec le COMESA, il est prévu de construire un chemin de fer des Grands Lacs reliant la Zambie, la RDC, l'Ouganda, le Rwanda et le Burundi ; les études sont en cours.

#### **IV.4 ENTRETIEN ET DEVELOPPEMENT DE L'INFRASTRUCTURE**

Le secteur des infrastructures constitue une des plus grandes priorités du Gouvernement du Burundi. Ce secteur concerne notamment les routes, les ports, les aéroports, les chemins de fer, l'énergie et les TIC. Le Gouvernement du Burundi consacre actuellement des moyens considérables dans le domaine de la construction, de l'entretien et de la réhabilitation des infrastructures de développement. Avec le concours des financements extérieurs, beaucoup d'infrastructures économiques et sociales viennent d'être construites, réhabilitées ou sont encore en cours d'exécution. Des plans d'actions du Gouvernement en matière de

développement des infrastructures économiques ont été élaborés et beaucoup de projets y relatifs ont été initiés et figurent dans le document du Cadre Stratégique de Croissance et de Lutte contre la Pauvreté - Deuxième Génération (CSLP II).

Au Ministère des Transports, des Travaux Publics et de l'Équipement, l'Office des Routes (ODR) est l'organe spécialisé en matière des travaux des routes. Il s'agit d'une administration publique à gestion autonome disposant d'une personnalité civile et juridique. Les ressources de fonctionnement de l'Office des Routes proviennent des subsides du Gouvernement sur le budget ordinaire. Pour son programme courant d'entretien routier, l'ODR reçoit un appui du Fonds Routier National (FRN) qui est fixé chaque année conjointement par les deux organisations. Cet appui avait été fixé pour 2007 à 15% du coût du programme approuvé par les deux entités conformément à une ordonnance y relative. L'institution IDA et le fonds IPTE interviennent également pour l'entretien courant du réseau routier.

Le budget d'investissement destiné aux travaux de constructions neuves ou de réhabilitation lourde provient des bailleurs extérieurs.

**En ce qui concerne les routes**, les montants affectés au Fonds Routier National ont été multipliés par 4,64 de 2005 à 2011 comme le montre le tableau ci-après.

#### **EVOLUTION DES RECETTES DU FONDS ROUTIER NATIONAL**

**Période** : 2005 à 2012 (en millions de francs burundais).

2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
2 349	3 567	5 046	5 622	7 608	8 349	11 112	10 911

Source : Fonds Routier National (FRN)

De 2005 à 2012, le nombre de kilomètres de routes entretenues a augmenté sensiblement. Il est important de signaler également que les décaissements sur l'aide extérieure au secteur routier ont été augmentés d'une façon très sensible.

#### **4.1. Diagnostic du secteur**

##### **4.1.1. Secteur des routes :**

Désignation	km			%		
	Revêtement			Etat		
	Revêtues	Non revêtues	Total	Bon	Moyen	Mauvais
<b>Routes nationales</b>	1370	575	1945	18.62	28.01	53.37

<b>Routes provinciales</b>	21	2501	2522	12.2	27.8	61
<b>Routes communales</b>	0	282	282	10	20	70
<b>Voirie urbaine de Bujumbura</b>	137	462	599	20	30	50
<b>Total</b>	1528	3589	5348			

La politique gouvernementale en matière des routes consiste notamment à désenclaver le pays vers les pays voisins de la région et vers les grands ports maritimes de Mombasa et Dar Es Salam et à desservir tous les chefs-lieux des provinces par une route bitumée. Cette politique a été exécutée d'une manière satisfaisante.

En effet :

- deux routes et deux postes de contrôle unique sur la frontière avec le Rwanda ont été construits avec les financements de la Banque Africaine de Développement (BAD) ;
- une route vers la RDC a été réhabilitée avec les financements de la Banque Mondiale, une route vers Kigoma en Tanzanie sera bientôt réhabilitée (une partie) et bitumée (une autre partie) et un poste de contrôle unique sera construit à la frontière commune.
- Presque tous les chefs-lieux des provinces (excepté 2 sur 17) sont reliés par une route revêtue.
- La voirie urbaine de la capitale Bujumbura vient d'être sensiblement améliorée avec les financements de l'Union Européenne.

Actuellement, le défi majeur du Gouvernement reste l'entretien du réseau existant et la réhabilitation des routes revêtues qui sont vieilles de plus de vingt ans et qui ont déjà manifesté beaucoup de signes de faiblesse. Quelques routes reliant les chefs-lieux des provinces et d'intérêt manifeste restent également à bitumer.

