

REPUBLIQUE DU BURUNDI



**MISE EN ŒUVRE DU PROGRAMME D'ACTION DE VIENNE EN
FAVEUR DES PAYS EN DEVELOPPEMENT SANS LITTORAL
(PDSL).**

RAPPORT NATIONAL

Mai, 2023

I. INTRODUCTION

1.1. Présentation du Burundi

Le Burundi est un pays enclavé de l'Afrique de l'Est mais possédant un grand rivage sur le Lac Tanganyika se situant au Sud-Ouest du pays. Le Burundi s'étend sur une superficie de 27 834 km² et partage ses frontières avec le Rwanda au Nord, la République Démocratique du Congo à l'Ouest et la Tanzanie à l'Est et au Sud-Est avec une population estimée à 12,2 millions d'habitants. Le Burundi est un pays qui a une économie à faible revenu dont 80% de la population travaille dans le secteur de l'agriculture. Il est l'un des pays à plus haute densité de population avec une ration de densité de 442 habitants/km² et dont le taux de croissance de la population est estimé à 2,7% de variation annuelle (2021) avec un PIB par habitant estimé à 221,48 USD (2021).

Le Burundi a traversé une situation économique difficile entraînant des difficultés budgétaires et en matière de balance des paiements. Pour compenser la perte de ressources extérieures, le Gouvernement a mobilisé les ressources intérieures afin de répondre à une demande sociale actuellement en hausse, poussée par une croissance démographique. Le choc lié à la pandémie de COVID-19 est venu interrompre une reprise économique encore fragile et a intensifié déséquilibres macroéconomiques. La croissance économique est estimée à 1,8% en 2021 contre 0,3% en 2020, soutenue par l'agriculture et la reprise post-covid des services.

La croissance économique était projetée à 2,1% en 2022, soutenue par les gains dans tous les secteurs. L'inflation est élevée à 8,3% en 2021 contre 7,5% en 2020, tirée par la hausse des prix des produits alimentaires. L'inflation est restée jusque fin 2022, avoisinante à 12%, notamment suite aux effets de la guerre en Ukraine sur les prix pétroliers et alimentaires au niveau mondial.

1.2. La situation du Burundi par rapport aux corridors de transport et de transit

Le Burundi est situé à plus de 1800 km de l'océan indien et à plus de 2000 km de l'océan atlantique. Pour son commerce extérieur international et facilitation du commerce et du transport, le Burundi utilise quatre principaux corridors de transport et de transit :

- **Le Corridor nord** à partir du port Mombasa : Kenya-Ouganda-Rwanda-Burundi (port de Bujumbura), utilisant principalement la route pour une distance de 2024 km.
- **Le Corridor central** à partir du port de Dar-es-Salam qui comprend deux principaux itinéraires :
 - Un itinéraire routier : Dar-es-Salaam-Dodoma-Kobero-Bujumbura, pour une distance de 1639 km ;
 - Une combinaison rail/route ou rail/lac : Dar-Es-Salam-Tabora -Kigoma - Bujumbura.
- **Le corridor Sud** à partir du port de Durban en Afrique du Sud, en passant par le port de Mpulungu, en Zambie, jusqu'au port de Bujumbura, au Burundi. en Utilisant le ferroviaire, la route et le lac.
- **Le corridor nord-sud** qui connecte le Rwanda (Bugarama) à la Tanzanie (Kigoma) en passant par les deux frontières de Ruhwa et Mugina du Burundi. Ce dernier est nouveau.

Ces corridors supportent pratiquement l'ensemble des échanges de marchandises sous régionaux et internationaux du pays, avec une prédominance du corridor central qui assure près de 85% des importations et exportations du pays. La route reste le principal moyen de transport utilisé.

A cela s'ajoute le **corridor Ouest**, en développement, (conclu à Libreville/Gabon le 31 août 2018 : **Route Bangui-Zongo-Kisangani-Kasindi-Bweru-Kampala et Kisangani-Uvira-Kavimvira-Bujumbura**). Il s'agit d'un corridor interrégional EAC-CEEAC qui s'inscrit dans le Plan d'Action Prioritaire du Programme de Développement des Infrastructures en Afrique (PAP-PIDA) et qui pourra relier l'Océan Atlantique à l'Océan Indien.

