

Multi-year Expert Meeting
on Transport, Trade Logistics and Trade
Facilitation:

**Transport and logistics innovation
towards the review of the Almaty
Programme of Action in 2014**

22-24 October 2013

**NOTE DE PRESENTATION DU BURUNDI
ETAT DE LA FACILITATION DU COMMERCE ET DE LA
LOGISTIQUE**

by

Mr. Aloys Katihabwa
Ministry of Commerce
Bujumbura, Burundi

Note de Présentation du Burundi

**ETAT DE LA FACILITATION DU COMMERCE ET DE
LA LOGISTIQUE**

CNUCED : DU 22 AU 24 OCTOBRE 2013

Par ALOYS KATIHABWA

PLAN

1. INTRODUCTION
2. INNOVATIONS AU NIVEAU DES DOUANES POUR FACILITER COMMERCE
3. FACILITATION DU TRANSPORT ET DE LA LOGISTIQUE COMMERCIALE PAR L'INTEGRATION REGIONALE
4. POLITIQUES DE TRANSPORT DE TRANSIT
5. CONCLUSION

1.INTRODUCTION

Le Burundi est un pays enclavé situé à cheval entre l'Afrique Centrale et l'Afrique de l'Est. 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 y sont très élevés. Pratiquement toutes les marchandises, intrants agricoles et industriels, produits manufacturés, denrées alimentaires de base, équipements de transport et de communications sont importés.

Le prix des services liés aux importations et exportations 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.

Ex: le coût d'exportation d'un conteneur est de 2965 \$ US au Burundi alors qu'il est de 1990 US \$ dans beaucoup de pays de l'Afrique sub-saharienne. Le coût d'import d'un conteneur est de 5005 US\$ contre 2567 US\$

A 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.

2. Innovations au niveau des douanes et de la gestion des frontières

La principale réforme opérée concerne la mise en place de l'Office Burundais des Recettes (OBR). Depuis la mise en place de l'OBR, des accords bilatéraux avec les pays frontaliers ont été signés pour le fonctionnement des postes frontières à guichet unique. Les systèmes informatiques ont été déployés dans certains postes frontières et d'autres sont en cours de déploiement, et de nouvelles procédures douanières ont été adaptées avec l'intention de faciliter l'accès à différents marchés régionaux et mondiaux.

Parmi les progrès réalisés par l'OBR, nous citerons :

- l'introduction de la déclaration électronique à la douane ;
- la prolongation des heures de travail : de 7h30 à 20 heures au lieu de 7h30 à 15h30 soit (12 h 30 min par jour au lieu de 8 heures par jour)
- la migration du système d'informatisation SYDONIA ++ à World SYDONIA dans les douanes en vue de réduire les temps de déclaration ;

-Sydonia World utilise internet et permettra d'établir la déclaration à partir de n'importe quel point du monde et mise en place du système ASSET pour faciliter les transactions commerciales 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 et l'introduction du système de partage d'informations avec d'autres administrations douanières aux postes frontières d'importance ; et l'enregistrement obligatoire des déclarants en douane dans une association professionnelle ;

3. Facilitation du commerce par intégration régionale

L'amélioration de la logistique commerciale au Burundi implique une coopération régionale poussée et un investissement dans les infrastructures nationales et régionales dont le pays a besoin. Les projets d'infrastructures régionales vont de projets simples entre 2 pays comme les liens routiers ou la négociation d'un accord de facilitation des échanges jusqu'à des projets complexes engageant plusieurs pays tel que les corridors Nord, centre et Sud.

Comme accords régionaux, nous citerons les suivants:

Au niveau du COMESA

- Le Burundi a ratifié en 2006 le Régime COMESA de garantie du cautionnement douanier (RGCD) dont l'objectif est l'élimination des coûts administratifs et financiers superflus.
- il est aussi prévu de construire un chemin de fer des Grands Lacs reliant la Zambie, la RDC, l'Ouganda, le Rwanda et le Burundi .
- Le Burundi applique le système de péage de transit harmonisé au niveau du COMESA.

