

BURUNDI

RAPPORT NATIONAL DE MISE EN ŒUVRE DU PLAN D'ACTION DE VIENNE 2014-2024

1. INTRODUCTION

Le Burundi connaît de grandes mutations dans les domaines de la gouvernance administrative, et économique. Le défi majeur est lié à la transformation structurelle de l'économie nationale. Cette transformation structurelle de l'économie burundaise vise à améliorer les caractéristiques de l'économie burundaise actuellement dominée par le secteur agricole moins structuré et marqué par une faible productivité, avec un secteur secondaire qui demeure embryonnaire et un secteur tertiaire caractérisé par une prépondérance des activités dominées par la téléphonie, le commerce et le transport.

Leurs contributions sectorielles au PIB restent relativement faibles et représentent respectivement 39,6%, 15% et 40%. L'évolution de la structure de l'économie burundaise montre qu'elle n'est pas restée rigide. Une baisse progressive du poids du secteur agricole dans le PIB s'observe depuis 2007 au profit du secteur tertiaire qui prend de plus en plus du poids (plus de 40% du PIB).

Le processus de transformation de l'économie du Burundi reste confronté à plusieurs faiblesses et contraintes structurelles. D'une part, les faiblesses relevées sont notamment: (i) le potentiel de production inexploité, (ii) la faible diversification de la structure productive, (iii) la faiblesse des taux d'investissement public et privé, (iv) l'intégration insuffisante des secteurs agricole et industriel avec pour corollaire l'absence d'articulation entre zone rurale et zone urbaine ; (v) la faible productivité de l'agriculture largement dominée par des technologies traditionnelles; (vi) l'insuffisance des infrastructures économiques, (vii) le double déficit structurel des finances publiques et de la balance des paiements, (viii) les déséquilibres du marché de travail dominé par l'emploi informel et un sous-emploi prépondérant ; (ix) la persistance de la pauvreté et inégalités socio-économiques et (x) le faible développement du secteur privé avec une prééminence du secteur informel.

En outre, les contraintes majeures relevées pour la transformation structurelle de l'économie du Burundi sont: (i) la faible productivité agricole, (ii) la grande vulnérabilité aux chocs externes, (iii) le déficit en énergie électrique, (iv) la démographie galopante, (v) la gestion de l'espace, (vi) le déficit des infrastructures de transport; (vii) la faiblesse du capital humain et (viii) le déficit en infrastructures des Technologies de l'Information et de la Communication (TIC).

Le taux de croissance du produit intérieur brut (PIB) réel s'est établi à 2,1 % en 2017, ce qui représente une amélioration par rapport à 2016 (1,7 %), mais le taux de croissance du PIB réel *par habitant* reste négatif (-3 % en 2017). La détérioration des finances publiques depuis 2015, qui se traduit par une augmentation constante du déficit budgétaire, a eu un impact négatif sur la stabilité du système financier et sur le bilan de la Banque Centrale, du fait du

recours régulier du Gouvernement aux avances statutaires (près de 2,9 % du PIB en 2016) pour financer ce déficit.

Cette injection de liquidités dans l'économie sans contrepartie réelle a eu pour effet l'augmentation de la demande de devises et une restriction de l'utilisation des comptes en devises par les institutions. Le taux de change officiel était de l'ordre de 1 750 francs burundais (BIF) pour un dollar américain en mars 2018, contre 1 728 en juin 2017 et 1 670 à la même période en 2015, soit une dépréciation de 3,5 % sur la période. Parallèlement, la pression sur le taux de change augmentait sur le marché parallèle où un dollar s'échangeait pour 2 800 francs burundais en novembre 2017. La détérioration de la valeur de la devise s'est traduite par une hausse des prix des produits importés ainsi que par de fréquentes ruptures dans les importations de produits pourtant stratégiques comme le carburant et les médicaments. Le taux d'inflation s'est élevé à 14,6 % en 2017, contre 5,5 % en 2016. En termes de perspectives à court et moyen termes, les prévisions tablent sur un taux de croissance en hausse, de 3 % en 2018 et de 4,3 % en 2019.

2. Intégration du Plan d'Action de Vienne dans le Plan National de Développement du Burundi 2017-2028

L'intégration est perceptible surtout aux niveaux de la 2^{ème} et 4^{ème} partie du document de PND.

La deuxième partie développe la vision et le fondement, l'objectif global et le processus de transformation structurelle de l'économie. Elle montre que le PND vise à promouvoir le développement du monde rural et faire du Burundi une puissance régionale émergente à l'horizon 2027 à travers la transformation structurelle de son économie.

La quatrième partie est consacrée aux orientations stratégiques relatives à dix thématiques qui ont été retenues pour l'élaboration du Plan National de Développement du Burundi et qui constituent les perspectives de développement économique et social. Ces thématiques ont été regroupées en cinq orientations stratégiques suivantes : (1) développer les secteurs porteurs de croissance pour la transformation structurelle de l'économie ; (2) développer le capital humain ; (3) assurer la gestion durable de l'environnement, atténuer les changements climatiques et améliorer l'aménagement du territoire (4) renforcer la gouvernance, la sécurité et la sauvegarde de la souveraineté nationale et (5) mobiliser les ressources, améliorer la gestion des dépenses publiques et développer la coopération régionale et internationale.

Ces orientations stratégiques sont traduites en des objectifs stratégiques et actions prioritaires de développement qui répondent aux défis majeurs constatés tant au niveau national que communautaire. Ces défis sont principalement ceux en rapport avec l'augmentation de la production agricole et d'élevage; la sécurité alimentaire; les infrastructures d'appui à la production; la mise en valeur du potentiel minier; le développement de l'industrie, du commerce et de l'artisanat; l'éducation, la santé, la protection sociale et la démographie, la réduction des inégalités; la gestion de l'environnement, les changements climatiques et l'aménagement du territoire; la gouvernance, l'état

de droit ; la mobilisation des ressources financières ainsi que la consolidation du partenariat, de la coopération et de l'intégration régionale.

Le relèvement des défis ci-haut cités permettra d'améliorer la structure de l'économie burundaise, inverser sa tendance et permettre de l'inscrire sur la trajectoire des économies émergentes. C'est pour cette raison que les principaux leviers de la transformation structurelle devront concilier, dans une approche bien intégrée, les différents défis susmentionnés, les atouts et les opportunités de l'économie burundaise pour de meilleures perspectives à moyen et à long termes.

Evolution des indicateurs de l'Épargne et de l'Investissement (En Mrds de BIF)

Indicateurs	2012	2013	2014	2015(e)	2016(e)
Épargne nationale brute disponible	599,4	310,5	152,5	9,5	-15,1
- (FBCF&VS)	745,7	544,3	634,9	518,6	455,1
Capacité/Besoin de financement	-146,3	-233,8	-482,4	-509,1	-470,2
Investissements (FBCF)	498,7	512,3	604,9	543,1	551,4
Investissement public	199,4	199,0	205,7	143,8	148,1
Investissement privé		299,3		313,3	

Le niveau de l'épargne nationale demeure faible pour soutenir l'investissement et partant la croissance économique durable. Sur la période 2012-2016, l'épargne brute disponible est en moyenne de 211,4 Milliards de BIF contre 579,7 Milliards du volume d'investissement (soit un besoin de moyens de financement de 368,3 Milliards de BIF). En dépit du faible niveau de l'épargne, l'accumulation des équipements et des bâtiments a enregistré un progrès au cours de ces cinq dernières années et l'évolution du taux d'investissement global a affiché une moyenne de 25,1% du PIB sur la période 2012-2016. De diverses infrastructures publiques ont été réalisées: l'installation de la centrale thermique de 10 MW, la réhabilitation de certaines centrales hydroélectriques, la construction du nouveau Building des Finances, de 3 routes nationales ainsi que des différentes écoles et des centres de santé.

3. DÉVELOPPEMENTS RÉCENTS ET PERSPECTIVES

L'économie burundaise repose essentiellement sur les secteurs tertiaires et agricoles qui représentent 41 % et 36 % du PIB, respectivement. Plus de 80 % de la population dépend d'une agriculture essentiellement vivrière qui est tributaire de la pluviométrie et des aléas climatiques. Les productions de café (14 000 tonnes en 2016-2017) et de thé (près de 11 000 tonnes de thé sec en 2017), qui sont les deux principales cultures de rentes avec environ 800 000 planteurs, se caractérisent par de faibles taux de productivité et contribuent pour plus de 80 % aux recettes d'exportation. Les réformes entamées depuis 2008 pour la libéralisation du secteur n'ont pas permis de maîtriser les effets contre-cycliques qui frappent ces cultures, et particulièrement celle du café.

Après la récession de 3,9 % en 2015, le taux de croissance était de 1,7 % en 2016. Cette légère embellie a résulté de la reprise dans le secteur secondaire (+7,4 % de croissance), avec notamment de la bonne tenue des activités agroalimentaires et manufacturières, et du secteur tertiaire (+3,2 %). Quelques branches d'activité (les télécommunications et le transport) ont montré une forte résilience à la crise. En revanche, la construction, l'hôtellerie et le tourisme, largement dépendants des financements extérieurs, ont souffert du climat d'insécurité et ont été durement affectés. Par ailleurs, en dépit des bonnes récoltes de café et de thé en 2016 (en hausse de 5,2 %), le secteur primaire a continué de se dégrader. La production agricole a reculé de 5,1 % dans son ensemble en 2016 à la suite du recul de 6,4 % des cultures vivrières.