II. INFORMATIONS SUR LA PREPARATION DU RAPPORT NATIONAL RELATIF A LA MISE EN EUVRE DU PROGRAMME DE VIENNE EN FAVEUR DES PAYS EN DEVELOPPEMENT SANS LITTORAL

2.1. Comment le Burundi a intégré le programme d'action de Vienne en faveur des Pays en Développement Sans Littoral dans ses stratégies ou Plans de Développement National et Sectoriel ?

Le gouvernement du Burundi a pris le soin d'intégrer le programme de Vienne en faveur des Pays en Développement Sans Littoral dans le Plan National de Développement (PND 2018-2027) et son Plan d'Actions Prioritaires PAP 2018-2027.

En effet, les six priorités du Programme d'Action de Vienne ont été prises en compte dans ce document de stratégie nationale (PND) :

- i. Les questions fondamentales de politique de transit se retrouvent dans l'enjeu l'axe numéro 16 du PND : Développement de la coopération régionale et internationale ;
- ii. Le développement et l'entretien des infrastructures se retrouvent dans l'enjeu 1 : une croissance soutenue et inclusive pour une résilience économique et un développement durable au niveau de l'axe d'intervention 2 intitulé : « Développement des infrastructures (Energie, Eau potable, Transport, TIC.) » ;
- iii. Le commerce international et la facilitation du commerce sont intégrés aussi dans l'enjeu numéro 1 au niveau de l'axe 3 : développement des secteurs minier, industriel et artisanal ;
- iv. L'intégration et coopération régionales se retrouvent au niveau de l'enjeu 3 : Des mécanismes efficaces et efficients de mobilisation des ressources, capitalisation de la coopération et de la recherche du financement, dans l'axe 16 : Développement de la coopération régionale et internationale ;
- v. Transformation structurelle de l'économie : C'est la vision, fondement et l'objectif global du Plan National de Développement énoncés à la page 10 ;
- vi. Les Moyens de mise en œuvre : la mobilisation des ressources est prévue au niveau de l'enjeu 3 dans l'axe 15 : mobilisation des ressources.

Le programme de vienne a été intégré dans le Plan National de Développement (PND). Ce Plan étant un document de référence, les stratégies sectorielles qui s'en inspirent ont pris en compte le Programme d'Action de Vienne.

2.2. Une description et évaluation de l'efficacité des mécanismes mis en place pour coordonner la mise en œuvre du Programme d'Action de Vienne en faveur des Pays en Développement Sans Littoral

Les mécanismes de coordination de la mise en œuvre du Programme d'Action de Vienne, se réalise à travers les mécanismes de coordination mis en place pour la mise en œuvre du Plan National de Développement (PND).

Le Ministère ayant en charge la planification dans ses attributions et le Ministère ayant le développement communautaire dans ses attributions constituent le dispositif central, coordonnateur du PND. Ils ont pour mission la Coordination du suivi des indicateurs économiques et sociaux et facilitent la mise en œuvre des réformes/actions du PND et Plan Communaux de Développement Communautaire.

En d'autres termes, le Ministère ayant en charge le développement local assure la coordination de l'exécution des Plans communaux de développement communautaire PCDC alignés au PND, au niveau communautaire alors que le Ministère en charge de la planification coordonne la mise en œuvre des stratégies sectorielles des Ministères sectoriels, alignées au PND tout en assurant un suivi régulier. Ces mécanismes sont efficaces puisqu'ils ont permis la production d'un rapport d'évaluation de la mise en œuvre du PND et de facto la mise en œuvre du Programme d'Action de Vienne en faveur des Pays en Développement Sans Littoral.

2.3. Une évaluation sur comment le Programme de Développement Durable à l'horizon 2030 et d'autres cadres internationaux tels le Programme d'Action d'Addis-Abeba, le cadre de Sendai pour la réduction des risques de catastrophe 2015-2030 et l'Accord de Paris, ont été ou sont intégrés dans les cadres de développement national.