#### **4.1.1.2. IMPLICATION DES PRIVES DANS L'EXECUTION DES TRAVAUX ROUTIERS**

Pour permettre à une population non négligeable d'accéder aux activités génératrices de revenus, les travaux d'entretien routier sont exécutés de plus en plus avec des techniques à haute intensité de main d'œuvre. De 2005 à 2012, le nombre de kilomètres de routes entretenues a augmenté sensiblement. Des familles constituées en Associations Communautaires de Développement (ACD) assument la responsabilité de l'entretien permanent d'environ 10 km de routes pour chaque ACD. Cette technique donne de bons résultats et contribue à réduire la pauvreté en milieu rural. Toutes les ACD sont encadrées

par des Petites et Moyennes Entreprises (PME), qui, elles, s'occupent des travaux nécessitant une certaine technicité.

Cela montre l'engouement que les privés nationaux éprouvent de plus en plus envers le secteur routier et qui constitue un des paramètres essentiels de croissance du secteur et de promotion du savoir-faire. Au niveau de l'ODR, un fichier est régulièrement tenu pour actualiser les Bureaux PME et Bureaux d'Etudes locaux. A titre illustratif, 13 nouvelles PME et 4 nouveaux Bureaux ou Consultants indépendants ont été recensés, portant ainsi au total de 134 PME et 35 consultants locaux.

#### **4.1.2 Secteur des ports**

Ce secteur n'est pas encore bien organisé alors que le Lac Tanganyika et le port de Bujumbura offrent un grand potentiel pour le développement de la sous-région à tous les niveaux et peuvent servir de pôle d'industrialisation.

En effet :

- Le Lac Tanganyika est le lien entre les corridors **Nord** (venant du Port de Mombasa), **Central** (par Kigoma, venant du Port de Dar Es Salam par chemin de fer) et **Sud** (par Mpulungu, venant du Port de Durban) ;
- Les ports de Mpulungu (Zambie), de Kigoma (Tanzanie), de Kalémie (RDC) et de Bujumbura assurent la liaison entre les ports de l'Océan Indien et les pays des grands Lacs ;
- Par le Port de Kisangani, cette liaison peut s'étendre vers l'Océan Atlantique ;
- Avec l'aéroport international de Bujumbura qui se trouve tout près du port, le développement des deux infrastructures peut faire du Port de Bujumbura une plaque tournante du commerce de la sous région.

Malheureusement, le port de Bujumbura est sous équipé et même les équipements existants sont très vétustes.

#### **4.1.3. Secteur de l'aéronautique**

Les performances du **transport aérien** sont insuffisantes en raison de la faible modernisation des infrastructures et des équipements aéroportuaires compte tenu des exigences de l'aviation civile internationale, de l'inadaptation à l'environnement de concurrence qui prévaut dans le secteur et de la faible capacité des services responsables dans le pilotage des activités liées au transport aérien.

Malgré ces difficultés, le transport aérien s'est nettement développé au cours des dernières années: croissance du trafic et augmentation de la fréquence des vols internationaux, facteur important pour la promotion du tourisme et de l'investissement étranger.

Un certain regain d'activité s'observe depuis 2009 en ce qui concerne les mouvements de passagers, mais le volume du fret reste relativement réduit.

#### **4.1.4. Secteur des chemins de fer**

Ce secteur est tout à fait neuf malgré son importance. L'unique projet de chemin de fer Isaka-Keza-Gitega-Musongati sera réalisé si les financements nécessaires pour les travaux sont mobilisés. Les études sont en cours avec les financements de la BAD.

La réhabilitation du chemin de fer Dar Es Salam-Kigoma serait très bénéfique pour le Burundi et réduirait la distance parcourue jusqu'à l'Océan Indien.

#### **4.1.5. Valorisation des technologies de l'information et de la communication**

Actuellement, le secteur des télécommunications est en pleine croissance au Burundi. Ainsi, le nombre d'abonnés raccordés au téléphone fixe est passé de 23,851 en 2003 à 31,515 en 2009, soit une augmentation de 31,5%. Plus de 90% des abonnés sont concentrés dans les zones urbaines, principalement à Bujumbura ; tandis que seulement 1% de la population a accès à l'internet. Le secteur de la téléphonie mobile qui a aussi bénéficié de la libéralisation a littéralement explosé avec un nombre d'abonnés qui est passé de 64.000 en 2003 à 1,150 millions en 2010.

Les conditions favorables à l'investissement et à la promotion des télécommunications et des TIC ont été rendues possibles grâce à une bonne législation à l'origine qui régit le secteur ( le Décret-loi n° 1/011 du 4 septembre 1997) et qui a consacré la séparation des fonctions de politique et de régulation, dédiées à l'Etat, des fonctions d'exploitation cédées aux opérateurs publics et privés.