Sur le plan budgétaire, la situation s'est relativement améliorée en 2016 après la forte baisse des recettes fiscales en 2015. Les exportations aussi ont repris en 2016 (+2,3 %) après leur forte récession de 2015 (-13,5 %), ainsi que les investissements privés en provenance de la Communauté l'Afrique de l'Est (CAE) qui ont connu un rebond en 2016 (+ 30,6 %), après une contraction de 15 % en 2015. La croissance de la consommation des ménages est restée positive en 2016 (plus de 2 %), en dépit de la crise, mais en fort recul par rapport à la hausse constatée en 2015 (20 %). En revanche, les investissements publics ont reculé, baissant de 5,9 % en 2015 et de 37,9 % en 2016. La consommation publique a également chuté de 7,2 % en 2016 alors qu'elle avait augmenté de 1,9 % en 2015. Cette baisse résulte principalement du gel d'une partie des appuis financiers extérieurs, qui ont baissé de 33 % en 2016 par rapport à leur niveau d'avant la crise.

Le Cadre Stratégique pour la Lutte contre la Pauvreté (CSLP II), adopté en février 2012, couvrait la période allant jusqu'à la fin 2015 et a été remplacé par le Plan National de Développement 2017-2028. En dépit des progrès observés entre 2012 et 2014, notamment en termes de stabilisation macroéconomique, le Burundi reste confronté à des défis majeurs de développement du fait de la fragilité politique et de son exposition aux conflits récurrents.

Les principaux obstacles à la croissance sont : (i) une économie vulnérable aux chocs extérieurs ; (ii) une capacité limitée de mobilisation des recettes fiscales, en raison de l'étroitesse de la base économique et des faiblesses persistantes de la gouvernance économique et financière; (iii) un faible niveau de développement des infrastructures (routières et énergétiques notamment); (iv) une faible capacité institutionnelle, tant au niveau central que local ; (v) un secteur privé peu développé et peu compétitif du fait des coûts de production élevés (électricité, transports, télécommunications, etc.) ainsi que de la faible qualification de la main-d'oeuvre; (vi) un secteur agricole dominé par les activités de subsistance et caractérisé par une productivité très faible, et dont la production ne suffit pas à garantir la sécurité alimentaire ; et (vii) la forte pression démographique sur les terres cultivables (moins de 0,5 hectare par ménage de 5,8 personnes) et l'absence de substituts au bois d'énergie, qui entraînent une poursuite de la déforestation.

Le Burundi dispose toutefois d'opportunités pour stimuler la croissance, en particulier un potentiel minier encore sous-exploité, qui compte d'importantes réserves de nickel, coltan, vanadium, phosphates, carbonatite, tourbe, calcaire, etc. Plus particulièrement, le Burundi détient la deuxième réserve de nickel du monde (6 % du total, avec plus de 200 millions de tonnes). De par l'accès du Burundi au Lac Tanganyika (long de 650 km et qui dessert une dizaine de ports), l'exploitation de ce minerai pourrait s'intégrer dans les échanges interrégionaux via le port de Bujumbura en cours de rénovation. Le potentiel hydroélectrique est également sous-exploité, la capacité estimée étant de 1 300 Mégawatts, alors que seulement 40 MW sont actuellement produits. Enfin, le tourisme constitue une source potentielle de croissance, comme l'a souligné la Vision « Burundi 2025 ».

À moyen terme, dans l'hypothèse d'une reprise de la coopération avec les partenaires au développement, notamment européens, les perspectives économiques sont relativement optimistes. Les prévisions tablent sur une croissance du PIB réel qui pourrait atteindre 3 % en 2018 et 4,3 % en 2019. Toutefois des risques persistent en raison de la dégradation continue de la situation sécuritaire et des éventuels mouvements sociaux liés à la révision de la Constitution de mai 2018. La prolongation du gel des appuis des partenaires techniques et financiers du Burundi pourrait compromettre les progrès qui avaient été réalisés dans les domaines sociaux et le développement rural.

Priorité 1 : QUESTIONS FONDAMENTALES DE POLITIQUES DE TRANSIT

Stratégies d'intégration par les infrastructures

L'importance des infrastructures dans le développement, considérées comme un pré-requis pour attirer les investissements, a commandé aux Chefs d'Etats de la CAE, l'institutionnalisation d'un rendez-vous biannuel consacré uniquement à la question du développement et du financement des infrastructures, et a permis d'identifier les projets intégrateurs prioritaires. Le Conseil des Ministres de l'EAC A d'ailleurs pu confectionner un plan d'action décennal conséquent et mis sur pied un calendrier de sa mise en oeuvre à court moyen et long terme. Il s'agit de 72 projets décomposés en 178 sous-projets d'infrastructures routières ferroviaires, énergétiques, lacustres et portuaires. Des options ont été prises en matière de financement notamment celle de faire appel au secteur privé et aux formes hybrides de financement à long terme.

La mise sur pied d'un fonds régional dédié aux infrastructures alimenté par un prélèvement de 1,5% sur la valeur des importations des pays membres de la CAE a été aussi décidée. En 2016, seuls le Kenya et l'Ouganda avaient déjà mis en application cette mesure tandis que le Burundi, le Rwanda et la Tanzanie se préparaient à le faire. Celui-ci sera la traduction de l'engagement résolu des membres à consacrer des efforts soutenus au profit des infrastructures et par effet de levier, permettra de mobiliser plus largement les importants capitaux nécessaires pour la réalisation de l'ambitieux programme décennal de financement des infrastructures.

Le Burundi qui a le plus besoin des dites infrastructures devrait à cet égard être pionnier dans la participation et la mise en oeuvre de ce fonds, condition sine

qua non pour être éligible auxdits financements dans le cadre de l'«EAC Financial Sector Development and Regionalisation Project (EACFSDRP)». Cependant, l'ambitieux plan stratégique d'investissement décennal de la CAE d'un montant estimé à 100 milliards USD soit 10 milliards USD par an est loin d'être une réalité.

La mise en oeuvre de cette stratégie est rendue urgente sous la pression du secteur des industries extractives engagé dans la mise en valeur du potentiel exceptionnel de la sous-région et des territoires adjacents de l'Afrique australe et centrale. La pose de la première pierre de la ligne de chemin de fer entre l'Ouganda et la Tanzanie en janvier 2018 s'explique ainsi par la mise en exploitation des gisements de pétrole identifiés dans le lac Turkana. Dans le même ordre d'idée, la décision des autorités burundaises de privilégier le tronçon de chemin de fer Uvinza-Musongati se justifie par le souci d'exploiter les gisements de nickel découverts dans cette région frontalière avec la Tanzanie.

De plus, l'investissement est rendu efficient par divers facteurs que sont: le relief assez plat, la longueur de la ligne à construire plus courte que les autres options (50 km au Burundi et 150 km en Tanzanie); il faut ajouter aux facteurs favorables à la priorisation de ce projet la réhabilitation de la ligne de chemin de fer du corridor central Dar es Salam-Tabora-Mwanza/Kigoma, Kaliua-Mpanda qui permettra, grâce au tronçon Uvinza-Musongati, de disposer d'une infrastructure opérationnelle adaptée aux besoins d'une logistique qui n'obère pas la compétitivité et partant de rendre le projet d'exploitation de la mine faisable et rentable malgré l'enclavement du Burundi. Ces facteurs rendent le projet bancable pendant qu'il donnerait une vraie opportunité d'impulser l'industrialisation du pays. Reste à trouver les moyens d'opérationnalisation d'une telle option. Malheureusement, ces éléments objectifs ne semblent pas avoir beaucoup d'écho dans la priorisation communautaire.

Le Burundi hub naturel à la confluence des communautés économiques régionales

L'intégration de l'Afrique passe par la connectivité des infrastructures. Les réseaux de communication de transport et d'énergies doivent permettre de densifier les échanges entre les pôles régionaux. De par sa position géographique au centre du continent et à la confluence de la CAE de la CEEAC et de la SADC, le Burundi jouit d'une potentialité de hub qui ne demande qu'à être mis en valeur. L'ambitieux programme de développement de centres multimodaux de transport autour des grands lacs notamment le lac Tanganyika pourrait permettre de faire jouer à Bujumbura et à son port un rôle plus important dans les échanges avec l'Afrique australe. Il pourrait être envisagé par ailleurs que l'évacuation des minerais d'Afrique centrale se fasse par raccordement au chemin de fer et ports tanzaniens à travers une bretelle burundaise. La même logique prévaudrait pour toutes les autres infrastructures.

Priorité 2 : DEVELOPPEMENT ET MAINTENANCE DES INFRASTRUCTURES

En raison de son impact structurant et de ses effets d'entraînement sur les autres activités socio-économiques du pays, le développement du secteur des transports est crucial pour le désenclavement et pour l'intégration régionale.

Dans ce secteur, non seulement l'accès est limité, mais le mauvais état des infrastructures se traduit par des coûts nettement plus élevés. Le prix des services de transport peut représenter le double, voire le triple de celui pratiqué dans d'autres pays, ce qui nuit à la compétitivité des entreprises burundaises sur les marchés régionaux et mondiaux. Environ 90 % de la population vivent dans les zones rurales mais avec un accès limité à des routes praticables en toutes saisons. La densité du réseau routier en zone rurale est nettement moins élevée au Burundi qu'ailleurs en Afrique et dans d'autres pays à faible revenu. Le Burundi est également en retard en ce qui concerne la densité des réseaux de téléphonie fixe et mobile. À titre d'exemple, moins de 5 % de la population possède un accès à Internet et plus de 90 % des abonnés sont concentrés dans les zones urbaines.

Les contraintes de coût et d'accès affectent les opportunités commerciales de toutes les entreprises, des petits exploitants agricoles et des entrepreneurs. Dans le secteur agricole burundais, le coût des transports représente, en moyenne, 35 % des prix à l'importation et 40 % des prix à l'exportation. Les coûts élevés et le manque d'accès aux infrastructures sont des entraves majeures à l'amélioration des revenus et du bien-être de la population, très nombreuse, vivant de l'agriculture.