- a) **Le programme de développement durable** : Le Plan National de Développement a pris en compte les Objectifs de Développement Durables (ODD). Tous les ODD se retrouvent dans les axes du PND, à savoir :
- i. ODD 1 : Pas de pauvreté et ODD 2 : faim zéro, se retrouvent dans l'axe 1 du PND : Développement de l'agriculture, élevage et sécurité alimentaire ;
 - ii. ODD 3 : Bonne santé et bien-être, est intégré dans l'axe 4 du PND : Amélioration des performances et de la collaboration dans le domaine de la santé ;
 - iii. ODD 4 : Education de qualité, se retrouve au niveau de l'axe 5 du PND : Renforcement du système éducatif et amélioration de l'offre de formation ;
 - iv. ODD 5 : Egalité entre le sexe, est intégré dans l'axe 6 du PND : Développement du secteur de protection sociale ;

- v. ODD 6 : Eau propre et Assainissement, se retrouve dans l'axe 10 du PND : Ressources en eau et assainissement global ;
 - vi. ODD 7 : Energie propre et d'un coût abordable, intégré dans l'axe 3 du PND : Développement des infrastructures (énergie, eau potable, etc.) ;
 - vii. ODD 8 : Travail décent et croissance économique, se retrouve dans l'axe 7 du PND : Emploi décent et jeunesse et dans l'orientation stratégique 1 du PND : Développement des secteurs porteurs de croissance ;
 - viii. ODD 9 : Industrie, innovation et infrastructure, se trouve au niveau de l'axe 2 du PND : Développement des infrastructures (Energie, Eau potable, Transport, TIC.) et au niveau de l'axe 3 : Développement des secteurs minier, industriel et artisanal ;
 - ix. ODD 10 : Inégalités réduites, se retrouve au niveau de l'axe 6 du PND : Développement du secteur de la protection sociale ;
 - x. ODD 11 : Villes et Communautés durables, se retrouve au niveau de l'axe 12 du PND : Aménagement du territoire ;
 - xi. ODD 12 : Consommation et production durables ;
 - xii. ODD 13 : Mesures relatives à la lutte contre les changements climatiques, est intégrée au niveau de l'axe 11 du PND : Changement et gestion des risques climatiques ;
 - xiii. ODD 14 : Vie aquatique, se retrouve au niveau de l'axe 1 du PND : Objectifs stratégiques 1 : Accroître de façon durable la production agricole, animale et halieutique ;
 - xiv. ODD 15 : Vie terrestre, se retrouve au niveau de l'axe 1 du PND : Objectifs stratégiques 1 : Accroître de façon durable la production agricole, animale et halieutique ;
 - xv. ODD 16 : Paix, justice et institutions efficaces, se retrouve au niveau de l'axe 13 du PND : Gouvernance, et de l'axe 14 : Sécurité et défense nationales ;
 - xvi. ODD 17 : Partenariat pour la réalisation des objectifs, se retrouve au niveau de l'axe 16 : Développement de la coopération régionale et internationale.
- b) Le cadre de Sendai pour la réduction des risques de catastrophe 2015-2030, se retrouve dans l'axe 11 du PND : Changements et gestion des risques climatiques.**
- c) L'accord de Paris sur les changements climatiques, se retrouve également au niveau de l'axe 11 du PND : Changements et gestion des risques climatiques.**

2.4. Evaluation mettant en évidence les facteurs économiques, sociaux, environnementaux ou politique qui ont eu un impact positif ou négatif sur la mise en œuvre du Programme d'Action de Vienne en faveur des Pays en Développement Sans Littoral

La mise en œuvre du Programme d'Action de Vienne en faveur des Pays en Développement Sans Littoral, tout comme la mise œuvre du PND, a souffert du gel des financements extérieurs surtout des appuis budgétaires qui ont été suspendus depuis 2016 consécutivement à la crise socio-politique intervenue en 2015. La pandémie Covid-19 de 2020 et la crise ukrainienne ont eu également un impact négatif sur la mise en œuvre du Plan National de Développement en général et du Programme d'Action de Vienne en particulier.