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

Au niveau de la Communauté Est Africaine (CAE)

- le pays a mis en place un comité national chargé de suivi du mécanisme d'identification et d'élimination des Barrières non tarifaires (BNT) et participe activement au forum régional de la CAE sur les BNT.
- Construction en cours de la route régionale reliant la Tanzanie, l'Uganda, le Rwanda et le Burundi;
- Installation en cours de la Fibre optique pour améliorer l'accès à internet

Le Burundi négocie actuellement les accords commerciaux préférentiels au sein de la Communauté Est Africaine (CAE) avec l'Union européenne (APE) et plus tard avec les Etats-Unis (Accord sur le commerce et l'investissement en Afrique AGOA).

Au niveau de l'Accord Tripartite COMESA,CEA,SADC Cet accord tripartite engendrera des possibilités d'échanges commerciaux avec les membres de la SADC qui ne sont pas membres du COMESA, l'Afrique du Sud notamment.

- instauration d'un système RADDEX (Revenue Digital Data Exchange System) qui permet l'interconnexion entre les 5 administrations douanières des Etats de la CAE. Ce système permet par ex de connaître les produits en transit vers le Burundi à partir des ports de la Tanzanie ou du Kenya, en vue de l'amélioration de la qualité des services, ce qui suppose la collaboration étroite des administrations douanières de l'EAC.

- Avec ce système, Il y aura diminution des fraudeurs en cours de route.
- Autre innovation concerne l'installation des postes frontaliers à arrêt unique (T-1) en vue de la simplification des procédures douanières et réduire les files d'attente qui étaient quasi permanentes sur les bureaux des douanes en apportant des réponses rapides aux clients et aux requêtes des intervenants.

La Communauté Economique des Pays des Grands Lacs (CEPGL)

La CEPGL qui regroupe le Burundi, le Rwanda et la République Démocratique du Congo (RDC) a introduit un laissez-passer unique pour les résidents des Etats membres en 2009. Les titulaires de ce document peuvent circuler librement dans la Communauté pendant une période maximale de trois jours. Cette mesure a facilité les échanges de marchandises et de services sur une petite échelle dans les communautés frontalières du Burundi.

CEEAC

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.

Accords commerciaux bilatéraux

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

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

4. Politique de Transport

Transport intérieur

L'amélioration du cadre légal a porté sur:

- la promulgation de la Loi portant sur les Transports Intérieurs Routiers ;
- L'Ordonnance Ministérielle portant création du Département des Transports Internationaux ;
- La mise en place de l'Office des Routes et du Fonds National Routier. L'Office des Routes (ODR) est l'organe spécialisé en matière des travaux des routes. Il s'agit d'une administration publique à gestion autonome disposant d'une personnalité civile et juridique. Les ressources de fonctionnement de l'Office des Routes proviennent des subsides du Gouvernement sur le budget ordinaire.

Infrastructures Entretien des ROUTES

- Le Burundi consacre actuellement des moyens considérables dans le domaine de la construction, de l'entretien et de la réhabilitation des infrastructures de développement. Avec le concours des financements extérieurs, beaucoup d'infrastructures économiques viennent d'être construites, réhabilitées ou sont encore en cours d'exécution. Des plans d'actions du Gouvernement en matière de développement des infrastructures économiques ont été élaborés et beaucoup de projets y relatifs ont été initiés et figurent dans le document du (CSLP II).

- Pour son programme courant d'entretien routier, l'ODR reçoit un appui du Fonds Routier National (FRN) qui est fixé chaque année conjointement par les deux organisations. Cet appui avait été fixé pour 2007 à 15% du coût du programme approuvé par les deux entités conformément à une ordonnance y relative. L'institution IDA et le fonds IPSTE interviennent également pour l'entretien courant du réseau routier.

De 2005 à 2012, le nombre de kilomètres de routes entretenues a augmenté sensiblement. Il est important de signaler également que le budget d'investissement destiné aux travaux de constructions neuves ou de réhabilitation lourde provient des bailleurs extérieurs.

