

**Multi-year Expert Meeting
on Transport, Trade Logistics and Trade Facilitation
Second Session**

**Trade facilitation rules as a trade enabler:
options and requirements**

Geneva, 1–3 July 2014

National experience of Republic of Burundi

by

M Aloys KATIHABWA
République du Burundi
Ministère du commerce
Conseiller du Ministre du commerce
Responsable du service statistiques commerciales et T I C
Chercheur et Doctorant dans le domaine précis des transports et facilitation du commerce

PRESENTATION DU BURUNDI

PAR ALOYS KATIHABWA

1. INTRODUCTION .

2. ETAT DES LIEUX : DÉFIS ET OPPORTUNITÉS

- **2.1. DÉFIS MAJEURS**
- **2.2. OPPORTUNITÉS**

3. STRATEGIES ET ACTIONS PRIORITAIRES

3.1. STRATÉGIES

3.2. ACTIONS PRIORITAIRES

4. LE BURUNDI ET L'ACCORD DE FACILITATION DES ECHANGES

5. CONCLUSION

1. INTRODUCTION

- **Pays enclavé, le Burundi partage le lac Tanganyika avec la République Démocratique du Congo, la Tanzanie et la Zambie. En dépit de son enclavement, le pays est un carrefour entre les régions Australe, Orientale et Centrale de l'Afrique, ce qui lui offre une opportunité de devenir une plaque tournante, véritable point de relais.**
- **Dans cette optique, le pays a entrepris un processus d'ouverture de son économie afin de tirer le maximum d'avantages de son intégration au sein des ensembles économiques régionaux comme la Communauté Économique des Pays des Grands Lacs la Communauté Économique des États de l'Afrique Centrale , le Marché Commun de l'Afrique Orientale et Australe et la Communauté Est Africaine (EAC, 2007).**

Un bon nombre de projets et programmes intégrateurs sont envisagés dans le cadre de la CEPGL, de l'EAC, de la Zone Tripartite entre le Marché Commun de l'Afrique Orientale et Australe, la Communauté Est Africaine et la Communauté pour le Développement de l'Afrique Australe (COMESA-EAC-SADC) et dans le cadre spécifique du Bassin du Lac Tanganyika. Les intérêts économiques du Burundi et son accès au marché d'Afrique orientale et australe sont poursuivis dans le cadre de l'EAC, du COMESA, et de la zone tripartite de libre échange COMESA-SADC-EAC. Parallèlement, les intérêts stratégiques commerciaux du pays avec l'Afrique Centrale se retrouvent dans la CEPGL et la CEEAC. En outre, l'adhésion à la CEEAC permet au Burundi de renforcer la sécurité et la stabilité, d'accéder au marché des pays situés à l'ouest, et constitue une voie de désenclavement et d'accès à des ressources importantes, notamment en hydroélectricité

2. ETAT DES LIEUX : DÉFIS ET OPPORTUNITÉS

2.1. DÉFIS MAJEURS

- **la vétusté et l'insuffisance de son réseau d'infrastructures limite les flux d'échanges commerciaux interrégionaux, et de ce fait, les opportunités que pourrait lui procurer sa position géographique en tant que plaque tournante, lenteur dans la mise en œuvre des programmes de réformes convenus au sein des ensembles régionaux, accentuée par la faiblesse des capacités institutionnelles. Le Burundi est confronté à des défis majeurs dont, notamment l'enclavement, la vétusté et l'insuffisance des infrastructures ainsi que la faiblesse des capacités institutionnelles en matière de mise en oeuvre et de suivi des réformes.**