III. L'IMPACT DU PROGRAMME DE VIENNE SUR LE DEVELOPPEMENT GLOBAL DU PAYS

Pour le cas du Burundi, l'impact du Programme d'Action de Vienne en faveur des pays en Développement Sans Littoral pour la décennie 2014-2024 sur le développement global du pays s'observe à travers les résultats atteints au niveau des indicateurs de développement comme le taux de croissance du Produit Intérieur Brut (PIB) ou l'évolution du volume des importations et des exportations.

Durant cette période, l'économie du pays a connu une croissance moyenne de 2,9% et a été fortement affectée par la crise de 2015, la pandémie Covid 19 de 2020 et la crise Ukrainienne de 2022. En effet, les contre-performances ont été enregistrées durant ces années de chocs 2015 (-0,4%), 2020 (0,3%) et 2022 (1,8%).

Au niveau des échanges, les importations ont enregistré un taux de croissance moyen de 10% et les exportations un taux de croissance moyen de 9% sur la période de 2015 à 2022.

3.1. Importations et exportations de 2014 à 2022

Tableau 1 : Evolution des exportations et importations de 2014 à 2022

	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Importation	1436,4	1246,1	1224,7	1530,9	1614,0	1874,6	1961,0	2328,0	2833,8
Exportations de biens et snf	362,4	197,5	325,4	467,7	535,9	552,1	520,1	537,1	524,5
Taux de croissance des importations		-13%	-2%	25%	5%	16%	5%	19%	22%
Taux de croissance des exportations		-46%	65%	44%	15%	3%	-6%	3%	-2%

Source: MFBPE : MACMOD-BI

L'impact du Programme d'action de Vienne en faveur des pays en Développement Sans Littoral pour la décennie 2014-2024 sur le développement global du pays s'observe également à travers les réalisations dans certains domaines d'intervention prioritaires du

programme : au niveau du développement et l'entretien des infrastructures les actions suivantes ont été réalisées :

3.2. Projets énergétiques : on note comme principales réalisations :

- ✓ L'aménagement de la centrale hydroélectrique (CHE) de Kabu 16 ;
- ✓ L'aménagement du CHE MPANDA 10,4MW ;
- ✓ L'aménagement du CHE RUZIBAZI 15MW ;
- ✓ Construction de la CHE Jiji Murembwe ;
- ✓ L'identification de 11 sites de biogaz à réhabiliter ;
- ✓ La réalisation des nouvelles extensions de réseaux électriques en MT et BT ;
- ✓ L'électrification de certaines localités du pays (Rugazi, Gátura et Kivumu, Gasenyi, Busoro, Mubira, Bwoga- Karera II et III, ...);
- ✓ La Réhabilitation des digesteurs à biogaz dans les institutions publiques, réhabilitation ;
- ✓ L'extension du réseau électrique des centres Nyabikere et Mutumba, etc.

3.3. Développement et entretien de l'infrastructure

Au niveau des infrastructures de transport, les efforts se sont concentrés au niveau (i) du bitumage, (ii) l'entretien et la réhabilitation des routes, (iii) la finalisation des études de faisabilité pour le projet d'aménagement et de construction du chemin de fer Uvinza Musongati - Gitega, (iv) la mise en place des études pour le projet d'aménagement et de Construction du chemin de fer Gitega - RDC, etc.

Les infrastructures de transport réalisées au cours de la décennie 2014-2024 sont classées comme suit :

3.3.1. Extension et protection des réseaux bitumineux et non bitumineux :

- De nouveaux réseaux bitumineux ont été construits ;
- Entretien manuel et mécanisé du réseau routier bitumineux existant suivant le programme de « zéro nid de poule » ;
- Réhabilitation des routes en terre et bitumineuses ;
- Pavage de la voirie urbaine et périurbaine ;
- Construction de la route MABANDA-MUGINA ;
- Réhabilitation de la route RN3 (Bujumbura -RUMONGE-NYANZA-Lac) ;
- Construction de la RN16 : Bururi-MAHWA-GISHUBI-GITEGA ;
- Aménagement de la RN17 : BURURI-MAKAMBA ;
- Bitumage de la RN9 : BUBANZA-NDORA ;
- Construction de la route GITEGA-NGOZI ;
- Réhabilitation de la route MAKEBUKO-RUYIGI ;
- Bitumage de la RN18 : NYAKARARO-MWARO-GITEGA ;
- Bitumage de la route CANKUZO-MUYINGA ;
- Bitumage de la route la RN 12 (GITEGA-KARUSI) ;
- Réhabilitation de la RN4 (Chanic-Frontière de la RDC).