- les montants affectés au Fonds Routier National ont été multipliés par 5 de 2005 à 2011 comme le montre le tableau ci-après.

- 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 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.

IMPLICATION DES PRIVÉS DANS L'EXECUTION DES TRAVAUX ROUTIERS

- Pour permettre à une population non négligeable d'accéder aux activités génératrices de revenus, les travaux d'entretien routier sont exécutés de plus en plus avec des techniques à haute intensité de main d'œuvre. Des familles constituées en Associations Communautaires de Développement (ACD) assument la responsabilité de l'entretien permanent d'environ 10 km de routes pour chaque ACD. Cette technique donne de bons résultats et contribue à réduire la pauvreté en milieu rural. Toutes les ACD sont encadrées par des Petites et Moyennes Entreprises (PME), qui, elles, s'occupent des travaux nécessitant une certaine technicité.

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

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 aérien

- 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.
- 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.

Transport Routier international

- 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;
- [Loi n°1/16 du 29 juin 2012 portant ratification par la République du Burundi de l'Accord de Transit et de Transport du Corridor Nord \(ATT-CN\)](#)
- Le Règlement du COMESA pour la libéralisation de l'industrie du transport aérien ;
- Autorité de Coordination du Transport de Transit des pays du Corridor Nord ;
- Règlement du COMESA pour la libéralisation de l'industrie du transport aérien ;

- Signature de l'Accord pour l'Etablissement de l'Agence de Facilitation du Transport de Transit du Corridor Central, Dar-Es-Salaam le 2 septembre 2006;
- Ratification de l'accord de Transit et de Transport du Corridor Nord, Nairobi le 6 octobre 2007;
- Mise en place de l' Autorité de Coordination du Transport de Transit des pays du Corridor Nord ;

5. CONCLUSION

- La politique gouvernementale en matière des transports consiste notamment à désenclaver le pays vers les pays voisins de la région et vers les grands ports maritimes des pays de transit, le Kenya et la Tanzanie, les ports de Mombasa et Dar Es Salam et à desservir tous les chefs-lieux des provinces par des routes bitumées.

- Les orientations futures en matière de politique commerciale et de transport au Burundi sont énumérées principalement dans le document vision « Burundi 2025 », le Cadre stratégique de croissance et de lutte contre la pauvreté (CSLPII).

Bujumbura pourrait assurer pleinement son rôle de plaque tournante de la sous-région si les infrastructures sous régionales suivantes étaient mises en œuvre:

- La construction du chemin de fer des Grands Lacs (Kasama-Mpulungu/Bujumbura-Bukavu-Goma-Kasese/ Goma- Kigali
- La réhabilitation du chemin de fer Dar-es-Salaam –kigoma et Lubumbashi-Kalémie.
- Le développement des ports du lac Tanganika(Kigoma-Kasanga-Mpulungu-kalémie-Kabimba-kalundu-Rumonge)
- Le développement des aéroports internationaux et secondaires des pays du bassin du lac Tanganika.

SUITE (5)

- Les principaux éléments de cette stratégie commerciale et de transport se mettent en œuvre conjointement avec les orientations sous régionales notamment au sein de la CAE, du COMESA, de la CEPGL, CEEAC et de la Tripartite, à condition que l'aide au commerce suive pour aider le Burundi à moderniser ses infrastructures routières, maritimes et aéroportuaires, pour accroître sa capacité d'offre via la diversification des exportations et relancer sa croissance.

FIN

MERCI DE VOTRE ATTENTION

Note de Présentation du Burundi

CNUCED : DU 22 AU 24 OCTOBRE 2013

Par ALOYS KATIHABWA

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.