Transport routier

La politique Gouvernementale en matière de route vise à désenclaver le pays avec un meilleur accès vers les pays voisins et les grands ports maritimes de Mombasa et de Dar Es Salam, et à desservir tous les chefs-lieux de province par une route bitumée. Concernant les liaisons internationales, les investissements déjà réalisés offrent un ensemble de voies alternatives : Le corridor central (Bujumbura-Dar es Salam), celui du Nord (Bujumbura-Mombasa), et celui du Sud (Bujumbura- Durban via Mpulungu).

Malgré les efforts déployés par le Gouvernement avec l'appui des partenaires au développement, le réseau routier souffre encore d'un manque d'entretien systématique, entraînant une dégradation souvent précoce. Les principaux facteurs concourant à cette situation sont : (i) l'absence d'un système de planification et de suivi performant, telle que la Banque de Données Routières; (ii) les capacités insuffisantes des cadres du secteur; (iii) des rémunérations peu motivantes; (iv) l'absence de gestion de carrière; (v) la faiblesse des capacités des petites et moyennes entreprises nationales et des bureaux d'études pour intervenir dans la planification, l'exécution et le suivi. Les recettes annuelles du Fonds Routier National, estimées à environ 15 milliards de francs burundais en 2012, ne suffisent pas pour couvrir tous les besoins annuels d'entretien du réseau routier, d'environ 27 Milliards de francs burundais. Les conséquences de ce manque d'entretien sont, entre autres, les coûts élevés des transports, l'augmentation des accidents de roulage et la faible accessibilité de la population aux infrastructures socio-économiques.



Transport maritime

Situé à près de 1 500 km du port de Dar es Salaam, le lac Tanganyika et le port de Bujumbura offrent un potentiel important pour le développement de la sous-région et pourraient servir de pôle d'industrialisation et de commerce. Le lac Tanganyika (650 km de longueur), sur lequel se trouvent une dizaine de ports, peut servir d'axe central pour les échanges interrégionaux et faciliter ainsi une industrialisation diversifiée. Le port de Bujumbura est un port de transit de marchandises des pays de la sous-région (Rwanda, Uganda, Tanzanie, RDC, Zambie, etc.). Toutefois, le secteur n'est pas encore bien structuré, le port de Bujumbura est sous équipé et le matériel en place est très vétuste. Un plan directeur pour le développement portuaire a été réalisé par la Coopération Japonaise, en 2012.

Le développement du transport lacustre reste confronté aux défis majeurs ci-après : (i) l'investissement pour le développement des infrastructures et (ii) la disponibilité des équipements et infrastructures modernes.

Transport aérien

Le Burundi dispose d'un seul aéroport international. Les derniers travaux de modernisation datent de 1984, et les infrastructures sont vétustes et doivent être mises aux normes de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI).

Sur le plan institutionnel, la Régie des Services aéronautiques (RSA) a été érigée en « Autorité de l'Aviation Civile » et dotée de l'autonomie de gestion, répondant ainsi aux exigences de l'OACI.

Concernant le transport aérien, des actions d'amélioration des services aéroportuaires ont été réalisées à savoir: (i) l'acquisition des équipements de sécurité et de facilitation aéroportuaires (scanners, télésurveillance, portiques et détecteurs de métaux, ...) ; (ii) l'acquisition des équipements d'aide à la navigation aérienne ; (iii) l'acquisition du système de téléaffichage ; (iv) la réhabilitation de la piste d'aviation ; (v) la construction de la clôture aéroportuaire et de la piste de patrouille de la clôture et (vi) l'éclairage de

l'aéroport. Malgré toutes ces réalisations, le transport aérien accuse des défis majeurs à relever pour répondre aux standards internationaux: (i) l'élévation de l'aéroport international de Bujumbura aux normes internationales ; (ii) la construction d'un autre aéroport international et (iii) la redynamisation de la compagnie nationale Air Burundi.

Chemin de fer

Le Burundi ne dispose pas de chemin de fer. En 1984, une étude de pré-faisabilité a été initiée dans le cadre de l'OBK (Organisation du Bassin de l'Akagera, regroupant le Burundi, le Rwanda et l'Ouganda). Une autre étude de faisabilité en 2009 a été initiée par les Gouvernements du Burundi, du Rwanda et de la Tanzanie sur financement de la Banque africaine de développement avec pour objectif de permettre l'exploitation et le transport des minerais de Nyabikere, Waga, Muremera, e Mukanda et Musongati.

Au regard de la viabilité économique et financière d'un tel projet, un don a été accordé aux trois pays pour financer l'étude technique d'exécution qui est actuellement en cours.

Pour ce secteur, des études ont été menées en vue du développement du transport par voie ferrée à travers l'interconnexion avec les réseaux ferroviaires des pays voisins connectés aux ports situés sur l'océan indien. Il s'agit de: (i) l'étude de faisabilité du projet de chemin de fer Dar-es-Salaam-Isaka-Keza-Kigali/Gitega-Musongati (projet commun entre le Burundi, la Tanzanie et le Rwanda) ; (ii) l'étude de pré-faisabilité du projet de chemin de fer Uvinza-Musongati (projet commun entre le Burundi et la Tanzanie) et (iii) une étude réalisée dans le cadre de l'EAC Transport Strategy, 2011, qui démontre l'intérêt qu'aurait le Burundi à choisir la voie multimodale (1429 km) comprenant la voie ferrée de Dar-es-Salaam au port de Kigoma et le transport lacustre de Kigoma à Bujumbura. Le défi majeur dans ce secteur reste l'investissement (financement).

Technologie de l'information et de la Communication

Compte tenu de l'importance du secteur, le Gouvernement a opté pour sa libéralisation totale et son développement a permis la création d'emplois nouveaux. Selon les données disponibles, plus de 50 % des ménages possèdent un téléphone mobile. L'expansion sur une plus grande échelle rencontre un certain nombre d'obstacles comme le coût élevé des services, la faible couverture géographique de la téléphonie mobile, l'insuffisance des infrastructures et des équipements et la faiblesse de l'expertise nationale. En outre, le développement des TIC est freiné par un cadre juridique et réglementaire inadéquat.

En juillet 2011, le Gouvernement a adopté la nouvelle Politique Nationale de Développement des TIC 2010-2025 (PNDTIC 2010-2025) avec comme objectif de « Réaliser l'accès universel des TIC pour accélérer la croissance économique et devenir un centre d'excellence et un pôle de référence régional dans le

secteur des TIC à l'Horizon 2025 ». Toutefois, sa mise en oeuvre n'est pas encore effective.

Les progrès enregistrés dans ce secteur concernent l'élargissement de la bande passante internet qui est passée de 250 méga bits par seconde (MBPS) à 763 MBPS entre 2007 et 2014 et le taux d'accès aux services internet se situe à 8,2% en fin 2015. Le taux de pénétration est relativement élevé pour les téléphones mobiles avec 48% contre 8,2% pour l'internet et 0,4% pour les téléphones fixes. Le développement des TIC se heurte à d'importants défis dont: (i) l'adaptation du Cadre réglementaire des TIC ; (ii) la disponibilité de l'énergie et (iii) les capacités en ressources humaines, et (iv) l'accès universel aux TIC.

Energie

Le secteur de l'énergie est dominé essentiellement par les énergies traditionnelles (bois, charbon de bois, biomasse, etc.) et par l'énergie moderne (l'électricité et les produits pétroliers). Environ 98 % de la population burundaise, aussi bien urbaine que rurale, utilisent le bois et le charbon de bois comme source d'énergie surtout pour le chauffage et la cuisson des aliments; ce qui accentue le déboisement estimé à 2% par an en 2013. Sur un potentiel hydroélectrique évalué à 1700MW, seuls 300 MW sont techniquement et économiquement exploitables. La puissance électrique installée est actuellement proche de 50 MW dont 32,9 MW de production nationale d'origine hydraulique.

La consommation électrique est très faible et est inférieure à 30 kWh/habitant/an. Ce qui est en-dessous de la moyenne africaine estimée à 150 kWh/habitant/an. Le taux d'accès à l'électricité est de moins de 5% de la population et le nombre de ménages ayant accès à l'électricité est évalué à 7% correspondant à 52,1% des ménages urbains et 2% des ménages ruraux. Le Burundi s'inscrit dans la liste des pays les plus en retard d'un point de vue énergétique. Une situation qui n'est pas en passe de s'améliorer, le pays accusant également un déficit énergétique important de 30 MW. Le pays ne dispose que d'une puissance installée de 45 MW (une puissance intérieure de 30 MW ainsi que 15 MW partagés avec le Rwanda et le Congo) pour faire face à une demande intérieure de 75 MW.

La maîtrise de la production de l'énergie et la diminution de son coût constituent des facteurs favorisant le développement des activités transformatrices et de services. D'autres alternatives pour l'augmentation de la production énergétique sont: le développement de l'énergie solaire, de la biomasse et de l'énergie éolienne. Toutefois, en matière d'énergie, la solution durable ne peut être que communautaire; le Burundi doit développer la coopération Sud-Sud en matière d'investissement dans le secteur

D'un point de vue socio-économique, l'insuffisance énergétique a des effets néfastes pour le pays et sa population. Les activités du Burundi ont du mal à se développer, le manque de ressources en électricité n'étant pas propice aux investissements privés et étrangers. Des secteurs comme la production agricole, l'éducation et le système de santé souffrent à ce titre de lacunes importantes.

En raison d'un faible taux de pénétration en milieu rural, cette pénurie d'énergie pèse également sur la pérennité des régions isolées.

Selon les estimations du Ministère de l'Énergie, le déficit burundais en énergie électrique ne va pas se résorber au cours des prochaines années. Il devrait même continuer d'augmenter. Les études de planification menées par ce ministère démontrent que les problèmes de disponibilité en électricité ne pourront pas être résolus avant 2017-2018, période à laquelle les investissements préconisés participeront normalement au rétablissement de l'équilibre énergétique du pays.