Au regard du dynamisme de ce secteur, des développements technologiques opérés pendant cette période, et l'environnement mondial sans cesse changeant, les objectifs visés au niveau national en appellent à une adaptation et même à une harmonisation des politiques des télécommunications et des TIC. Le Burundi, conscient de cette situation a élaboré en février 2007 une politique nationale de développement des technologies de l'information et de la communication (TIC) pour la période 2007-20111 fondée sur le plan stratégique TIC2004 réactualisé, la politique sectorielle du Ministère des transports, postes et télécommunications, du CSLP et de la vision « Burundi 2025 ». Cette politique entend traduire la vision du Gouvernement pour créer les conditions idéales de mobilisation des ressources humaines, financières, et technologiques destinées à assurer l'inclusion de toutes les compétences de la société de l'information. Les six axes clés sur lesquels le Gouvernement a choisi de concentrer ses efforts concernent le renforcement des capacités humaines, l'amélioration de l'environnement juridique et règlementaire, la promotion et le renforcement du développement des infrastructures de base, la promotion de l'investissement privé ; et enfin la promotion du développement des contenus et applications.

Dans ce contexte, le Burundi a tout récemment entrepris une révision de sa législation pour s'adapter au nouvel environnement régional et mondial. Ainsi, plusieurs textes de loi attendent actuellement de passer devant les institutions habilitées pour être analysées, adoptées et ou promulguées par le Président de la République pour enfin passer à l'étape de

mise en œuvre. La liste de ces textes de loi comprend la nouvelle politique de développement des TIC, la loi sur les communications électroniques et la poste.

La nouvelle politique de développement des TIC est une suite logique de celle qui avait été adoptée par le Gouvernement du Burundi pour la période 2007-2011 dont la mise en œuvre a été retardée par plusieurs circonstances. La nouvelle politique couvre une période relativement longue de 2010 à 2025. La nouvelle loi sur les communications électroniques sera suivie de sept projets de décrets d'application dont les dispositions portent entre autres sur le service universel, la gestion des ressources rares, la gestion des réseaux et services de télécommunication.

Le développement de l'informatique a attiré l'attention des autorités spécialement en ce qui concerne la sécurité des utilisateurs des réseaux et des consommateurs des services informatiques. Un projet de loi sur la société de l'information est également sur la liste de nouveaux projets de textes législatifs à analyser. Ce projet de loi s'inspire des recommandations du conseil sectoriel de la CAE sur les transports, les communications et la météorologie. Elle vise à traiter des transactions électroniques, des signatures numériques et de l'authentification, de sécurité et crimes informatiques, de sécurité des données et de protection de la vie privée, des droits de propriété intellectuelle, de la taxation électronique, et enfin de la concurrence et la gestion de l'information.

Pour assurer le développement de son secteur des télécommunications/TIC, le Burundi a bénéficié de l'appui multiforme de l'Union Internationale des Télécommunications (UIT) et d'autres organisations de coopération internationale. Parmi les projets prioritaires en cours, figure le projet McCAW-UIT destiné à connecter les écoles et les hôpitaux de dix provinces du Burundi au réseau internet haut débit, ainsi que le projet de dorsale nationale à fibre optique, Burundi Backbone System appuyé par la Banque Mondiale. Les autorités considèrent ces projets comme une étape importante dans la réduction de la fracture numérique spécifiquement entre les centres urbains et les zones rurales et dans le désenclavement numérique du Burundi.

Enfin, le Burundi recommande le renouvellement des appuis de la communauté internationale en faveur des PMA, des pays en situation post-conflit et des pays en développement en général. Il soutient également toutes les résolutions en faveur du rétablissement des réseaux et services des télécommunications endommagés des pays frappés par les catastrophes naturelles, les tremblements de terre, les glissements des terrains, les sécheresses, les ouragans, les cyclones, les inondations et tous autres dommages causés par les changements climatiques actuels.

Les travaux d'installation de câbles sous-marins reliant le Burundi au réseau international de communication à bas prix (câbles sous-marins de l'Afrique de l'Est) sont actuellement en cours sur financement de la Banque Mondiale.



#### 4.1.6. Renforcement de l'offre d'énergie

La capacité de production nationale est basée sur l'exploitation de quelques centrales hydroélectriques totalisant 30,6 MW, et d'une centrale thermique de 5 MW de capacité. Au total la capacité installée atteint environ 45 MW. Le Burundi reste fortement dépendant des importations (Rusizi I-13,3 MW et RUZIZI II - 1,71MW II) qui fournissent plus de 40% de la consommation nationale. En 2010, l'offre totale a augmenté de 20%, une forte pression de la demande ayant contraint le pays à importer davantage. Selon les prévisions de la REGIDESO, le déficit en énergie électrique continuera d'augmenter au cours des prochaines années dans la mesure où les investissements préconisés ne pourront pas encore produire une énergie supplémentaire dès 2015. Selon les mêmes prévisions, le déficit pourrait atteindre 10MW en 2012-2013 et 20MW en 2014-2015 et l'équilibre ne pourra être rétabli qu'à l'horizon 2016-2017. Avant cette date, les problèmes de disponibilité en énergie électrique vont donc perdurer, avec plus d'acuité durant la saison sèche qui enregistre régulièrement une baisse des capacités hydrauliques pouvant atteindre 50%. Les fréquentes pénuries d'énergie électrique ont entraîné de graves crises, les délestages généralisés ayant des conséquences très négatives sur la situation économique et les performances du secteur privé.