2.2 OPPORTUNITÉS

- **Le pays dispose d'importantes ressources naturelles, notamment minières et hydroélectriques, dont la valorisation pourrait avoir des impacts substantiels sur la croissance économique et la création d'emplois :**
- **Le potentiel minier sous-exploité mais qui pourrait offrir de réelles opportunités à moyen et long terme avec des réserves importantes en minerais (Nickel, Fer, Coltan, Vanadium, Cuivre, Or, Phosphates, Carbonatites, Tourbe, Calcaire, etc.).**
- **Appartenance aux deux bassins hydrographiques (Nil avec une superficie de 13.800 km² et fleuve Congo avec une superficie de 14.034 km²) avec un dense réseau de cours d'eau permanents et des lacs permettant le développement de l'agriculture irriguée et de l'élevage. En outre, le gisement hydroélectrique du Burundi permet d'avoir un potentiel électrique exploitable de 1300 MW, mais environ seulement 32 MW sont effectivement exploités.**
- **Le Lac Tanganyika, long de 650 km, dessert une dizaine de ports et constitue une plaque tournante au niveau des échanges interrégionaux.**
- .

- Dans ce contexte, la dynamisation du port de Bujumbura pourrait être un vecteur et un pôle d'industrialisation et de commerce, notamment pour le transit et la plateforme logistique de marchandises entre les différents pays de la sous-région (Rwanda, Ouganda, Tanzanie, République Démocratique du Congo-RDC, Zambie, etc.).
- Le Burundi peut se constituer en un corridor sous-régional et en un centre de transit commercial entre les régions Est, Sud et Centre de l'Afrique.
- Le pays dispose de potentialités en matière de production : (i) d'intrants et fertilisants ; (ii) de fruits & légumes et autres produits agro-alimentaires et (iii) de ciment et produits textiles.
- Les partenariats régionaux stratégiques potentiels visant à attirer les investissements directs étrangers (IDE) régionaux qui pourraient être une source de financement et de transfert de technologie et de connaissances pour les entreprises burundaises. La main d'oeuvre moins cher

3. STRATEGIES ET ACTIONS PRIORITAIRES

3.1. STRATÉGIES

- Le Burundi a opéré un choix, par son insertion dans l'économie mondiale, à travers un processus d'intégration régionale multi-optionnel et stratégique. La stratégie d'intégration régionale, tient compte des objectifs de la vision Burundi 2025, du CSLPII, de la quatrième stratégie de développement de la Communauté d'Afrique de l'Est (EAC) 2012-2016. Cette stratégie a pour objectifs : la mise en place et le renforcement des conditions préalables à l'intégration régionale en tant qu'outil de développement, le désenclavement du pays, le développement et la diversification des secteurs-moteurs de l'économie et la rationalisation des adhésions aux CERs et aux OIRs. La réalisation de ces objectifs permettra, entre autres, au Burundi d'assurer la paix et la sécurité, le développement durable et inclusif en exploitant de façon rationnelle son potentiel socio-économique et ses avantages comparatifs. Plusieurs partenaires au développement accompagnent les efforts du Gouvernement dans la mise en oeuvre de ses programmes d'intégration régionale..

- Il s'agit notamment de la Banque Africaine de Développement, de l'Union Européenne, de la Banque Mondiale, de TradeMark East Africa (TMEA), du Programme des Nations Unies pour le Développement, du Bureau des Nations Unies au Burundi (BNUB), de l'USAID, du Royaume de Belgique, de la Coopération japonaise, de la Coopération allemande, etc.

Ces principaux partenaires interviennent principalement dans le développement des infrastructures (transport, énergie, et TIC), au niveau du soutien aux réformes et au renforcement des capacités.

- 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

3.2. ACTIONS PRIORITAIRES

Réformes et capacités institutionnelles :

- Renforcement des capacités institutionnelles, les systèmes et les structures de gouvernance, de coordination, de planification, de suivi et évaluation (mobilisation des ressources; inventaire des lois et politiques ; techniques de négociations ; base de données sur les statistiques ; système de formation en ligne pour les structures concernées, formation en gestion et leadership, numérisation des documents et programmes, portail pour le commerce de la Communauté d'Afrique de l'Est – EAC Trade Portal; etc.);
- Adoption de la carte d'identité nationale biométrique telle que prévue dans le cadre de la Communauté d'Afrique de l'Est (EAC) ;
- Adoption du Passeport de la Communauté d'Afrique de l'Est (EAC) comme document officiel de voyage à travers le monde ;
- Accélération de l'harmonisation des systèmes éducatifs et des curricula dans le cadre de la Communauté d'Afrique de l'Est (EAC) ;