Afin de répondre aux besoins énergétiques croissants de sa population, tout en prenant en compte la variable environnementale, le gouvernement du Burundi a initié en décembre 2013 une stratégie portant sur le développement "*des énergies nouvelles et renouvelables à l'horizon 2030*". Cette démarche, qui permettra de proposer des actions concrètes pour tenter de réduire le déficit énergétique du pays, vise à favoriser l'exploitation du potentiel renouvelable considérable du pays (hydraulique, éolien, solaire...).

Plus récemment le ministre burundais de l'Énergie disait vouloir atteindre une puissance de production de 370 MW à l'horizon 2017. Pour cela, il a évoqué la construction de plusieurs barrages et le déblocage de fonds pour les travaux d'aménagements afférents (voies d'accès, ligne de transports d'électricité...).

Parmi les projets importants figurent la construction de deux barrages sur les rivières Jiji et Murembwe, la centrale hydroélectrique qui sera érigée sur la rivière Ruzibazi, ainsi que les centrales de MPanda, de Kabu 16 (implantée sur la Kaburantwa) et de Kagu 006 (sur la Kagunuzi). A cela s'ajoute également d'autres projets, comme une centrale solaire pilote et la centrale hydroélectrique de Ruzizi III, que se partageront le Burundi, la République du Congo et le Rwanda.

PERSPECTIVES DE DEVELOPPEMENT DES INFRASTRUCTURES DANS LE CADRE DU TERRITOIRE DOUANIER UNIQUE

Les perspectives de développement du Territoire Douanier Unique doivent être conçues dans son cadre légal et institutionnel et dans des stratégies et actions communes pour la réussite d'une intégration régionale. Les pays membres de la Communauté Est Africaine doivent agir individuellement et collectivement pour l'entretien et la réhabilitation des infrastructures existantes, la création de nouvelles infrastructures et assurer leur gestion optimale afin d'accélérer le trafic dans les pays de la communauté. L'objectif visé est d'assurer le bien-être des populations des pays membre de la communauté. Il faut souligner également que ces bons résultats seront atteints par la diminution maximale des délais d'acheminement des produits à l'importation et à l'exportation. La communauté Est Africaine devra s'attacher à poursuivre les investissements pour l'extension et la réhabilitation des infrastructures. Cependant, la réalisation de ce vaste chantier nécessite beaucoup de fonds que la CEA ne pourra pas mobiliser sans le concours de Partenaires Techniques et Financiers.

Concernant le Burundi, il devra d'une part mener à bien ses propres projets de réhabilitation et d'autre part pousser à la mise en oeuvre des projets qui l'intéressent dans le cadre régional.

En ce qui concerne les infrastructures routières : Le réseau routier du Burundi compte environ 4471 km dont 1949 km de routes nationales, 2522 km de routes provinciales, 2587 km de routes communales et 462 km de voirie urbaine. Sur 4 471 km du réseau routier national classé, 1 135 km sont bitumés, ce qui représente environ 25%. Le reste du réseau est non revêtu soit 1895 km rechargés en graveleux latéritiques, et 1 441 km en terre bâtie⁴.

Pour assurer le trafic entre le Burundi et les pays de la sous-région, les voies d'accès sont la route Bujumbura Kobero sur le tronçon burundais et la route Dar-es-salaam Kabanga sur le tronçon tanzanien sur une distance de 1383 km du côté corridor central.

Pour le trafic interrégional, cette route se trouve en bon état avec une signalisation horizontale et verticale. Le long de cette route, on y trouve des infrastructures modernes pour appuyer et assurer le transport harmonieux. En moyenne le camion prend 2,5 à 3 jours pour effectuer le trajet de Dar-es-Salaam frontière avec le Burundi. L'objectif actuel est de pouvoir arriver à 2,5 jours. Une moyenne de 80 à 100 camions et environ trente camionnettes transportant des marchandises est enregistrée chaque jour. C'est un poste à arrêt unique avec un grand trafic qui nécessite déjà de travailler 24 heures sur 24 heures et sept jours sur sept. Du côté Burundais, ce poste frontalier est rejoint par les axes Kobero-Muyinga-Ngozi-Kayanza Bujumbura/Kobero-Muyinga-Karuzi-Gitega-Muramvya-Bujumbura et Kobero-Muyinga-Karuzi-Gitega-Mwaro-Bujumbura.

Ce qu'il faut souligner c'est que l'ensemble de ces routes n'ont pas les normes minimales. Dans ces conditions, il faut développer ces infrastructures pour qu'elles répondent aux conditions de trafic international. S'agissant de la largeur des intersections, cette norme n'est pas non plus respectée. En effet, la largeur qui devrait être de 11m est en moyenne de 9 m. Ces normes peuvent varier suivant les conditions de l'environnement, du trafic ou des besoins des bénéficiaires. Certaines voies routières connaissent d'énormes problèmes de congestion dus à l'inadéquation entre le dimensionnement de ces voies et le volume et la nature du trafic qu'elles supportent.

Le Burundi étant un pays enclavé, le service de transport est caractérisé par les longues distances que doivent parcourir les poids lourds qui assurent le trafic international des marchandises. Les routes que ces engins sont appelés à emprunter sont aussi, sur certains tronçons, dans un état de sérieux de délabrement. Il y a aussi beaucoup de points critiques où se passent souvent des accidents qui sont aussi dû à l'insuffisance de la signalisation routière.

La dégradation se faisant au jour le jour, l'entretien et l'inventaire des infrastructures à réhabiliter et à développer est à faire régulièrement suivi des travaux de remise en état pour assurer la fluidité de ce trafic international.

En effet, il y a lieu de noter que le transport international des marchandises étant assuré par des camions poids lourds et essentiellement sur le Corridor

Nord (Port de Mombassa-Nairobi-Kampala- Kigali et Bujumbura) et le Corridor Central pour effectuer les opérations d'import-export, ce type de trafic se heurte à un handicap qui est l'exiguïté des routes sur la partie burundaise. Cette contrainte rend la chaussée encombrée, gêne le reste de la circulation et il y a souvent des accidents en plus de la dégradation des routes. Il faudrait pour assurer une meilleure fluidité, procéder à l'élargissement des routes pour les adapter aux normes.

En plus des infrastructures routières à renforcer et à améliorer ci-haut citées, il faut créer des entrepôts aux postes de Ruhwa, Kanyaru, Kobero pour plus d'ouverture et d'élargissement du territoire économique burundais et dans le cadre partenariat Public-Privé. En cours de voyage ou à l'arrivée, il existe deux gares routières une à Bujumbura et une autre à Gitega qui accueillent également des camions citernes mais ne disposent pas d'équipements pour détecter l'incendie ou d'équipements anti-incendie pour sapeur pompier.

Il faut équiper les gares routières en matériels et équipements anti-incendie. Dans les perspectives de développement économique, une attention particulière est à porter sur les postes frontaliers actuellement sans ou à faible trafic pour explorer en premier temps et exploiter en second temps son potentiel économique. Il s'agit notamment des postes frontaliers de Gasenyi et Mishiha, Mugina et Gatumba. En effet, c'est l'infrastructure économique qui doit précéder les activités économiques et le Burundi gagnerait de l'intégration régionale en prenant la première place pour installer ses infrastructures. De la sorte, le pays pourrait bénéficier des avantages du Territoire Douanier Unique de la communauté Est Africaine.

En ce qui concerne les infrastructures ferroviaires : La station ferroviaire de Kigoma qui sert le Burundi via le lac Tanganyika fait face à de vieilles infrastructures qui ont besoin d'être réhabilitées et ainsi avoir plus de capacités.

Au niveau de ce corridor Central, le Burundi a un projet de deux tronçons de chemin de fer un partant d'Uvinza en Tanzanie sur la ligne Dar-es-Salaam Kigoma jusque Gitega en passant par Musongati et un autre arrivant à Gitega en partant de la ligne Dar-es-Salaam Isaka. Pour ce qui est de l'état de maturité de ces projets, les études de faisabilité sont déjà faites et attendent des financements. Les infrastructures et équipements ferroviaires restant les mieux indiqués pour l'acheminement des marchandises lourdes avec un coût relativement faible par rapport au transport routier, la principale contrainte reste le financement des investissements.

Pour y faire face, les pays de la communauté de l'Afrique de l'Est pourraient envisager de mettre en place le principe des biens publics de la communauté. Ces biens seraient constitués des infrastructures qui sont propriété commune des pays membres pour que leur développement et leurs entretiens ne soient pas supportés par un seul pays. L'accès aux financements serait relativement aisé avec possibilité d'écarter l'indice d'endettement exclusif.

Pour le Burundi, l'infrastructure ferroviaire est à créer et à développer. Une attention particulière pour le montage de ce projet sera à porter sur les aspects technologiques et la formation. Des écartements standards et conformes à ceux

des autres pays de la communauté (1,41m mieux adapté pour le transport lourd comme celui des minerais et plus stable à l'inverse des écartements d'un mètre). Le pays aura à disposer d'un personnel qualifié à différents niveaux pour assurer l'exploitation et la maintenance du projet.

En ce qui concerne les infrastructures portuaires : A l'intérieur du Corridor Central dont fait partie le port de Bujumbura, la plupart des ports ont été construits vers les années 1930 et leurs infrastructures et équipement se trouvent dans un état obsolète. Des investissements sont donc urgents dans les infrastructures et les équipements de manutention voir de stockage des marchandises.