La distribution de l'énergie électrique s'opère par le biais de lignes de transport à haute tension (110KV) et à moyenne tension (30KV). Au total, le linéaire de ces lignes est estimé à environ 750 km, mais la plupart nécessitent d'urgents travaux de réhabilitation. De façon générale, le réseau de distribution est vétuste et l'ampleur de ce problème cause d'importantes pertes techniques toujours supérieures à 24%.

Compte tenu de l'augmentation de la demande qui résultera à la fois de la forte poussée démographique, du développement des centres urbains et des progrès espérés de l'industrialisation, l'une des priorités du gouvernement sera d'adapter l'offre et la demande grâce notamment à l'accroissement de la capacité nationale de production d'électricité. L'augmentation de la capacité résultera d'abord des nombreux projets déjà programmés, y compris la construction d'une série de centrales hydroélectriques (30MW) - et la signature des contrats de concession et de partenariat public - privé pour la construction de nouvelles centrales hydroélectriques. En outre, le Burundi appuie les programmes régionaux initiés de concert avec les pays voisins – notamment les chutes de Rusumo et la centrale Rusizi III en cours de construction. Chacune de ces centrales mettra à la disposition de la sous-région des capacités supplémentaires d'au moins 60 et 80 MW.

Le Gouvernement souhaite aussi poursuivre les objectifs complémentaires concernant la réhabilitation et l'extension du réseau, qui impliquent l'adaptation technique du réseau national aux exigences d'une interconnexion efficace avec le réseau régional, notamment l'interconnexion en 220 KV avec le réseau de la CEPGL et de la Communauté Est Africaine.

Elles nécessitent également la protection de l'ensemble du réseau national et la rénovation des ouvrages.

La promotion des énergies nouvelles et renouvelables (le solaire, l'éolienne, le biogaz, la géothermie, la tourbe et les microcentrales hydrauliques) pour la rationalisation de la consommation de bois de chauffe en tant qu'alternative aux fournitures du réseau central pour les régions difficilement accessibles, principalement pour l'approvisionnement des services sociaux de base. L'énergie solaire représente un grand potentiel, mais les coûts initiaux sont élevés et risquent de freiner sa vulgarisation. Le Burundi exploite des réserves de tourbe dont le taux d'humidité est suffisamment élevé pour en assurer la viabilité économique (environ 50 millions de tonnes), mais des études devront être entreprises pour déterminer les conditions d'une utilisation efficace de cette ressource. Des études doivent aussi être lancées sur le potentiel en matière d'énergie éolienne.

## **V. COMMERCE INTERNATIONAL ET FACILITATION DU COMMERCE**

### **Structure des exportations et la performance du commerce extérieur**

En dépit de sa situation de pays enclavé sans façade maritime, le commerce extérieur de marchandises et de services du Burundi a sensiblement progressé depuis 2004. En effet, la part des échanges (exportations et importations) de biens et services est passée de 43,5% du PIB en 2004 à 57,7% en 2006 ; et la valeur des échanges de biens et services a plus que doublé en l'espace de cinq années passant de 409,75 milliards de BIF en 2007 à 750,86 milliards de BIF en 2010, puis 1.110,68 milliards de BIF en 2011. Le commerce des services a aussi presque doublé puisque sa part dans le PIB est passée de 15,41% en 2004 à 25,76% en 2006, et en 29,26% en 2008.

En 2010, la balance commerciale est demeurée déficitaire avec un déficit de 300,9 millions de dollars soit 20% du PIB. Cette situation résulte de la hausse des importations (540 milliards de BIF en 2010 contre 422 milliards en 2009 qui a largement dépassé l'augmentation des exportations (124,6 milliards de BIF en 2010 contre 84,2 milliards de BIF en 2009). Le déficit du compte courant qui en a résulté a été partiellement financé par l'augmentation des flux d'aide étrangère, mais représentait encore en moyenne 17,7% du PIB entre 2008 et 2010 (World Development Indicators : WDI).

La base des exportations du Burundi demeure particulièrement étroite et concentrée sur seulement le café et le thé (70% des exportations totales de 2008 à 2011). La croissance des exportations a été plus lente que la croissance du PIB au cours de la période 2004-2010. En conséquence, la part des exportations de biens dans le PIB a tourné autour de 10% entre 2005 et 2007, mais a depuis baissé de façon significative à moins de 5% en 2010. Le ratio des exportations au PIB double pratiquement lorsque les services sont inclus, mais cela est

principalement dû à l'augmentation spectaculaire de l'exportation de « services gouvernementaux ».3 Le taux de couverture des importations par les exportations s'est toutefois légèrement amélioré entre 2007 et 2010, passant de 18% à 20% respectivement avant de redescendre à 17% en 2011.