3.3.2. Diversification des routes multinationales

Construction de nouvelles routes multinationales et réhabilitation des routes nationales Répondant aux normes de l'EAC;

3.3.3. Promotion du transport ferroviaire

- Aménagement du chemin de fer UVINZA-MUSONGATI (recrutement en cours de l'entreprise pour l'exécution des travaux) ;
- Aménagement du chemin de fer MUSONGATI-GITEGA-Bujumbura-KINDU (Préparatifs en cours pour l'élaboration des études) ;

3.3.4. Sources de financement et les défis rencontrés

Presque toutes les infrastructures de transport sont financées par les partenaires au développement étrangers et surtout les banques régionales et étrangères telles que la Banque Africaine pour le Développement (BAD), le Fonds Koweïtien avec une contrepartie du Gouvernement. Malgré qu'il y ait une loi au Burundi portant régime général des contrats de Partenariat Public-Privé, le pays ne s'est pas encore engagé dans la dynamique de réalisation des infrastructures de transport par contrats de Partenariat Public-Privé alors que c'est une stratégie alternative de financement du développement efficace et potentiellement rentable.

Les efforts déployés par le Burundi dans la multiplication et l'amélioration des infrastructures de transport ont fortement réduit les coûts de transport dans la mesure où les délais de transport ont été relativement réduits. Avec la construction de la voie ferrée, le transport sera direct sans frais de transit qui pesait sur les échanges commerciaux régionaux.

L'amélioration des différents modes de transport va aussi faciliter l'interconnexion des villes du pays en général, et la connexion du Burundi en particulier au littoral de l'océan Indien.

Malgré les progrès réalisés dans le développement et l'amélioration des principaux modes de transport, des lacunes ne manquent pas dans le secteur de transport, à savoir :

1° Secteur routier :

- ✓ Le changement climatique exigeant la construction des routes résilientes au changement climatique ;
- ✓ Absence de banque de données routières : d'où la nécessité de constitution d'une banque de données routières ;
- ✓ Système de planification et de suivi irrégulier d'où le besoin de l'instauration d'un système de planification et de suivi régulier ;
- ✓ Faible capacité des entreprises nationales d'où le besoin de renforcement des capacités des entreprises nationales œuvrant dans le secteur routier ;
- ✓ Certains réseaux routiers provinciaux et communaux non bitumés ; d'où la nécessité de l'entretien et de bitumage des routes provinciales et communales ;
- ✓ Des routes intercommunales et pistes rurales non entretenues d'où l'entretien régulier des routes intercommunales et pistes rurales.

2° Secteur aérien :

- ✓ Nécessité d'extension et modernisation de l'Aéroport International Melchior NDADAYE de Bujumbura ;
- ✓ Nécessité de la construction d'un autre aéroport international et des aérodromes de secours.

3° Secteur de transport lacustre :

- ✓ Transport lacustre moins exploité alors qu'il est le moins cher ;
- ✓ Equipements portuaires insuffisants qu'il faut améliorer ;
- ✓ Flotte maritime insuffisante qu'il faut augmenter.

Pour relever ces défis auxquels le pays fait face, les partenaires au développement, les Organisations Internationales et Régionales et le secteur privé sont appelés à accroître leur assistance économique et technique tout en respectant les principes de souveraineté du pays.