Pour le désenclavement des pays de la communauté sans littoral, il a été aménagé le Port à sec d'Isaka à environ 950 km de Dares-Salaam et relié à ce dernier par chemin de fer. Ce port de transit permet de réduire le temps et la distance puisque les opérations douanières sont effectuées à Isaka même et de ce fait facilite les opérateurs des pays enclavés. Ce port a une capacité de gérer 42.583 tonnes par an avec deux hangars de transit. En termes de perspectives, il est envisagé de rénover, agrandir et améliorer les équipements de ce port à sec en vue d'augmenter ses performances.

Pour ce qui est du port de Bujumbura, il est autant vieux mais ses équipements sont fonctionnels grâce à de leur entretien régulier. Suite aux problèmes de chemin de fer entre Dar-es-Salaam et Kigoma, le transport international sur le lac via cette voie a sensiblement diminué en faveur du transport terrestre. C'est un cas typique de mauvaise infrastructure et équipements insuffisants qui sont à la base du freinage de trafic.

En perspective d'avenir, les projets ci-après pour la modernisation du port de Bujumbura, pour un montant total 55 Millions de dollars sont retenus par son plan directeur et des promesses de financement ont été déjà obtenues :

- Construction d'une cale de réparation des bateaux;
- Construction d'un nouveau terminal de conteneurs;
- Dragage du bassin du port;
- Déviation des eaux du canal de Buyenzi qui se déversent dans le port;
- Réhabilitation du bassin du quai pour les produits pétroliers;
- Déviation de la rivière Ntakangwa qui se déverse dans le bassin pétrolier;
- Construction d'une digue de sécurité pour la protection du port;
- Acquisition d'un équipement de manutention;

Les quatre premiers projets sont sur le financement d'un don japonais pour un montant de 30 millions de dollars et les quatre autres sur le financement de la BAD.

Faut-il souligner qu'une bonne rentabilisation de ces nouveaux investissements sera conditionnée par des améliorations en amont, c'est-à-dire sur le port de Kigoma et le tronçon de chemin de fer Dar-es-Salaam Kigoma.

En ce qui concerne les infrastructures aériennes : Au Burundi, il y a dans les perspectives, l'extension et la modernisation de l'aéroport international de Bujumbura pour assurer son entière conformité avec les normes et procédures de l'OACI pour le transport international de passagers et de marchandises. Il y a

également un projet de construction d'un Terminal Frigorifique à l'Aéroport International de Bujumbura dont une étude de faisabilité est disponible.

Ainsi, le Burundi pourrait ainsi attirer les grandes compagnies aériennes et sociétés de fret aérien international. L'accès accru aux services internationaux créerait des opportunités de développement du tourisme et du transport aérien de produits d'exportation vers les marchés extérieurs.

Dans son plan d'action, le pays a comme objectifs de disposer d'au moins un aéroport moderne et permettre un développement sûr et ordonné du transport aérien et contribuer ainsi à l'essor de l'économie nationale.

A ce titre, des actions sont envisagées en matière d'infrastructures et équipements:

- Réhabiliter le hangar de fret;
- Réhabiliter et étendre l'aérogare de Bujumbura;
- Réhabiliter la piste principale d'atterrissage;
- Construction d'aéroports touristiques à l'intérieur du pays.

En ce qui concerne les infrastructures des télécommunications : Après le développement des infrastructures de transport, il est indispensable de développer les infrastructures de télécommunication afin de compléter la chaîne logistique de bout en bout entre les différents points relais des pays membre de la communauté. Pour la réussite de l'intégration régionale au niveau de la Communauté Est africaine, il est nécessaire qu'il y ait une couverture suffisante par les TIC au niveau de chaque pays membre et entre les pays membres. Les lignes de transports de surface sont complétées par des communications pour permettre aux opérateurs d'être constamment informés sur leurs marchandises et les Administrations aux différents postes de faire une gestion anticipée au niveau des procédures ce qui permet de réduire les délais d'acheminement et les files d'attente au niveau des postes frontalier.

En ce qui concerne les infrastructures énergétiques : Pour assurer l'intégration et réussir le Territoire Douanier Unique des Etat de l'Afrique de l'Est, il leur est indispensable de développer le secteur énergétique. En effet, en plus que l'outil énergétique est une infrastructure de base pour le secteur productif et le secteur de services, les différentes voies de communications doivent être activées par de l'énergie. Le volume de trafic souhaité demandera de travailler 24 heures sur 24 heures et tous les sept jours de la semaine. En plus des projets communs, chaque Etat doit développer son réseau électrique national pour garantir un approvisionnement continu d'électricité.

La réussite du Territoire Douanier Unique ne pourra avoir lieu que s'il y a un décollage harmonisé dans tous les pays de la communauté. Pour le cas du Burundi, tout en possédant un potentiel énergétique se trouve en déficit de 30 MW qu'il essaie de résorber dans le court terme par des centrales thermiques et des centrales solaires et à moyen terme, par des centrales hydroélectriques. Les premières sont faciles à aménager et mieux indiquées pour combler rapidement le déficit mais leur coût d'exploitation est très élevé (excepté pour les centrales solaires). Les deuxièmes requièrent des fonds d'investissement très lourds et un temps assez long pour leur réalisation et mise en service. En revanche, l'énergie qu'elles produisent est relativement peu chère.

Dans ses perspectives le Burundi envisage de réaliser des investissements dans ce domaine, tant au niveau national qu'au niveau communautaire. Au niveau national, les investissements prévus sont :

- Le central hydro-électrique Jiji-Murembwe d'une capacité de 49 MW;
- Le central hydro-électrique de KABU 16 20 MW;
- Le central hydro-électrique de Mpanda 10,4 MW;
- Le central hydro-électrique de Ruzibazi 15 MW;
- Le central solaire de Mubuga/Gitega 7,5 MW

Il existe des projets communs avec les autres pays de la communauté dont la réalisation pourrait énormément appuyer le développement économique des pays de la région. C'est le cas notamment du projet hydro-électrique commun entre le Burundi, le Rwanda et la Tanzanie sur RUSUMO avec une puissance installée de 81 MW et chacun des trois pays aura droit à 27 MW.

Priorité 3 : COMMERCE INTERNATIONAL ET FACILITATION DES ECHANGES

1. Les échanges extérieurs

La balance commerciale du Burundi est structurellement en déficit. Les exportations reposent principalement sur les cultures agricoles de rente (café et thé). Les recettes sont donc dépendantes de la fluctuation des prix internationaux. Le café et le thé comptent pour 80 % des exportations. Le troisième poste d'exportation est l'or. Les partenaires traditionnels à l'exportation sont la Suisse, les Émirats arabes unis, le Kenya, Singapour, le Rwanda, la Belgique et l'Ouganda. Les fournisseurs du Burundi sont la Chine, l'Inde, la Tanzanie, le Kenya et l'Arabie Saoudite. Le Burundi importe des carburants, des médicaments, des voitures et des biens électriques.

1. Evolution de la Balance du Commerce International de Biens

Année	Importation	Exportation	Balance commerciale
2014	1 188 986,0	203 843,6	-985 142,4
2015	1 133 893,1	189 945,6	-943 947,5
2016	1 019 595,6	181 044,3	-838 551,3
2017	1 307 188,2	258 525,5	-1 048 662,7

SOURCE. Bulletins mensuels de la Banque Centrale (BRB)

2. Evolution de la Balance du Commerce International de services

Année	2014	2015	2016	2017
1. Biens exportés ou importés pour transformation	-	-	-	-
2. Réparation et entretien des biens	-	956,6	-	-297,8
3. Transport	-107 053,0	-98 568,0	-93 201,0	-93 317,1
4. Voyage	-53 057,1	-42 693,6	-42 703,3	-35 535,3
5. Télécommunications , Informatique et Information	4 648,6	551,6	-2 024,7	-8 405,2
6. Construction	6 771,7	2 752,8	651,3	-2 131,1
7. Assurance et Pension	-3 267,2	-1 771,1	-1 540,3	-2 549,7
8. Services financiers	-1 969,4	-12 291,6	-4 186,1	-2 918,4
9. Frais d'utilisation de la propriété intellectuelle	-243,0	5,6	-249,3	-9,5
10. Services personnels, culturels et récréatifs	-2 645,0	-800,3	-5,3	-46,1
11. Services fournis ou reçus par les administrations publiques, n.c.a.	29 555,2	25 072,5	36 010,8	40 174,3
12. Autres services aux entreprises	-24 358,3	-19 029,2	-16 490,4	-15 609,3
Total annuel Balance commerciale des services	-151 617,4	-145 814,7	-123 738,3	-120 645,2
Taux de croissance annuelle	634,80	-3,83	-15,14	-2,50

SOURCE. Bulletins mensuels de la Banque Centrale (BRB)

3. Structure des exportations (en Millions de BIF) des Biens

Année	2014	2015	2016	2017
Produits manufacturés (bières, cigarettes, savons, farines...)	65982,5	57441,3	57385,1	65002,1
Produits primaires (café, thé, minerais, peaux et cuirs)	137861,1	132504,3	123659,2	195586,6

2. Facilitation des échanges

L'Accord de l'OMC sur la facilitation des échanges, le Gouvernement a déjà mis en place le Comité national de la facilitation des échanges et l'instrument de ratification du protocole d'amendement.

En ce qui concerne les réalisations, à ce jour, le Burundi :

- A notifié des engagements de la catégorie A au titre de l'Accord sur la facilitation des échanges ;
- Mis en place le Comité national de facilitation des échanges;
- Entrepris plusieurs réformes visant à faciliter le commerce par la réduction des barrières non tarifaires, la liberté de transit, et la libre circulation des marchandises dans le cadre du marché commun de l'EAC;
- N'a pas encore ratifié l'accord sur la facilitation des échanges.

Cependant, des réformes ont été initiées pour la facilitation des échanges notamment :

Instauration du système de Suivi Électronique des cargos (CARGO TRACKING SYSTEM).