Le degré d'ouverture de l'économie mesuré par le ratio des exportations et des importations sur le PIB s'est amélioré et est passé de 30,92% en 2009 à 36,02% en 2010. Cependant, la composition géographique du commerce de biens au Burundi (origines des importations et destinations des exportations) n'a pas beaucoup changé depuis le dernier examen de sa politique commerciale en 2003, en dépit d'une légère réorientation des flux commerciaux du pays due à l'adhésion à la Communauté de l'Afrique de l'Est (CAE) en 2007. Les exportations du Burundi restent majoritairement destinées aux pays européens mais leur poids relatif a diminué. Ainsi, entre 2008 et 2010, 40% des exportations étaient destinées aux pays européens contre 50% entre 2001 et 2003.

Certains autres pays en développement sont devenus des destinations relativement importantes pour les produits du Burundi. Par exemple, en 2010, les exportations du Burundi vers le Pakistan et la République démocratique du Congo ont représenté respectivement environ 8% et 7% de ses exportations totales. Les exportations vers les pays de la CAE ont également augmenté (passant de 10,9% des exportations totales en 2001-2003, à 13,6% en 2008-2010), de même que les exportations vers les pays du COMESA n'appartenant pas à la CAE (passant de 1,3% à 5,9% entre les mêmes périodes)

S'agissant des importations, l'Union européenne et les autres pays de la CAE restent respectivement les premières et secondes origines des importations du Burundi, mais leurs parts ont diminué depuis 2003 (passant respectivement de 35% à 28%, et de 30% à 26%). Les sources d'importations en augmentation incluent l'Arabie saoudite (12% d'importations ces dernières années, essentiellement pour la pétrole) et la Chine (passant de moins de 3% en 2003 à 9% en 2010).

## **VI. MESURES INTERNATIONALES D'APPUI**

### **ASSISTANCE TECHNIQUE ET RENFORCEMENT DES CAPACITES**

Les objectifs du programme d'aide pour le commerce au Burundi sont d'accroître la capacité d'offre par la diversification des exportations en vue de permettre une meilleure insertion de l'économie Burundaise dans le commerce mondial et favoriser l'atteinte de ses objectifs en matière de réduction de la pauvreté. Il est prévu que l'aide pour le commerce soit additionnelle et prenne en compte les besoins de renforcement des capacités d'offre dans les pays bénéficiaires. Au Burundi, le Cadre stratégique de croissance et de lutte contre la pauvreté (CSLP) est soutenu par la communauté des bailleurs de fonds bilatéraux et multilatéraux, qui orientent de plus en plus leurs appuis aux priorités nationales liées au commerce.

Depuis 2003, le Burundi a bénéficié de plusieurs programmes d'assistance technique et de renforcement des capacités afin de développer son commerce, diversifier son économie et ses exportations, et relancer sa croissance. Ainsi, par rubrique du CSLP, les aides pour le commerce viennent en 3ème position et ont représenté 18% et 23% du volume total de l'Aide publique au développement (APD) octroyée au Burundi respectivement en 2007 et 2008. Ces appuis ont été orientés principalement vers les infrastructures d'appui à la production, la construction des voiries, l'agriculture et l'environnement. Le Cadre Intégré (CI) est présent au Burundi depuis 2002, aujourd'hui appelé Cadre Intégré Renforcé (CIR) a contribué au financement de projets d'appui à la diversification des exportations et à la mise à jour de l'étude diagnostique sur l'intégration du commerce (EDIC) en 2012.

D'autre part, le Burundi bénéficie d'un projet d'appui à la gestion économique (PAGE) initié en 2004 par le Gouvernement avec l'appui de la Banque Mondiale et du FMI. L'objectif de ce projet est d'améliorer le climat d'investissement par la modernisation de l'ensemble du cadre régissant les activités économiques.

Le Gouvernement du Burundi a besoin d'une assistance des partenaires au développement en vue de mettre en œuvre ses réformes de politiques commerciales, conformément au CSLP, aux différentes stratégies sectorielles de développement et aux recommandations formulées dans la mise à jour de l'EDIC. Les domaines dans lesquels le Burundi souhaite bénéficier d'une aide supplémentaire au commerce et au renforcement des capacités nationales concernent :

- la poursuite de la réforme du cadre légal et réglementaire lié au commerce ;
- le renforcement des instances de soutien et de promotion du commerce ;
- la diversification des exportations ;
- l'élimination des barrières non tarifaires (BNT) ;
- la mise en place d'un Guichet Unique Electronique qui interconnecterait le port, les douanes et l'aéroport dans le cadre de la dématérialisation du commerce ;
- la libéralisation du commerce de service ;
- la collecte et le traitement des données commerciales et industrielles ;
- le développement des infrastructures en vue de faciliter les échanges ;
- la mise en place de laboratoire de contrôle et d'essais sur la qualité ;
- l'adoption et l'application de normes et règlements techniques (OTC et SPS) ;
- les techniques et stratégies de négociations commerciales régionales et multilatérales ; et

- les mécanismes de coordination nationale pour le suivi des négociations commerciales.