2. Modernisation du cadre légal et réglementaire lié à la facilitation des échanges commerciaux

Création de l'Office Burundais de Recettes (OBR)

La principale réforme opérée concerne la mise en place de l'Office Burundais des Recettes (OBR) suivant la loi n° 1/11 du 14 juillet 2009. Cette loi a totalement renouvelé l'organisation des services fiscaux et douaniers en instituant une agence dotée d'une très grande autonomie de gestion en lieu et place des administrations de type ministériel antérieures, et fonctionnant sur le modèle de gestion axée sur les résultats. L'OBR soutient activement les ambitions du Burundi vers une intégration régionale accrue. Des nouveaux postes frontières avec un trafic rationalisé et simplifié ont été construits entre 2011 et 2012 et l'activité se poursuivra au-delà. Des accords bilatéraux avec les pays frontaliers ont été signés pour le fonctionnement des postes frontières à guichet unique. Les systèmes informatiques ont été déployés dans certains postes frontières et d'autres sont en cours de déploiement, et de nouvelles procédures douanières ont été adaptées avec l'intention de faciliter et différents marchés régionaux. La diversification de la base exportable et le développement de la compétitivité des entreprises locales est une condition indispensable au succès de la politique d'intégration régionale.

Le cadre institutionnel du Burundi en matière de politique d'investissement s'est renforcé avec la création de l'Agence de promotion des Investissements (API) en 2009 suivant la loi n° 100/177 du 19 octobre 2009. L'API a pour missions essentielles d'informer en matière de promotion de l'investissement et de l'exportation, d'assister et appuyer les investisseurs en général notamment dans l'obtention des documents et l'accomplissement des

formalités, concevoir les réformes nécessaires à l'amélioration du climat des affaires, interpellier les administrations en cas de non ou mauvaise application du Code des Investissements, ect.

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.

3. Accords bilatéraux, sous régionaux et régionaux pour améliorer le transport

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

a. COMESA

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

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

b. La Communauté Est Africaine (CAE)

C'est au sein de la Communauté de l'Afrique de l'Est (CAE) que le Burundi a réalisé ses avancés les plus notables en termes d'intégration commerciale

régionale ; et il est attendu que ce processus d'intégration régional soit renforcé au cours des prochaines années avec la mise en place d'une union économique et monétaire et d'une fédération politique. Concernant la consolidation des progrès accomplis, le Gouvernement entend effectuer un suivi rigoureux des étapes qui restent à franchir, à savoir :

- l'opérationnalisation complète du protocole du Marché Commun au niveau de ses quatre libertés et ses droits corollaires du droit d'établissement et de résidence ;
- l'harmonisation des lois nationales de mise en application de la loi communautaire, notamment dans les domaines clés que sont l'immigration, le commerce, les finances, l'investissement, la sécurité, la gouvernance et la sécurité alimentaire ;
- la poursuite de la libéralisation du commerce des services ;
- les négociations sur le protocole de l'Union monétaire ; et
- la poursuite des négociations dans le cadre de l'accord tripartite CAE-COMESA-SADC

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

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

c. La Zone de Libre-Echange Tripartite (TFTA) COMESA-EAC-SADC

Le Burundi reconnaît les complications engendrées par l'appartenance à diverses communautés régionales. Cela complique sa politique commerciale se traduisant par un ensemble imbriqué d'engagements commerciaux régionaux

qui divergent sur le plan des règles et des objectifs. C'est pour cette raison que le Burundi fait partie de la TFTA regroupant les trois communautés économiques régionales, soit le COMESA, la SADC et la CAE. Il entend ainsi appuyer l'harmonisation des régimes commerciaux des trois communautés. Cet accord tripartite engendrera des possibilités d'échanges commerciaux avec les membres de la SADC qui ne sont pas membres du COMESA, l'Afrique du Sud notamment.

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

f. La Communauté Economique des Pays des Grands Lacs (CEPGL)

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

La CEPGL qui regroupe le Burundi, le Rwanda et la République Démocratique du Congo (RDC) a introduit un laissez-passer unique pour les résidents des Etats membres en 2009. Les titulaires de ce document peuvent circuler librement dans la Communauté pendant une période maximale de trois jours. Cette mesure a facilité les échanges de marchandises et de services sur une petite échelle dans les communautés frontalières du Burundi.