Depuis 2014, l'OBR a mis en place un système de suivi électronique des camions, qui permet aux contribuables de savoir en temps réel le moindre mouvement des camions qui acheminent les marchandises en transit ou à destination du Burundi.

Dès l'arrivée d'un camion à la frontière, un agent de l'OBR y appose la balise. Elle permet la traçabilité du camion à partir du bureau de l'OBR notamment l'identification d'un stationnement anormal, déviation non autorisée, l'enlèvement de la balise, etc. De ce fait, les agents de l'OBR contactent le chauffeur par téléphone pour s'enquérir de la situation et peuvent intervenir s'ils le jugent nécessaire.

Mise en place du Système Douanier Automatisé « ASYCUDA WORLD »

Avec la mise en oeuvre du processus de numérisation de la douane burundaise, des résultats tangibles se font voir notamment la possibilité de déclarer les marchandises à partir des bureaux par les déclarants et cela a permis le gain en temps et en coût. L'informatisation poussée de la Douane Burundaise permet une analyse comparative efficace des données douanières extraites du système ASYCUDA WORLD.

Dans le cadre de la mise en oeuvre du Système Douanier Automatisé, l'interfaçage entre ASYCUDA WORLD et SIGTAS a été fait et mis en production en début du troisième trimestre 2016, ce qui rend facile et rapide le suivi des opérations des contribuables tant sur le plan de l'import-export que sur la conformité aux taxes internes. Une application permettant l'envoi automatique d'un message à l'opérateur économique sur les transactions faites sur son NIF a été développée. Les importateurs et les exportateurs, qui le désirent sont tenus informés de l'état d'avancement de leurs déclarations en douane.

Mise en œuvre du programme des Opérateurs Economiques Agréés (OEA)

Dans le cadre de l'opérationnalisation du programme des Opérateurs Economiques

Agréés, une mission des experts de l'OMD a été effectuée à Bujumbura pour analyser la capacité de l'Office Burundais des Recettes (OBR), à administrer le programme de l'OEA, suivie d'une mission des experts nationaux à Bruxelles a permis de d'évaluer les forces et faiblesses du programme des OEA. Le manuel des procédures du programme a été révisé à cette fin. Le plan d'actions servant à mettre en oeuvre les recommandations de l'OMD a été développé et est en cours de mise en oeuvre dans le cadre du projet WCO-EAC CREATE et l'équipe du projet a été mise en place.

Mise en place du Régime Régional de Garantie du Transit Douanier du COMESA (RGTD/COMESA) au Burundi.

Le Régime Régional de garantie du Transit Douanier facilitera le dédouanement et la libre circulation des marchandises en transit entre les pays membres du COMESA, ce qui réduira le coût des garanties, les frais connexes et le temps de transit. Le régime crée également des opportunités d'affaires pour les agences en douanes et transitaires, aux compagnies d'assurances et aux banques qui vont pouvoir faire des affaires au-delà de leurs territoires nationaux.

Au cours de l'année 2016, des actions en rapport avec la mise en place de la garantie régionale ont continué avec succès. Dans le cadre de la mise en oeuvre de la garantie régionale du transit douanier du COMESA (RCTG/COMESA), une mission des Experts du COMESA a été accueillie pour échanger et expliquer les avantages du projet, la procédure à suivre pour son opérationnalisation et préparer la phase pilote déjà en cours. Cinq agences en douanes pilotes ont été identifiées et ont déjà souscrit et soumis au CDA les garanties régionales pour configuration dans le système ASYCUDA WORLD. L'utilisation de la garantie régionale du transit sous douane du COMESA a été adoptée par les pays membres de la CEA pour appuyer la mise en oeuvre du TDU en ce qui concerne la circulation des marchandises exonérées et celles déclarées sous un régime suspensifs.

Extension de la liste des produits à être déclarés dans le cadre du Territoire Douanier Unique

Le dédouanement sous le TDU a été étendu aux véhicules importés pour la mise en consommation directe via le Port de Dar Es-Salaam et la procédure y relative a

été développée. Au niveau national, les partenaires de la Douane ont été sensibilisés sur les procédures douanières (y compris cette nouvelle procédure relative aux véhicules importés) dans le cadre du Territoire Douanier Unique.

Au niveau régional, plusieurs réunions ont eu lieu visant l'identification et la proposition des solutions aux défis rencontrés dans la mise en oeuvre de la Garantie Régionale du Transit sous Douanes.

Le TDU présente de nombreux avantages, l'importation est exemptée des arrêts aussi intempestifs qu'inutiles sur les axes d'acheminement des marchandises et le processus de déclaration se fait avant que la cargaison prenne le voyage, etc.

Les problèmes d'interfaçage entre ASYCUDA et d'autres systèmes des administrations soeurs ont été résolus (entre ASYCUDA et TRANCIS ; entre ASYCUDA et SIMBA , etc). L'extension de la liste des produits à être déclarés dans le cadre du Territoire Douanier Unique a été faite.

Priorité 4 : INTEGRATION ET COOPERATION REGIONALES

Le Burundi est membre de plusieurs organisations régionales : la Communauté Est-Africaine (EAC selon son sigle anglophone), la Communauté Économique des Pays des Grands Lacs (CEPGL), la Communauté Économique des États de l'Afrique Centrale (CEEAC) et le Marché Commun de l'Afrique Orientale et Australe (COMESA selon son sigle anglophone).

Historiquement, Bujumbura s'est prioritairement tourné vers les deux communautés francophones de l'Afrique centrale et des Grands Lacs. La CEEAC est née du plan de Lagos d'avril 1980. Membre de la COMESA depuis 1981, le Burundi a rejoint la Free Trade Area de l'organisation en 2004. L'économie burundaise bénéficie à ce titre du tarif extérieur commun de la Communauté (25% pour les produits finis, 10% pour les biens intermédiaires, 0% pour les matières premières et pour les biens d'équipement).

Cependant, c'est bel et bien la dernière organisation rejointe qui est la plus importante: l'EAC. Membre depuis 2007, le Burundi fait partie de l'union douanière (établie en 2005) mais surtout du marché commun, signé en 2010. A ce titre, la libre-circulation des biens, des personnes et des marchandises est devenue une réalité. Les marchandises arrivent beaucoup plus vite qu'auparavant des ports de l'Océan Indien (Mombasa ou Dar es Salaam), grâce à la suppression de barrières non-tarifaires. Cette intégration participe pleinement au désenclavement du pays.

Depuis le 1er juillet 2014, les pays de la Communauté Est Africaine ont officiellement mis en place le Territoire Douanier Unique (TDU). Une seule déclaration suffit pour faire parvenir un produit du pays d'importation au pays destiné. Le Territoire Douanier Unique sera consolidé une fois que le développement des infrastructures ayant pour effet la réduction des distances et des délais d'acheminement des trafics est effectif. Le développement des différents types d'infrastructures passera par l'amélioration de celles qui existent et la création de nouvelles au fur et à mesure que les besoins se feront sentir.

Au plan formel, le Territoire Douanier Unique dans l'espace communautaire Est Africain est une réalité avec des instruments comme un Tarif Extérieur Commun qui est en vigueur, des infrastructures visant la facilitation des échanges comme les Postes Frontières à Arrêt Unique, le déploiement de suivi des marchandises par géolocalisation le long des corridors de transit ainsi que des organismes chargés du suivi-évaluation. Ces avancées ont permis de faire tomber le temps de transit portuaire de plus de 20 jours à 6 jours. Au Burundi, la construction

des Postes Frontières à Arrêt Unique de Ruhwa, Gasenyi / Nemba et Kobero/Kabanga à la frontière avec la Tanzanie en est une illustration.

D'autres mesures doivent être prises notamment comme la mise sur pied d'un mécanisme de garantie globale, une politique commune de collecte des recettes douanières plus inclusive permettant la mise en place d'un système de péréquation susceptible d'appuyer la politique d'infrastructure communautaire et surtout l'effectivité du Fonds de Développement des Infrastructures qui doit être alimenté par un prélèvement de 1,5% sur les importations. Ce véhicule financier serait un excellent levier pour mobiliser de plus grands concours extérieurs et internes publics et privés.

A cet égard, le cadre juridique des partenariats publics privés doit être revu dans le sens d'un partage des risques et des bénéfices ainsi que d'une sécurisation accrue d'investissements aux cycles généralement longs. Un renforcement de capacité sera nécessaire pour pouvoir présenter des projets bancables sachant que les Partenaires Techniques et Financiers privilégient les projets d'envergure transnationale, soucieux d'atteindre la cible d'impact la plus large possible.

Depuis le fonctionnement des Postes frontières à arrêt unique et le territoire douanier à arrêt unique, le temps de passage aux postes frontières a considérablement diminué puisque les camions s'arrêtent uniquement d'un côté de la frontière pour toutes les procédures et opérations y afférentes.

Nonobstant les efforts importants réalisés par l'EAC pour renforcer l'intégration à travers le TDU, quelques projets inscrits dans ce chantier sont toujours en attente de réalisation. Il s'agit de la garantie globale, l'interopérabilité des systèmes d'information douaniers ainsi qu'un système de collecte et de répartition plus juste des ressources fiscales de porte (droits de douane).

La garantie globale de transit : Les marchandises qui traversent le TDU sans avoir acquitté les droits de douane au bureau d'entrée, se déplacent en « suspension de droits et taxes de douane ». Le risque de déversement frauduleux à la consommation est donc important. Aussi, sont-elles soumises à garantie à travers un acquis à caution, c'est-à-dire un engagement cautionné à se conformer aux règles entourant cette procédure douanière. Etant entendu que l'essentiel des échanges globaux se fait par voie maritime, la partie la plus importante du commerce international du Burundi au départ du port de Mombassa ou de celui de Dar Es Salam doit traverser la Tanzanie et le Kenya. Ces derniers doivent prendre des garanties pour se prémunir contre un déversement frauduleux de marchandises sur leur territoire. C'est ainsi que les administrations des douanes sont amenées à mettre en place des garanties subrogatoires sous forme de cautionnements auprès des banques. En fin d'opérations commerciales, le dénouement de ces garanties alourdit les coûts des transactions qui obèrent la compétitivité donc l'attrait des pays de la Communauté Est Africaine dont le Burundi.