## **VII. LES PERSPECTIVES EN MATIERE DE FACILITATION DU COMMERCE**

Le Burundi entend participer activement au renforcement du processus d'intégration régionale au sein de la CAE et du COMESA. Ainsi, les autorités entendent harmoniser les lois et réglementations nationales avec les protocoles régionaux tout en continuant à négocier les domaines encore en suspens comme les services et l'Union monétaire de la CAE.

La participation du Burundi dans le cadre du COMESA lui a conféré un accès à un marché important de 19 pays totalisant une population de 400 millions d'habitants. Le Burundi a rejoint en 2004 l'accord de libre-échange du COMESA et a par la suite pris part à la création de l'Union douanière du COMESA qui devrait devenir effective pour tous les pays à mi-2012. S'agissant de l'APE en cours de négociation entre l'UE et la CAE, le Burundi espère la conclusion prochaine des négociations avec des garanties pour la coopération économique et le développement des pays de la CAE et des règles d'origine flexibles et favorables au développement des exportations de la CAE vers l'UE.

Le Burundi continuera à promouvoir la libéralisation du commerce mondial et la participation à un système commercial multilatéral bénéfique pour tous. A ce titre, les autorités continueront la mise en œuvre des accords de l'OMC tout en renforçant la coopération commerciale régionale propice à une ouverture multilatérale. Le Burundi milite aussi pour plus de transparence dans le système commercial multilatéral et participera aux travaux de l'OMC allant dans ce sens. Pour les autorités du Burundi, le système de règlement des différends de l'OMC demeure essentiel pour garantir la stabilité du système commercial mondial et son caractère judiciaire devrait être réformé pour encourager et faciliter la participation des pays les moins avancés sans littoral.

Enfin, le Burundi entend poursuivre le développement de sa politique commerciale à travers le suivi et la mise en œuvre du CSLP II et des recommandations de l'étude diagnostique sur l'intégration du commerce (EDIC).

La mise en œuvre des actions suivantes pourrait également améliorer la situation actuelle :

- Promouvoir et soutenir l'expertise dans le transport maritime, ferroviaire et routier, les procédures de transit, et les systèmes de distribution ;
- Poursuivre les améliorations accomplies dans la gestion des douanes et des frontières et la participation active à des programmes de coopération régionales ;
- Valoriser les corridors central et sud en appuyant le développement de la voie lacustre et d'autres modes de transport comme la voie ferrée et oléoduc ;

- Moderniser le transport aérien, y compris les équipements d'entreposage;
- Réhabiliter et réaménager des infrastructures existantes ;
- Désenclaver le pays par l'intégration au réseau ferroviaire de la région et raccordement à partir de la Tanzanie ;
- Participer au projet ferroviaire-maritime pour assurer la liaison Afrique Australe-Afrique de l'Est via le Lac Tanganyika et le port de Bujumbura ;
- Agrandir l'Aéroport de Bujumbura ;
- Construire un deuxième aéroport international du Burundi ;
- Réhabiliter et construire des pistes dans les grandes villes pour les vols intérieurs ;
- Réhabiliter la compagnie nationale Air Burundi ;
- Agrandir et moderniser le port de Bujumbura en vue de son adaptation aux standards internationaux ;
- Construire d'autres ports notamment à Rumonge et à Nyanza-Lac

Le plan d'action proposé dans le secteur de l'énergie porte sur les objectifs principaux, à savoir :

- Augmenter les investissements dans les capacités de production domestiques et régionales afin de garantir l'accès des entreprises et des ménages à un approvisionnement fiable en électricité 24h/24 ;
- Développer les sources d'énergie nationales pour éviter de dépendre excessivement d'un approvisionnement électrique de l'étranger (actuellement 45% de l'offre électrique totale est importée) ;
- Améliorer la gestion de la demande et réduire les pertes du système.

### **VIII. SUIVI ET REVUE DE MISE EN ŒUVRE DU PLAN D'ACTION**

Le Burundi a besoin d'une aide au commerce et d'un soutien technique et financier international au secteur des transports pour faire un usage effectif du système commercial international. La 4ème Revue Globale de l'Aide au Commerce qui aura lieu en 2013 devrait accorder une grande importance aux besoins spéciaux (évoqués ci-haut). A cette fin, le Burundi demande instamment aux différents bailleurs tant bilatéraux que multilatéraux d'accroître leur assistance financière et technique en vue de l'aider à surmonter les obstacles au développement du commerce imposés par sa situation géographique.