3.4. Commerce international et facilitation du commerce /intégration régionale

- Le commerce extérieur du Burundi est structurellement déficitaire, les importations étant nettement supérieures aux exportations. Le Café et le thé sont les principaux produits d'exportation mais leur production varie de manière significative en fonction des conditions climatiques.
- Le commerce extérieur au Burundi est composé des flux d'importations et d'exportations. Ces flux permettent de mettre en place la balance commerciale et le taux de couverture des importations par les exportations.
 - Les exportations du Burundi ont diminué de 68,9% au second trimestre 2020. Au second trimestre 2020, les exportations ont diminué de 68,9% par rapport à la même période de 2019, passant de 99 114,2 millions BIF à 30 827.7 millions BIF.
 - Les importations ont augmenté de 13,1% au second trimestre 2020. Les importations du pays ont augmenté de 13,1% au cours de la période 2019-2020, passant de 368 495,4 millions BIF en 2019 à 416 746.6 millions BIF en 2020.
- Pour le Commerce international, le Burundi se conforme aux principes de collecte des données statistiques des Nations Unies, incluant les statistiques du commerce international des marchandises, tous les biens dont l'entrée « **importation** » ou la sortie « **exportation** » qui augmentent ou diminuent le stock des ressources matérielles du pays.
- Pour atteindre à un meilleur environnement commercial international, le Burundi a adopté une politique d'intégration régionale et de facilitation du commerce au sein des Communautés économiques Régionales (CERS) auxquelles le pays appartient : la Communauté Est Africaine (EAC/CAE), le Marché Commun de l'Afrique Orientale et Australe (COMESA), la Communauté Economique des Pays des Grands Lacs (CEPGL), la Communauté Economique des Etats de l'Afrique Centrale (CEEAC).
- Les échanges du Burundi avec les CER varient ainsi (2019-2020) :

- Les échanges au sein de Communauté Est Africaine (EAC/CAE) : Les exportations du Burundi vers la CAE représentent 11, 8% de la valeur des exportations et 15,1% des importations du Burundi viennent de l'EAC.

Tableau 3 : Exportations vers les pays membres de l'EAC (en millions de BIF).

Pays	T202020		T202019		Variation
	Valeur	%	Valeur	%	%
Kenya	175,9	5,8	171,6	3,2	2,5
Ouganda	67,1	2,2	3 267,0	61,0	97,9
Rwanda	0,4	0,0	1 050,7	19,6	100,0
Tanzanie	2 800,4	92,0	863,6	16,1	224,3
Total EAC	3 043,8	11,8	5 353,0	5,9	43,1
Reste du monde	22 648,7	88,2	85 573,4	94,1	73,5
Gand Total	25 692,2	100,0	90 926,3	100,0	71,7

Source OBR : Bulletin Trimestriel : *Statistiques du Commerce extérieur des marchandises du Burundi, II^{ème} Trimestre.* (T2 ; Deuxième Trimestre).

Tableau 4 : Importations en provenance des pays membres de l'EAC (en millions de BIF)

Pays	T202020		T202019		Variation
	Valeur	%	Valeur	%	%
Kenya	19 637,2	31,2	21 911,7	37,42	-10,4
Ouganda	19 850,6	31,6	12 818,3	21,89	54,9
Rwanda	533,1	0,8	3 503,5	5,98	-84,8
Tanzanie	22 859,8	36,4	20 324,5		12,5
Total EAC	62 880,8	84,9	309 937,4	88,11	14,2
Reste du monde	353 865,9	84,9	309 937,4	84,11	14,2
Grand Total	416 746,6	100	368 495,4	100	13,1

Source OBR : Bulletin Trimestriel : *Statistiques du Commerce extérieur des marchandises du Burundi, II^{ème} Trimestre.* (T2 ; Deuxième Trimestre).

