

BURUNDI PRESENTATION

**REVUE REGIONALE POUR L'AFRIQUE DE LA MISE EN OUEVRE DU PLAN
D'ACTION D'ALMATY**

ADDIS ABEBA

DU 15 au 18 JUILLET 2013

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.

II. Mise en oeuvre du Programme d' Action d'Almaty

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 de 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.

1. Dans le domaine du Transport.

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'Etablissement 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 ;

- 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.

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.

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.

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.

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.

Secteur de l'énergie

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.

2. Réformes douanières

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.

La législation douanière du Burundi a 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.

Réformes au niveau des douanes et de la gestion des frontières

La création de l'Office Burundais des recettes (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 0à 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. 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 et industrielle ;
- Améliorer le climat des affaires et développer le secteur privé moteur de la croissance économique ;
- renforcer la capacité de production énergétique ;
- renforcer les capacités nationales en matière de politique commerciale ;
- diversifier la base exportable nationale, ect.

IV. CONCLUSION

Pour surmonter ces défis, le Burundi aura 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. 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.

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;
- 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 et construire un deuxième aéroport international du Burundi, Réhabiliter la compagnie nationale Air Burundi
- Réhabiliter et construire des pistes dans les grandes villes pour les vols intérieurs ;
- Agrandir et moderniser le port de Bujumbura en vue de son adaptation aux standards internationaux et construire d'autres ports notamment à Rumonge et à Nyanza-Lac
- 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).