Au niveau des secteurs intégrateurs

Transports

- *Lacustre* : (i) réhabilitation et modernisation des ports de Bujumbura, Kigoma, Mpulungu, Kalémie et Uvira ;
- (ii) Projet de « *Ferry Boat* » sur le lac Tanganyika ; (iii) Développement de la pêche industrielle sur le lac Tanganyika) ; (iv) Projet de communication sur le lac Tanganyika, (v) Sécurité de la navigation le long de la voie d'eau du couloir central sur le Lac Tanganyika,..
- *Ferroviaire* : chemin de Fer Dar-Es-Salaam – Isaka- Kigali/ Keza-Gitega-Musongati et la ligne de chemin de fer Uvinza – Musongati;

Routier National et régional : 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)

- Presque tous les chefs-lieux des provinces sont reliés par une route revêtue.
- Réhabilitation et élargissement du tronçon de la RN1 : Bujumbura- Kanyaru Haut, réhabilitation complète de la RN 13, tronçon Cankuzo-Gahumo, construction des ponts sur la Malagarazi et Rumpungwe, réhabilitation de la RN3, tronçon Nyanza Lac – Bujumbura ;
- *Aérien* : construction d'une nouvelle tour de contrôle et d'une nouvelle piste d'atterrissage et sécurisation de l'aéroport, réhabilitation et modernisation de l'aérogare;

TIC

- **Projet d'extension de la fibre optique à l'échelle du pays ;**
- **Harmonisation des instruments juridiques nationaux au niveau régional et international.**

Energie

- **Projets de barrages hydro-électriques de Rusizi (III) et Rusizi (IV), Rusumo Falls,**
- **Pipeline Eldoret-Kampala-Kigali-Bujumbura.**
- **Mise en place d'une plateforme régionale de sécurisation du lac Tanganyika, stratégie régionale de protection des eaux du lac Tanganyika, plan directeur de protection et de multiplication des espèces de poissons dans les eaux du lac Tanganyika.**

Commerce et développement du secteur privé

- **Instauration d'un guichet unique électronique pour les opérations du commerce extérieur ;**
- **Amélioration de l'image commerciale à travers les expositions régionales commerciales de spécialités et des fora similaires ;**
- **Aménagement d'une zone économique spéciale ;**
- **Harmonisation de la législation fiscale burundaise avec celle des autres pays partenaires de l'EAC ;**
- **Elimination des barrières non tarifaires ;**
- **Participation à l'actionnariat de l'East African Development Bank (EADB);**
- **Renforcement des Capacités institutionnelles de l'Office Burundais des Recettes (OBR), 2014-2017.**

4. LE BURUNDI ET L'ACCORD DE FACILITATION DES ÉCHANGES

- **La facilitation des échanges revêt une importance capitale pour le Burundi qui est classé parmi les pays les plus réformateurs dans le cadre du Doing Business. Le pays est de plus en plus conscient que les procédures inefficaces aux frontières font perdre des recettes, renforcent la fraude et compliquent la mise en œuvre de la politique commerciale du pays. Les procédures inefficaces nuisent également à la compétitivité et rendent le pays moins attrayant pour l'investissement.**
- **Le Burundi est membre de l'Organisation Mondiale du Commerce (OMC). Pays moins avancé, il a l'obligation de mettre en application tous les accords de l'OMC dont celui de la facilitation des échanges en cours de négociation. En matière de facilitation des échanges, de nombreux efforts sont faits par le Burundi.**

- **Au niveau de la Douane, un effort considérable est fait pour faciliter les échanges à travers l'informatisation du système de dédouanement avec le système SYDONIA++ depuis 2005**
- **Depuis l'année 2011, l'Office Burundais des Recettes (OBR) a entamé sa transition vers la dernière version du système, le SYDONIA WORLD. Ce système permet à l'OBR d'automatiser certaines opérations, dont notamment l'enregistrement des déclarations faites à distance et leur traitement en fonction du niveau de risque, et le contrôle du retrait des marchandises sous douane et en transit. En plus, la publication des textes réglementaires, législatifs et administratifs est effective au niveau de l'OBR. Le nombre d'heures de travail a augmenté.**