- Les échanges au sein du COMESA : Les exportations du Burundi vers le COMESA représentent près de 46,8% alors que les importations du Burundi en provenance du COMESA représentent 18,1% du total des importations du pays ;
 - Les échanges au sein de la CEPGL : les pays membres de la CEPGL consomment 21,3% des exportations burundaises tandis que les importations du Burundi en provenance de la CEPGL représentent 0,7% de la valeur totale des importations.
 - Les échanges au sein de la CEEAC : les produits exportés vers la CEEAC représentent 27,3% de la valeur totale des exportations au second trimestre 2020 alors que les biens importés de la CEEAC représentent seulement 0,7% de la valeur totale des importations du Burundi au cours de la même période.
- Le Burundi effectue des échanges avec les pays membres de l'Union Européenne (UE) et 7,6% des exportations du pays sont acheminées vers les pays membres de l'Union Européenne tandis que plus de 15% des importations du pays proviennent de l'UE.
 - Plus de la moitié des importations du pays viennent de l'Asie. L'Asie est le principal marché d'approvisionnement du Burundi avec 51% de la valeur totale des biens importés, suivi de l'Afrique, de l'Europe, de l'Amérique et enfin de l'Océanie
 - A l'ère actuelle de la mondialisation nécessitant des efforts de facilitation du commerce pour améliorer les échanges commerciaux avec le reste du monde, le Burundi a adopté une politique de facilitation de commerce par : (i) la mise en place des mesures d'exonérations faites aux investisseurs, (ii) la mise en œuvre de la politique du Territoire Douanier Unique à travers 5 postes : Kobero, Gasenyi/Nemba, Kanyaru, Ruhwa et Mugina , et (iii) la mise en œuvre du Programme d'Opérateurs Economiques Agréés qui découle du cadre des normes SAFE (Standard for Securing and Facilitating Global Trade) et de l'OMD (Organisation Mondiale des Douanes) et la suppression des barrières sanitaires aux postes d'entrée terrestres et aériennes qui avaient été mises en place pendant la période du COVID-19.

3.5. Transformation structurelle de l'économie :

- Depuis 2005, le Gouvernement du Burundi a entrepris d'importantes réformes pour restaurer le niveau des secteurs de développement et renforcer les capacités des institutions publiques des secteurs économiques. Ces réformes législatives, réglementaires et organisationnelles les ont été faites pour améliorer la bonne gouvernance et les conditions de concurrence et rendre ainsi le climat des affaires plus attractif.
- Au cours des sept dernières années, la structure de l'économie est restée quasiment inchangée, avec un secteur tertiaire majoritaire (40 % du PIB), un secteur primaire avec une contribution au PIB comprise entre 35 % et 36 % et une part du secteur secondaire située entre 15 et 16%.
- En vue de favoriser l'attraction d'investissements privés (nationaux ou étrangers) et pour promouvoir une croissance nationale, une Agence de Développement du Burundi (ADB) a été mise en place et un Code d'investissement existe.

3.6. Moyen de mise en œuvre

- 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. Le Plan National de Développement du Burundi sur la décennie 2018-2027 (PND Burundi 2018-2027) est venu répondre aux défis qui persistent encore dans les domaines du développement économique et social du pays. Son objectif principal est de transformer structurellement l'économie burundaise, pour une croissance forte, durable, résiliente, inclusive, créatrice d'emplois décents pour tous et induisant l'amélioration du bien-être social.
- Le PND BURUNDI 2018-2027 constitue un outil d'orientation stratégique sur base duquel les secteurs devront construire leurs politiques et plans d'actions pour contribuer positivement à l'augmentation du produit intérieur brut (PIB).
- Ce faisant, le PND BURUNDI 2018-2027 a tenu compte des enseignements tirés de la mise en œuvre des référentiels antérieurs de la planification du développement économique et social du Burundi : les plans quinquennaux, les Programmes d'Ajustement Structurel (PAS) et les Cadres Stratégiques de Lutte contre la Pauvreté. De par ces référentiels, les résultats obtenus par rapport aux attentes ont imposé au PND le choix d'une approche audacieuse et réaliste favorisant la prise en compte des agendas multidimensionnels : international (Objectifs du Développement Durable ODD « ne laisse personne pour compte »), régional (Agenda Africain 2063 : « Afrique que nous voulons », sous régional (Vision 2050 de la Communauté d'Afrique de l'Est) et national (Vision « Burundi 2025 > : le Burundi de lait et de miel).
- Dans le cadre de la mise en œuvre du PND, le Gouvernement a initié d'importants Programmes d'Investissements Publics (PIP), au niveau de chaque secteur. Une stratégie de mobilisation de ressources de financement interne et externe pour atteindre l'objectifs du PND a été également mise en œuvre bien que le Burundi se heurte à certaines contraintes, faiblesses, menaces dont entre autres : difficultés d'accès aux sources de financement pour la réhabilitation des infrastructures de production, un important déséquilibre entre les trafics à l'import et les trafics à l'export, intempéries liées au changement climatique, etc
- Le Burundi dispose par conséquent de multiples forces et opportunités pour la mise en œuvre du Programme d'Action de Vienne en faveur des Pays en Développement sans Littoral notamment : (i) l'existence d'un réseau routier dense et en bon état (réseau classé et non classé) : (ii) l'appartenance à plusieurs Communautés Economiques Régionales favorisant ainsi la mise en place des Postes Frontières à Arrêt Unique pour la facilitation du commerce et la promotion des corridors, des systèmes de transport multimodal intégrés (rail-route-lac) : (iii) la proximité du Lac Tanganyika constituant une infrastructure de transport et de commerce entre les pays riverains du Lac : le Burundi, la République Démocratique du Congo, la Tanzanie et la Zambie, (iv) la libéralisation des services de transport et énergétiques, etc.