L'assistance servirait à compléter nos efforts nationaux et régionaux axés sur la diversification de la production nationale et sur une meilleure intégration dans l'économie régionale et mondiale.

## **IX. QUESTIONS EMMERGENTES**

1. Le Burundi fait face aux effets négatifs des changements climatiques sur la les ressources naturelles. L'adaptation aux changements climatiques et l'accès aux technologies respectueuses de l'environnement sont des enjeux prioritaires pour le Gouvernement. L'aide de la communauté internationale est donc nécessaire pour aider le Burundi à s'adapter aux effets de l'évolution des conditions climatiques.

2. L'appui de la communauté internationale est aussi indispensable pour aider le pays à entreprendre des mesures audacieuses dans les secteurs agricole et industriel avec pour objectifs d'augmenter la production et réduire la dépendance alimentaire du Burundi vis-à-vis de l'extérieur.

3. L'appui des bailleurs de fonds est aussi requis pour développer l'entrepreneuriat et soutenir les petites et moyennes entreprises, notamment les industries naissantes.

### **Actions prioritaires du Gouvernement:**

- Traiter les contraintes liées à l'offre, en améliorant le climat de l'investissement, en renforçant la compétitivité et en abordant les contraintes liées aux infrastructures et en intégrant la capacité à faire du commerce (c'est-à-dire à produire et à exporter) dans les stratégies de croissance plus larges ;
- Se concentrer davantage sur des mesures spécifiques destinées à faciliter le commerce, y compris la réforme de l'administration douanière et la résolution d'autres problèmes réglementaires, aux niveaux national et régional ;
- Approfondir l'intégration régionale, en réduisant les barrières tarifaires, en simplifiant les procédures douanières et en s'attaquant aux autres obstacles non-tarifaires au commerce intra-régional et Sud-Sud, parallèlement à l'engagement dans les forums multilatéraux.

### **Actions de la communauté internationale :**

- Mettre en application les engagements spécifiques pris lors de la Déclaration ministérielle de l'OMC de Hong Kong en 2005. Poursuivre les efforts pour aboutir à un projet ambitieux et équilibré dans le cadre du Cycle du développement de Doha de l'OMC, et ce afin d'obtenir des avancées significatives pour les pays en voie de développement ;

- S'assurer que les règles concernant l'origine soient transparentes et simples, facilitant ainsi l'accès au marché, et faire en sorte que celles-ci soient en place d'ici 2008 ;
- Faire en sorte que les négociations entre l'UE et les États d'Afrique, des Caraïbes et du Pacifique concernant les Accords de partenariat économique (APE) soient conclues en temps opportun, avec l'objectif de promouvoir le commerce et le développement africains ;
- Soutenir davantage les initiatives africaines destinées à résoudre les problèmes liés à l'offre et à la compétitivité, en appuyant notamment les efforts destinés à l'amélioration du climat de l'investissement et de la compétitivité, à travers un accroissement de l'« Aide pour le commerce ».

## **X. CONCLUSION**

Dans l'ensemble, le Burundi a accompli des progrès importants ces dernières années dans la clarification des objectifs de sa politique de facilitation des échanges. Cela transparaît à travers l'amélioration des réformes institutionnelles y relatives, la modernisation de l'environnement réglementaire, l'amélioration des incitations au commerce et à l'investissement. En matière de facilitation commerciale, les interventions ont porté principalement sur:

- la préparation et la mise en œuvre d'un plan d'action sur les questions de transit régional avec les pays frontaliers du Burundi ;
- l'exécution d'un programme de réformes des douanes, du port et l'aéroport de manière de manière à se conformer aux exigences internationales ;
- la finalisation d'un accord sur la facilitation du commerce avec l'accord des bailleurs de fonds ;
- la facilitation des échanges de données numériques entre les organismes impliqués dans la facilitation du commerce.

En effet, un plan d'action pour la facilitation des échanges faisant une distinction claire entre ce que le Burundi peut faire seul et ce qu'il doit faire en collaboration avec ses voisins, en particulier aux ports de Dar es-Salaam et de Mombasa-Mpulungu, a été réalisé. La Coopération s'est concentrée en particulier sur l'amélioration des corridors routiers et la création des postes frontières uniques. Les questions de transit et de circulation des marchandises sont désormais traitées dans le cadre de l'intégration régionale au sein de l'EAC et du COMESA. De plus, le Burundi participe à un projet régional sur la garantie de caution en douane. Un système informatique a été conçu pour l'échange de données, y compris le partage des données entre les douanes burundaises et les autorités douanières des pays voisins. L'office burundais des recettes a été créé en 2009 comme institution publique autonome en vue de collecter tous les recettes gouvernementales.