Les orientations futures en matière de politique commerciale et d'investissement au Burundi sont énumérées principalement dans le document vision « Burundi 2025 », le Cadre stratégique de croissance et de lutte contre la pauvreté (CSLPII), et dans la mise à jour en 2012 de l'étude diagnostique sur l'intégration au Commerce (EDIC). D'autres documents de stratégies sectorielles ont également été adoptés par le Gouvernement. Les principaux éléments de cette stratégie commerciale et d'investissement se mettront en œuvre conjointement avec les orientations sous régionales notamment au sein de la CAE et du COMESA. L'objectif global poursuivi par les autorités burundaises est de veiller à ce que la libéralisation du commerce contribue au

développement économique et à la réduction de la pauvreté. En particulier, ils visent à s'assurer que les avantages tirés d'un commerce plus ouvert au niveau régional et multilatéral profitent aux populations à travers une croissance économique forte, un développement de l'emploi et un choix plus large de produits meilleurs pour les consommateurs.

g. L'UNION EUROPEENNE

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

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

h. Accords commerciaux bilatéraux

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

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

Actuellement, le Gouvernement entend rationaliser ses interventions au niveau des différentes organisations régionales et en tirer un meilleur parti. A ce titre, une stratégie nationale d'intégration régionale est en cours d'initiation par le Ministère à la Présidence en charge des affaires de la Communauté Est Africaine avec l'appui technique et financier du PNUD. A terme, il s'agira pour les autorités du Burundi d'identifier les atouts et faiblesses de chacune des initiatives régionales et de décider de continuer à y participer ou non.

4. ENGAGEMENTS MULTILATERAUX

ORGANISATION MONDIALE DU COMMERCE (OMC)

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

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

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

5. QUESTIONS FONDAMENTALES DE POLITIQUES DE TRANSIT

Le Gouvernement du Burundi canalise ses engagements en matière de transport à travers le Ministère des Transports, des Travaux Publics et de

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

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

- Le Décret n° 100/286 du 12 octobre 2007 portant réorganisation du Ministère des Transports, Postes et Télécommunications ;
- L'Instauration de l'Office Burundais des Recettes (OBR, seul organe chargé de collecter les recettes de l'Etat) en vue d'harmoniser avec les autres Etats Membres de l'EAC ;
- La Loi n° 1/04 du 17 février 2009 portant sur les Transports Intérieurs Routiers ;
- L'Ordonnance Ministérielle n° 730/523 du 23 avril 2009 portant création du Département des Transports Internationaux ;
- Le Décret n° 100/70 du 16 avril 2008 portant renouvellement d'immatriculation des véhicules automobiles au Burundi ;

- L'Ordonnance Ministérielle 730/068 du 20 janvier 2005 fixant les conditions d'exploitation des véhicules affectés au transport rémunéré de personnes en service bus et mini- bus ;
- La Loi portant révision du code de la circulation routière du 23 novembre 2011 ;

Pour le secteur du transport aérien, différentes actions ont été menées principalement les actions suivantes :

- La Loi n°1/13 du 2 mai 2012 portant code de l'aviation civile au Burundi ;
- Dans le domaine de l'aviation civile, de l'aéronautique, des télécommunications aéronautiques et de la lutte contre incendie d'aéroport, des équipements modernes ont été installés pour le rendre plus compétitif;
- De 2009 à 2011, des textes réglementant l'aviation civile du Burundi ont été élaborés et adoptés y compris le Plan d'Urgence de l'Aérogare de Bujumbura, le Plan de Recherche et de Sauvetage (SAR) ;
- En 2012, la loi n° 1/13 portant code de l'aviation civile du Burundi a été promulguée ;
- Des accords commerciaux entre le Gouvernement du Burundi et certaines compagnies de transport aérien ont été signés ou révisés.