Le moyen de limitation des coûts est l'instauration d'une garantie globale sous régionale en lieu et place des cautions nationales. Elle fonctionnerait en « revolving » permettant le réapprovisionnement du compte dès la prise en charge par la douane du pays d'import, en lieu et place des procédures longues

et coûteuses de délivrance de mainlevées de caution. Cette procédure simplifiée exige une interopérabilité des systèmes d'information douaniers sur lequel se déploie un Document Administratif Unique (DAU) sous forme d'acquit à caution. L'usage de suivi de transit par géolocalisation permettant d'apporter une assurance accrue de la bonne exécution des opérations de transit en temps réel, les risques s'en trouvent diminués et les montants de garantie mécaniquement réduits. La garantie globale a été adoptée par la Communauté d'Afrique de l'Est, mais seuls le Kenya, la Tanzanie, l'Ouganda et le Rwanda l'ont déjà mise en œuvre, le Burundi n'en fait pas partie.

Priorité 5 : TRANSFORMATION STRUCTURELLE DE L'ECONOMIE

Problématique de la transformation structurelle de l'économie du Burundi

Le processus de transformation de l'économie du Burundi reste confronté à plusieurs faiblesses et contraintes structurelles. D'une part, les faiblesses relevées sont notamment: (i) le potentiel de production inexploité, (ii) la faible diversification de la structure productive, (iii) la faiblesse des taux d'investissement public et privé, (iv) l'intégration insuffisante des secteurs agricole et industriel avec pour corollaire l'absence d'articulation entre zone rurale et zone urbaine ; (v) la faible productivité de l'agriculture largement dominée par des technologies traditionnelles; (vi) l'insuffisance des infrastructures économiques, (vii) le double déficit structurel des finances publiques et de la balance des paiements, (viii) les déséquilibres du marché de travail dominé par l'emploi informel et un sous-emploi prépondérant ; (ix) la persistance de la pauvreté et inégalités socio-économiques et (x) le faible développement du secteur privé avec une prééminence du secteur informel.

En outre, les contraintes majeures relevées pour la transformation structurelle de l'économie du Burundi sont: (i) la faible productivité agricole, (ii) la grande vulnérabilité aux chocs externes, (iii) le déficit en énergie électrique, (iv) la démographie galopante, (v) la gestion de l'espace, (vi) le déficit des infrastructures de transport; (vii) la faiblesse du capital humain et (viii) le déficit en infrastructures des Technologies de l'Information et de la Communication (TIC).

Cette transformation structurelle de l'économie burundaise vise à améliorer les caractéristiques de l'économie burundaise actuellement dominée par le secteur agricole moins structuré et marqué par une faible productivité, avec un secteur secondaire qui demeure embryonnaire et un secteur tertiaire caractérisé par une prépondérance des activités dominées par la téléphonie, le commerce et le transport. Leurs contributions sectorielles au PIB restent relativement faibles et représentent respectivement 39,6%, 15% et 40%. L'évolution de la structure de l'économie burundaise montre qu'elle n'est pas restée rigide. Une baisse progressive du poids du secteur agricole dans le PIB s'observe depuis 2007 au profit du secteur tertiaire qui prend de plus en plus du poids (plus de 40% du PIB).

Le relèvement des défis ci-haut cités permettra d'améliorer la structure de l'économie burundaise, inverser sa tendance et permettre de l'inscrire sur la trajectoire des économies émergentes. C'est pour cette raison que les principaux leviers de la transformation structurelle devront concilier, dans une approche bien intégrée, les différents défis susmentionnés, les atouts et les opportunités de l'économie burundaise pour de meilleures perspectives à moyen et à long termes.

La transformation structurelle de l'économie s'appuiera sur le développement des projets et programmes des secteurs porteurs de croissance pour stimuler les exportations, la création d'emplois, l'inclusion sociale et l'attraction des Investissements Directs Etrangers (IDE). Ces programmes et projets porteront sur les secteurs ci-après :

- **La modernisation de l'agriculture** : c'est une composante essentielle de la transformation de la structure de l'économie. Pour ce faire, elle devra se traduire par la régionalisation des cultures, la promotion de l'agriculture familiale intégrée, la mécanisation de l'agriculture, la préservation des terres agricoles, la transformation de la production agricole, la stabulation permanente de l'élevage, la diversification des produits exportables, la gestion de l'eau de pluie, l'irrigation des marais, etc.
- **L'accroissement de la production énergétique**: la construction, la réhabilitation et/ou extension des infrastructures énergétiques est l'une des préalables à la transformation structurelle durable de l'économie burundaise. La maîtrise de la production de l'énergie et la diminution de son coût constituent des facteurs favorisant le développement des activités transformatrices et de services. D'autres alternatives pour l'augmentation de la production énergétique sont: le développement de l'énergie solaire, de la biomasse et de l'énergie éolienne. Toutefois, en matière d'énergie, la solution durable ne peut être que communautaire; le Burundi doit développer la coopération Sud-Sud en matière d'investissement dans le secteur énergétique pour asseoir une approche complémentaire et communautaire.
- **La modernisation de l'agriculture** : c'est une composante essentielle de la transformation de la structure de l'économie. Pour ce faire, elle devra se traduire par la régionalisation des cultures, la promotion de l'agriculture familiale intégrée, la mécanisation de l'agriculture, la préservation des terres agricoles, la transformation de la production agricole, la stabulation permanente de l'élevage, la diversification des produits exportables, la gestion de l'eau de pluie, l'irrigation des marais, etc.
- **L'accroissement de la production énergétique**: la construction, la réhabilitation et/ou extension des infrastructures énergétiques est l'une des préalables à la transformation structurelle durable de l'économie burundaise. La maîtrise de la production de l'énergie et la diminution de son coût constituent des facteurs favorisant le développement des activités transformatrices et de services. D'autres alternatives pour l'augmentation de la production énergétique sont: le développement de

l'énergie solaire, de la biomasse et de l'énergie éolienne. Toutefois, en matière d'énergie, la solution durable ne peut être que communautaire; le Burundi doit développer la coopération Sud-Sud en matière d'investissement dans le secteur énergétique pour asseoir une approche complémentaire et communautaire.

- **La création d'un environnement favorable à l'industrialisation:** Le secteur de la transformation représente moins de 15% du PIB. Pour soutenir le secteur de la transformation et lui donner un rôle moteur dans le développement du pays, la finalisation et la mise en oeuvre de la Politique Nationale de l'Industrie permettra au Burundi de se doter d'un tissu industriel dynamique et compétitif. Cette industrialisation tournée vers les exportations devra s'orienter entre autres vers : (i) la mise en place de mesures d'appui pour la relance du secteur ; (ii) la promotion de l'industrialisation rurale et régionale et (iii) l'évolution progressive de l'industrie permettant une plus forte valeur ajoutée.

- **Le renforcement du capital humain :** Le double défi de la croissance démographique et de l'urbanisation impose une transformation radicale de l'économie burundaise. Fondée sur la maîtrise de l'énergie et la levée des contraintes à l'industrialisation, cette transformation passera par une politique ambitieuse et volontariste d'information, d'éducation et de formation avec des standards communautaires de formation et des cursus à contenus d'enseignement en adéquation avec les cursus de formation de l'EAC. Un effort continu et soutenu d'information, d'éducation et de formation sur au moins deux générations sera nécessaire afin de pouvoir infléchir fondamentalement les lourdes tendances comportementales qui constituent des contraintes majeures à la transformation économique et sociale. Un tel investissement d'au moins vingt ans offrirait à la Nation burundaise, voire à la région, les ressources humaines de qualité dont elles ont cruellement besoin, pour améliorer la recherche et l'innovation technologique et ainsi réduire substantiellement les recours à l'expertise extérieure. Le rôle de la presse et des médias en général est capital pour un accompagnement efficace d'une telle dynamique de changement. Si tant est vrai que certains environnements sociologiques et comportements culturels sont plus favorables au développement que d'autres, il est nécessaire que l'information, l'éducation et la formation soient mises à contribution pour y arriver.

- **Le renforcement des infrastructures de transport, du commerce et des TIC :** Le secteur de transport est constitué de plusieurs domaines: les infrastructures routières, les services de transport routier, le domaine lacustre et portuaire ; le domaine aérien ainsi que le transport ferroviaire. Le transport routier demeure cependant le mode dominant de transport intérieur des biens et des personnes. Il est assuré par un parc automobile sans cesse croissant grâce à l'importation des véhicules d'occasion. Ce parc est vieillissant et son état à l'importation explique la mauvaise qualité de l'offre de transport en général. Le domaine lacustre et portuaire, les échanges commerciaux régionaux sont effectués par voie lacustre. Le domaine lacustre et portuaire devra jouer un rôle important dans le désenclavement de l'économie nationale. En outre, la situation géographique du Burundi par rapport à la République Démocratique du

Congo (RDC) et aux autres pays riverains du lac Tanganyika le fait bénéficier sur le plan économique d'un vaste hinterland. Quant au transport ferroviaire, il est en développement dans les pays de la sous-région et des projets de construction de chemins de fer sont en cours de préparation au Burundi.