IV. SUIVI DE LA MISE EN OEUVRE ET REVISION.

- L'évaluation de la mise en œuvre du Programme d'Action de Vienne en faveur des Pays en Développement Sans Littoral (PDSL) a été faite par consultation avec les différentes institutions publiques et privées partenaires du secteur des Transports. Les défis rencontrés sont entre autres l'absence de statistiques, l'absence de

cadre légal pour la coordination de la mise en œuvre et évaluation du Programme susvisé.

- Pour le Programme futur, une équipe multisectorielle de coordination, de suivi et évaluation sera mise en place au niveau ministériel.

V. VERS LE PROCHAIN PROGRAMME D'ACTION POUR LE PAYS EN DEVELOPPEMENT SANS LITTORAL : CONCLUSION ET VOIE A SUIVRE

- Sur base des informations et données mentionnées dans ce rapport, les facteurs internes et externes qui ont eu un impact sur les progrès réalisés par le Burundi depuis l'adoption du Programme d'Action de Vienne en Faveur des Pays en Développement Sans Littoral, on peut citer entre autres :

- L'adoption d'un Plan National de Développement (PND) avec des perspectives de développement économique et social ;
- La Politique du Gouvernement du Burundi de soutenir et d'encourager l'intégration régionale à travers les corridors de transport et de transit ;
- La mise en œuvre des Conventions régionales, sous-régionales et internationales ;
- L'harmonisation de bonnes pratiques au niveau régionales, etc.

- En vue d'atteindre les objectifs du Programme d'Action de Vienne en faveur des Pays en Développement Sans Littoral, les domaines suivants devraient être pris en compte dans le document final de Troisième Conférence des Nations Unies sur les pays en développement sans littoral :

- ✓ Révision du cadre institutionnel des Postes Frontières à Arrêt Unique (PFAU) afin de développer le commerce transfrontalier ;
- ✓ Création d'un observatoire de la logistique et du transport multimodal ;
- ✓ Encourager la création des plateformes logistiques sur les corridors de transport et de transit ;
- ✓ Développement des infrastructures logistiques nationales ;
- ✓ Appui aux PDSL pour la mise en place des Observatoires de transport ;
- ✓ Réhabilitation et extension du réseau ferroviaire de transport dans la Communauté Est Africaine ;
- ✓ Renforcement et équipement des équipes nationales/points focaux chargés d'élaborer les rapports nationaux ;
- ✓ Renforcement de la politique de développement des Stations d'Arrêt et de Repos pour les véhicules/chauffeurs approvisionnant les PDSL ;
- ✓ Renforcement du partenariat Public Privé (PPP) dans l'entretien et la réhabilitation du réseau routier ;
- ✓ Renforcement et l'amélioration de la gestion des infrastructures dans les ports de transit ;
- ✓ Extension et développement des infrastructures sur le Lac Tanganyika ;
- ✓ Amélioration des conditions de navigation du transport sur le Lac Tanganyika ;
- ✓ Renforcement et accélération de la mise en œuvre des mesures de la facilitation du transport et du commerce.