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

- Dans le cadre légal et institutionnel, de 2010 à 2011, au niveau de la réglementation et du développement du transport lacustre, portuaire et ferroviaire, le Burundi s'est doté d'un code de la navigation et du transport lacustre et d'une Autorité Maritime, Portuaire et Ferroviaire ;
- Le balisage lacustre installé à l'époque coloniale (avant 1962) a été récemment réhabilité ;
- Dans le cadre du Plan Directeur de Développement des chemins de fer de la Communauté Est-Africaine, un projet de construction d'un chemin de fer Dar-Es-Salaam – Isaka – Kigali/ Keza – Gitega – Musongati est au niveau des études en passe d'être finalisées.

Transport international : Depuis la Conférence d'Almaty, la préoccupation du Gouvernement en matière de transport international est restée axée sur le

renforcement des systèmes de transport et de communication par voies terrestres, aériennes, maritimes, ferroviaires, et lacustres favorables au désenclavement du pays. Cela se justifie non seulement du 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 Burundi est membre de la Communauté Economique des Pays des Grands Lacs (CEPGL), de l'Initiative du Bassin du Nil (IBN) et de la Conférence Internationale sur la Région des Grands Lacs (CIRGL). Il fait aussi partie de la Communauté Economique des Etats de l'Afrique Centrale (CEEAC) et, depuis 1994, du Marché Commun de l'Afrique Orientale et Australe (COMESA) et depuis 2007, la Communauté Est Africaine. En 2004, le Burundi est entré dans la Zone de Libre-échange (ZLE) de la Communauté Est Africaine.

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;
- Loi n°1/16 du 29 juin 2012 portant ratification par la République du Burundi de l'Accord de Transit et de Transport du Corridor Nord (ATT-CN)
- Le Règlement du COMESA pour la libéralisation de l'industrie du transport aérien ;
- Autorité de Coordination du Transport de Transit des pays du Corridor Nord ;
- Règlement du COMESA pour la libéralisation de l'industrie du transport aérien ;

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

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

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

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

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

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

6. ENTRETIEN ET DEVELOPPEMENT DE L'INFRASTRUCTURE

Le secteur des infrastructures constitue une des plus grandes priorités du Gouvernement du Burundi. Ce secteur concerne notamment les routes, les ports, les aéroports, les chemins de fer, l'énergie et les TIC.

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.

a. IMPLICATION DES PRIVÉS DANS L'EXECUTION DES TRAVAUX ROUTIERS

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

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

b. 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.

c. 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.

d. 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.

e. Valorisation des technologies de l'information et de la communication

Une politique nationale de développement des technologies de l'information et des télécommunications a été adoptée en 2007 mais sa mise en œuvre n'est pas encore effective. Le Gouvernement a opté pour une libéralisation totale du secteur. Actuellement, plus de 16% des ménages ont accès au téléphone mobile. Le développement des TIC a également permis la création de nouveaux emplois.

L'expansion du secteur 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.

Un autre défi freinant l'accès de la population, des acteurs publics et des privés aux services de télécommunication est l'accès limité à l'internet. En outre, le développement des TIC est freiné par un cadre juridique et réglementaire inadéquat.

Compte tenu de l'importance des TIC comme facteur de croissance, le Gouvernement du Burundi à travers le CSLP II met en avant plusieurs objectifs visant à :

- Développer l'expertise nationale et créer un environnement attractif pour le développement des TIC;
- Développer les infrastructures et les structures de gestion ;
- Promouvoir la mise en œuvre des applications des TIC dans les différents secteurs de la vie économique et sociale du pays ;

-Améliorer la connectivité rurale et promouvoir l'accès universel aux services des télécommunications ;

-Promouvoir la recherche et le développement.

f. Renforcement de l'offre d'énergie

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

La distribution de l'énergie électrique s'opère par le biais de lignes de transport à haute tension (110KV) et à moyenne tension (30KV). Au total, le linéaire de ces lignes est estimé à environ 750 km, mais la plupart nécessitent d'urgents travaux de réhabilitation. 436. De façon générale, le réseau de distribution est vétuste et l'ampleur de ce problème cause d'importantes pertes techniques toujours supérieures à 24%.