- **La promotion du tourisme:** Le faible niveau de développement du tourisme résulte de la mauvaise qualité des infrastructures de base et équipements touristiques, de la faible structuration du produit touristique, de l'insuffisance de qualification professionnelle du personnel de la chaîne du tourisme et de l'absence de mesures incitatives spécifiques à l'investissement dans l'industrie touristique. Les atouts et potentialités existants dans le secteur du tourisme burundais sont : (i) le patrimoine culturel (matériel et immatériel) ; (ii) le patrimoine naturel ; (iii) la position géographique stratégique du Burundi ; (iv) l'existence de nombreux sites touristiques ; (v) une main d'oeuvre bon marché et (vi) une volonté politique de développement du tourisme. La mise en exploitation des ressources touristiques du Burundi permettra d'une part d'accroître son attractivité et de rapporter des revenus et des devises supplémentaires et, d'autre part, son rayonnement à l'échelle internationale.
- **Partenariats Public-Privé:** Par la loi n°1/14 du 27 avril 2015 portant régime général des contrats de Partenariats Public-Privé (PPP) et le décret n° 100/12 du 06 janvier 2016 portant statuts de l'agence d'appui à la réalisation des contrats de PPP, « le Burundi s'est résolument engagé dans une dynamique de mise à niveau de ses infrastructures. En tant qu'une stratégie alternative de financement du développement efficace et potentiellement rentable sur le plan financier, les PPP seront développés pour faire face aux défis énormes dans le financement des infrastructures économiques et sociales et à la création d'emplois.
- **L'intégration régionale et la coopération internationale:** Le Burundi attend de l'intégration régionale et de la coopération internationale, l'élargissement de son espace au plan économique et politique, la réalisation d'économie d'échelle, le développement des échanges commerciaux ainsi que la garantie de la paix et de la sécurité collective.
- **Le développement du secteur des mines et carrières :** Le Burundi dispose d'un potentiel minier non encore exploité: le nickel, le vanadium, les phosphates et la carbonatite, l'or, la cassitérite et ses minéraux accompagnateurs, les platinoïdes, les terres rares, les divers minéraux industriels et les combustibles minéraux tels que la tourbe et les indices d'hydrocarbures. Pour développer ce secteur et le transformer en un véritable moteur de croissance, beaucoup de mesures⁶ ont été prises et des résultats satisfaisants ont été enregistrés: 24 autorisations d'exploitations des carrières ont été accordées, 41 comptoirs d'or et 61 comptoirs pour les autres minerais ont été autorisés et ouverts, et 112 profils, 93 puits et 57 zones filoniennes ont été identifiés. A ces résultats s'ajoutent l'échantillonnage de 4 tranchées, la formalisation de 62 coopératives minières, l'inventaire de 57 sites d'exploitation artisanale des

substances minérales et l'utilisation de 4 642 étiquètes sur 5 000 données.

Bien que ce secteur ait enregistré des résultats appréciables, des défis subsistent: (i) la modernisation et coordination de l'exploitation des mines et carrières ; (ii) la base de données géologiques et minières actualisée ; (iii) le contrôle de la production minière artisanale et de son exportation ; (iv) l'énergie suffisante et le transport ; (v) le personnel technique qualifié ; (vi) les équipements d'exploration, d'exploitation géologique et d'analyses chimiques ; (vii) l'application des études sur l'impact environnemental ; (viii) la protection sociale des exploitants du secteur miniers ; (ix) le désintéressement des investisseurs dans le secteur ; (x) la vulgarisation du Code Minier ; (xi) l'accès au financement ; (xii) l'indemnisation de la population en cas de l'expropriation ; (xiv) la décentralisation des comptoirs miniers vers les lieux proches des régions minières ; (xv) le suivi par l'Etat de la production minière à partir de la zone d'exploitation et (xvi) l'harmonisation des taxes sur les produits miniers au niveau des communes.

Priorité 6 : Moyens de mise en oeuvre

La mobilisation et la gestion des ressources de l'Etat seront toujours axées sur : (i) l'accroissement des ressources par l'élargissement de la base taxable; (ii) la recherche des ressources extérieures et (iii) l'allocation rationnelle des ressources disponibles.

Au niveau des recettes, tout en visant l'augmentation des recettes publiques, la politique fiscale tiendra également compte des fondamentaux en matière de la fiscalité publique. **L'impulsion fiscale afficherait également une progression soutenue.**

Quant aux dépenses, l'exécution du budget de l'Etat continuera à se faire de manière à pouvoir dégager des marges budgétaires pour les dépenses d'investissement. Le système de contrôle des exonérations sera également renforcé.

Cependant, la mobilisation des ressources domestiques nécessite une fiscalité qui ne décourage pas la production (une taxation orientée à la fois vers l'augmentation de recettes et le soutien de la croissance à travers l'amélioration des conditions d'offre et de demande globale).

Au-delà des ressources internes, cet enjeu est également lié à l'identification d'un nouveau paradigme de capitalisation de la coopération en vue d'un partenariat effectif et productif. Par rapport à cet enjeu, les actions Gouvernementales s'articuleront autour d'une seule orientation stratégique visant à renforcer les mécanismes de mobilisation des ressources et à développer la coopération, et la recherche du financement innovant.

Le Partenariat Public Privé (PPP) constitue une approche alternative privilégiée et adoptée dans les secteurs de l'environnement, des transports, de la fourniture de l'eau ou de l'électricité qui ont été, pendant une longue période, des secteurs relevant du domaine public. Le PPP permet à l'Etat de partager des

investissements et des risques avec des acteurs privés pour le bénéfice de tous pour les distinguer des domaines exclusivement réservés au public.

SUIVI DE LA MISE EN ŒUVRE

L'atteinte des objectifs du Plan d'Action de Vienne au Burundi est conditionnée par une capacité sans conteste dans la formulation et l'exécution des programmes et projets et des réformes indispensables.

Cela appelle à (i) un leadership éclairé, (ii) mettre en place un cadre de mise en oeuvre et de suivi rapprochés, (iii) renforcer l'administration publique en ressources humaines qualifiées et motivées et en moyens financiers, (iv) instaurer une culture de performance, de transparence et d'évaluation, une gestion axée sur les résultats et l'obligation de rendre compte et (v) l'appropriation par toutes les institutions publiques et privées.

Ainsi, nous proposons **la mise en place d'un cadre institutionnel de coordination de la mise en oeuvre du Plan d'Action de Vienne dans tous les pays concernés.**

Le Comité National de suivi de la mise en oeuvre est nécessaire composé de Ministères et structures techniques opérationnels de mise en oeuvre et de suivi sectoriel et local. Cet organe réaliserait ses missions en collaboration avec les différents partenaires au développement intervenant dans différents secteurs.

CONCLUSION ET RECOMMANDATIONS

En tant que pays enclavé dépendant des pays côtiers pour le transit et l'accès à la mer avec une forte démographie, le Burundi ne peut s'intégrer aux marchés régionaux et internationaux que si ses voisins appliquent des politiques à même de faciliter le commerce transfrontalier. La stratégie du Burundi consiste donc à tirer des avantages à un regroupement communautaire et un marché de près de 200 millions de consommateurs à l'horizon 2050 et autant d'opportunités d'emploi pour ses ressortissants.

C'est dire que le Territoire Douanier Unique (TDU) mentionné dans les pages précédentes, prélude au Marché Commun et à l'union politique doit être une construction à laquelle le Burundi doit apporter sa pleine contribution notamment en suivant les pays qui ont déjà mis en place la taxe communautaire pour les infrastructures. Cet engagement est le gage d'une participation pleine aux décisions qui vont être prises, au premier rang desquelles les priorités à financer sachant que les Partenaires Techniques et Financiers privilégient les projets d'envergure transnationale, soucieux d'atteindre la cible d'impact la plus large possible.

Aussi les requêtes de financement de projets communautaires trouveront-elles une meilleure audience que les sollicitations nationales. Par ailleurs la soutenabilité économique et l'équilibre financier des projets devraient faire

l'objet d'une plus grande attention d'où la suggestion de créer une structure de maturation des projets au sein de la CAE. Le recours au secteur privé est aussi un bon indicateur en la matière.

Le Burundi attend de l'intégration régionale et de la coopération internationale, l'élargissement de son espace au plan économique et politique, la réalisation d'économie d'échelle, le développement des échanges commerciaux ainsi que la garantie de la paix et de la sécurité collective. Le développement des différents types d'infrastructures ayant pour effet, la réduction des distances et des délais d'acheminement des trafics, passera par l'amélioration de celles qui existent et la création de nouvelles au fur et à mesure que les besoins se feront sentir. La gestion des infrastructures pour la réussite du Territoire Douanier Unique d'une manière générale et au sein de la Communauté de l'Afrique de l'Est en particulier doit retenir leur utilisation optimale et dans une complémentarité harmonieuse. Elle prévoit un entretien régulier et de qualité.

Ces avancées ont permis de faire tomber le temps de transit portuaire de plus de 20 jours à 6 jours. D'autres mesures doivent être prises notamment comme la mise sur pied d'un mécanisme de garantie globale, une politique commune de collecte des recettes douanières plus inclusive permettant la mise en place d'un système de péréquation susceptible d'appuyer la politique d'infrastructure communautaire et surtout l'effectivité du Fonds de Développement des Infrastructures qui doit être alimenté par un prélèvement de 1,5% sur les importations.

Dans le contexte mondial d'intégration économique pour une croissance soutenue, le Burundi est appelé à tisser un partenariat solide avec le secteur privé, les pays limitrophes, les pays du continent africain et ceux du reste du monde. Pour financer le Plan d'Actions Prioritaires du PND, le Gouvernement envisage un mécanisme de mobilisation des ressources internes afin d'accroître l'assiette fiscale. En parallèle, il devra établir une stratégie de mobilisation des ressources externes en tenant compte de l'équilibre des agrégats macroéconomiques pour contenir ou réduire sensiblement l'inflation.

FIN DU DOCUMENT