Bien que ces développements expriment un engagement politique fort pour améliorer le climat des affaires, le maintien et l'application effective de nombreuses réformes constituent un défi majeur pour un pays aux capacités limitées comme le Burundi.

En effet, comme reconnu dans le CSLP II, plusieurs réformes récemment adoptées n'ont pas encore produit les effets escomptés faute de textes d'application ou de ressources financières, matérielles et humaines suffisantes. Ceci souligne la persistance des besoins d'assistance techniques et financière et des programmes ciblés de renforcement des capacités.

La Matrice d'Action de l'Etude Diagnostique de l'Intégration Commerciale (EDIC) de 2004 comprenait un total de 55 actions, réparties dans 11 sections couvrant l'environnement macroéconomique global du Burundi, sa politique commerciale et ses institutions, ses accords commerciaux et son accès au marché, un certain nombre de questions transversales, telles que l'environnement légal de l'investissement, la facilitation du commerce et les infrastructures ainsi que les questions de renforcement des capacités.

Les progrès réalisés dans la mise en œuvre de la matrice sont inégaux selon les sections. La plupart des progrès enregistrés concernent des actions visant à assurer une plus grande stabilité macroéconomique et la suppression des droits de douane au sein du COMESA, ainsi que la promotion des investissements, tandis que les actions visant la diversification des exportations connaissent des résultats limités. Le bilan de la mise en œuvre des actions visant à réduire les coûts de transport et de transit est mitigé. Les interventions de facilitation commerciale prioritaires dans la Matrice d'Action 2004 ont porté principalement à la gestion des douanes et des frontières.

En dépit de ces efforts menés dans la mise des interventions de facilitation commerciale, la performance logistique n'a pas suivi. D'autres éléments de la facilitation des échanges et de la logistique, tels que le développement des infrastructures, le fret international, la qualité de la logistique, le suivi, la traçabilité ou la ponctualité n'ont pas progressé. Le Burundi a donc besoin d'un appui technique et financier pour mettre en place une réforme complète et la facilitation des échanges axée sur toutes les dimensions de la logistique.

Concernant la promotion/diversification des exportations et l'accès au marché, un progrès a été réalisé avec la création de l'Agence Burundaise de Promotion des Investissements (API) qui comprend un service de promotion des exportations. Aussi, un effort a été fait pour établir un système de contrôle de normes et de qualité des produits. Malgré ces progrès, la base exportatrice nationale reste hautement concentrée autour des exportations traditionnelles (café, thé et coton). L'aide ciblée fournie aux exportations non traditionnelles comme les huiles essentielles, les tuyaux pvc, les fleurs coupées et plusieurs fruits et légumes ont eu des résultats très mitigés. La priorité pour le Burundi dans ce domaine serait d'instaurer un cadre incitatif adéquat pour une diversification des exportations menée par le Secteur Privé.

Dans le cadre de l'environnement légal et réglementaire, des efforts ont été accomplis, à travers les réformes des textes législatifs (un nouveau Code des Investissements, un nouveau Code de Commerce, un Code sur les Sociétés publiques et privées, les lois sur la faillite, la loi sur la concurrence, la loi sur la propriété industrielle, ..... ). Cependant, plusieurs codes et lois ont encore besoin de textes d'application afin de pouvoir être effectifs. De plus, dans de nombreux cas, ces nouveaux actes législatifs auraient besoin d'une mise à jour tenant compte des changements liés à l'adhésion du Burundi à l'EAC.

Outre le Cadre Intégré Renforcé, le Burundi a reçu depuis 2004, un appui extérieur à travers le Projet d'Appui à la Gestion Economique (PAGE/EMSP) de la Banque Mondiale pour rationaliser les douanes, fortifier les capacités statistiques et lancer des réformes institutionnelles. Le Burundi a aussi bénéficié d'un programme de renforcement des capacités de Trade Mark East Africa (TMEA) centré sur la politique commerciale, la facilitation du commerce et l'intégration régionale. Néanmoins, la faiblesse institutionnelle en matière de négociations commerciales, la faible fiabilité et disponibilité des données sur les questions commerciales restent de sérieux obstacles à l'élaboration d'une politique claire, ce qui réduit la capacité du Burundi à respecter ses engagements internationaux et régionaux, et à récolter tous les bénéfices d'une intégration grandissante.

Bref, en plus des efforts visant l'amélioration de la situation du transport de transit, le Burundi a besoin d'un appui international pour se préparer à relever les défis persistants et à formuler des politiques complètes, cohérentes et coordonnées dans les domaines de l'investissement, des infrastructures (de production, de transport, des télécommunications et de l'énergie), de la logistique (facilitation du commerce et du transport) et de la technologie.