Compte tenu de l'augmentation de la demande qui résultera à la fois de la forte poussée démographique, du développement des centres urbains et des progrès espérés de l'industrialisation, l'une des priorités du gouvernement sera d'adapter l'offre et la demande grâce notamment à l'accroissement de la capacité nationale de production d'électricité. L'augmentation de la capacité

résultera d'abord des nombreux projets déjà programmés, y compris la construction d'une série de centrales hydroélectriques (30MW) - et la signature des contrats de concession et de partenariat public - privé pour la construction de nouvelles centrales hydroélectriques. En outre, le Burundi appuie les programmes régionaux initiés de concert avec les pays voisins – notamment les chutes de Rusumo et la centrale Rusizi III en cours de construction. Chacune de ces centrales mettra à la disposition de la sous-région des capacités supplémentaires d'au moins 60 et 80 MW.

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

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

7. LES PERSPECTIVES EN MATIERE DE FACILITATION DU COMMERCE

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

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

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

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

Les actions envisagées dans le secteur des transports visent principalement à baisser le coût des transports pour l'ensemble de l'économie et à améliorer l'accès aux marchés locaux et internationaux. Ces actions sont les suivantes :

- La modernisation du réseau routier au cours des 10 prochaines années par la réhabilitation et le revêtement du réseau autoroutier, et la modernisation des routes nationales à forte densité de trafic pour tenir compte de l'accroissement du trafic.
- La modernisation de l'aéroport international de Bujumbura dans le but d'assurer sa pleine conformité avec les normes et les procédures de l'OACI pour le transport international de passagers et de fret. Cette

modernisation passerait par un programme de formation du personnel et d'investissement dans l'infrastructure à la suite duquel l'aéroport international serait certifié aux normes OACI. Ces améliorations permettront au Burundi d'attirer de grandes compagnies aériennes internationales créant ainsi des opportunités de développement du transport aérien de produits d'exportation de valeur vers les marchés de l'Europe et du Moyen Orient.

- La possibilité d'extension du chemin de fer tanzanien jusqu'au Burundi.
- La mise en œuvre des actions suivantes pourrait également améliorer la situation actuelle ;
- Promouvoir et soutenir l'expertise dans le transport maritime, ferroviaire et routier, les procédures de transit, et les systèmes de distribution ;
- Poursuivre les améliorations accomplies dans la gestion des douanes et des frontières et la participation active à des programmes de coopération régionales ;
- Valoriser les corridors central et sud en appuyant le développement de la voie lacustre et d'autres modes de transport comme la voie ferrée et oléoduc ;
- Moderniser le transport aérien, y compris les équipements d'entreposage
- Réhabiliter et réaménager des infrastructures existantes ;
- Désenclaver le pays par l'intégration au réseau ferroviaire de la région et raccordement à partir de la Tanzanie ;
- Participer au projet ferroviaire-maritime pour assurer la liaison Afrique Australe-Afrique de l'Est via le Lac Tanganyika et le port de Bujumbura ;
- Agrandir l'Aéroport de Bujumbura ;
- Construire un deuxième aéroport international du Burundi ;
- Réhabiliter et construire des pistes dans les grandes villes pour les vols intérieurs ;

- Réhabiliter la compagnie nationale Air Burundi ; Agrandir et moderniser le port de Bujumbura en vue de son adaptation aux standards internationaux ; Construire d'autres ports notamment à Rumonge et à Nyanza-Lac

Dans le secteur des télécommunications, les actions envisagées visent une amélioration sensible de l'accès au réseau de communications internationales, tout en se focalisant sur le développement du réseau national offrant des services à bas prix. Les travaux d'installation de câbles sous-marins reliant le Burundi au réseau international de communication à bas prix (câbles sous-marins de l'Afrique de l'Est) sont actuellement en cours sur financement de la Banque Mondiale.

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

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

8. SUIVI ET REVUE DE MISE EN ŒUVRE

Le Burundi a besoin d'une aide au commerce et d'un soutien technique et financier international au secteur des transports pour faire un usage effectif du système commercial international. 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 les efforts nationaux et régionaux axés sur la diversification de la production nationale et sur une meilleure intégration dans l'économie régionale et mondiale