- Les réformes entreprises au sein de la Douane vont servir comme instruments pour éliminer les barrières non-tarifaires ». La Douane a pu identifier les menaces, les faiblesses et les opportunités pour éliminer les barrières non-tarifaires. Parmi les forces de la douane on note la flexibilité dans la prise de décision, le soutien des principaux partenaires, les systèmes informatiques modernes. L'intégration régionale et l'appui de la CEA (Communauté est-africaine) est un atout majeur. Cela va permettre d'harmoniser les procédures et les documents.
- Parmi les menaces, on a pu identifier l'esprit d'évasion fiscale et le niveau d'alphabétisation limité des contribuables. Pour résoudre ces problèmes, la douane organise régulièrement des séances de sensibilisation et d'éducation des contribuables. Désormais, chaque demande d'agrément d'une agence en douane doit être accompagnée d'une preuve que ses déclarants ont suivi une formation en matière douanière à l'université ou dans un programme de six mois qui forme en matière douanière, ou encore d'une preuve que le déclarant a déjà une expérience d'au moins 5 ans..

La douane a ouvert des bureaux de dédouanement supplémentaires à la frontière avec le Rwanda et la Tanzanie et a augmenté les heures de travail. Les contribuables ont plus d'options par rapport au lieu où ils peuvent dédouaner leurs marchandises. La douane a construit des postes frontaliers à arrêt unique à Kobero, Gasenyi et Ruhwa. Tous les postes frontaliers et bureaux de dédouanement sont informatisés grâce au système Asycuda world. Cela permet la déclaration à distance. Chaque agence en douane doit avoir une connexion internet et une machine pour qu'elle puisse faire la déclaration à partir de son bureau. On a créé une fiche de suivi de la déclaration au niveau du service de la vérification sur laquelle chaque agent de la douane doit noter l'heure à laquelle il a reçu un dossier et l'heure à laquelle il a terminé son traitement. Cela pour évaluer les performances de chaque employé

-). 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) ;
 - la présence des guichets des banques commerciales dans les bureaux des douanes ; l'informatisation de certains postes frontières ;
 - les procédures de la gestion des postes frontières à arrêt unique 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 ;
 - l'enregistrement obligatoire des déclarants en douane dans une association professionnelle ;
 - 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.

- **3. INTEGRATION REGIONALE**
- 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:
- **Le 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.
- Le Burundi 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 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.

- **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 sous-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).
- **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.
- **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.
- **LA COMMUNAUTE ECONOMIQUE DES ETATS DE L'AFRIQUE CENTRALE (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-Kavivira-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 (AGO) du Gouvernement américain depuis 2006.

- **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.
- **Entretien des Infrastructures 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 IPTE interviennent également pour l'entretien courant du réseau routier.
- - 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.
- **Implication des Privés dans l'entretien des routes**
- 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.

5. CONCLUSION

Pour faire face à cette situation et inscrire son économie sur un chemin de croissance durable, le Burundi s'est doté d'une Stratégie, soutenue par un plan d'actions visant : (i) une intégration accélérée dans le cadre de la Communauté Est Africaine; (ii) une extension des infrastructures régionales et interrégionales à travers la Tripartite COMESA-EAC-SADC; (iii) un environnement sécuritaire et politique stable avec accès aux marchés de l'Afrique centrale, une ouverture vers l'Afrique de l'Ouest à travers la CEEAC, la CEPGL et la CIRGL; (iv) un positionnement en tant que plaque-tournante et point de relais entre les régions Orientale, Australe et Centrale de l'Afrique à travers des programmes de développement du Bassin du Lac Tanganyika.

- **En somme, si des efforts sont réalisés, beaucoup de choses restent à améliorer. Afin pour implémenter les mesures de la facilitation, un engagement soutenu et une action pérenne des Partenaires au Développement s'avèrent requis pour accompagner les efforts consentis par le Burundi en faveur de son intégration économique**

JE VOUS REMERCIE