

Pression fiscale hors pair (pages 3et4)

Combien de temps va-t-on tenir ?



Les dispositions de la loi budgétaire 2026-2027 marquent une nouvelle étape dans la politique de mobilisation des ressources intérieures du Burundi.

COMMERCE

FINANCE

ENVIRONNEMENT



Exportations

Premier trimestre 2026 : la production des biens d'exportation en baisse (page 2)



Budget général de l'Etat, exercice 2026-2027

Nouveaux tarifs aux services liés au transport routier (page 5)



Lac Tanganyika

Quand les déchets plastiques ne représentent plus un défi (page 6)



Le journal se rapproche de ses lecteurs. Il va diffuser des informations en continue et en intégralité 24h/24.

Editorial

Pénurie du carburant : le gouvernement ne devrait pas croiser les bras



Jean Marie Vianney Niyongabo,
Journaliste.

A cela s'ajoute une noria de véhicules qui attendent d'être servis en carburant dans tout le pays. Le soir comme le matin de chaque jour, beaucoup de gens prennent la route à pied (kuharya irege) et chacun se dirige chez lui ou au service, car ils n'ont pas d'autres moyens pour se déplacer.

Et d'ajouter les entrepreneurs qui éprouvent beaucoup de difficultés à faire tourner leurs entreprises qui nécessitent du carburant pour fonctionner. Quelquefois, ils recourent au marché noir pour trouver le carburant là où le coût de ce produit est élevé pour ne pas mettre la clé sous les portes.

Le ticket du transport s'est doublé et même triplé suite à cela. Les prix des produits et des services se sont envolés. Ils ont augmenté de façon époustouflante.

Imaginez, même un enfant de l'école maternelle est au courant

de la pénurie du carburant, car il voit quotidiennement des véhicules garés à la maison.

Et souvent, quand il demande à ses parents de le déplacer pour aller à la messe, à l'école ou ailleurs, ils lui répondent qu'il n'y a pas de carburant et qu'ils sont obligés de se déplacer à pied ou de prendre un taxi en cas de force majeure.

Le gouvernement ne devrait pas croiser les bras et fermer les yeux face à cette situation. Il a le devoir et même l'obligation de trouver une solution efficace à ce problème. Il devrait savoir que le peuple fait tout pour payer les taxes et impôts dus à l'Etat.

A la moindre erreur, on lui inflige des pénalités. Le gouvernement devrait alors agir en père de famille qui se bat toujours pour satisfaire les membres de sa famille. Un bon père de famille ne se fatigue pas.

Il s'active toujours pour remplir sa mission de prendre en charge correctement les siens. Il doit satisfaire au moins les besoins vitaux. Il en est de même pour le gouvernement. Il doit permettre à la population qui l'a mandaté de manger, de se déplacer, d'étudier, de se faire soigner, etc.

En cas de besoin, il toque même chez son voisin pour lui demander de l'épauler. Il devrait prendre une retraite de quelques jours pour statuer sur cette question afin de lui trouver une solution efficace. Il a tous les dispositifs nécessaires pour aboutir à un de bons résultats.

Le peu de devises disponibles devrait être bien gérées et bien orientées pour sortir du marasme économique qui nous étrangle. La spéculation sur l'or noir devrait être combattue avec la dernière énergie pour gagner le pari et redorer l'image de notre pays.

Les administratifs de la base au sommet en collaboration avec les éléments de la police nationale et de la justice devraient se mettre ensemble et conjuguer leurs efforts pour maîtriser cette spéculation qui est devenue monnaie récurrente.

La libéralisation du commerce du carburant est une impérieuse nécessité comme on l'a fait pour régler le problème lié au manque du sucre sur le marché. C'est une des pistes de solution qui pourrait alléger la souffrance de la population.

On dit merci au gouvernement pour certaines mesures prises en vue d'inverser la tendance. C'est entre autres l'exonération des taxes pour les véhicules électriques. Pourtant, les effets de cette mesure ne sont pas immédiats pour moult raisons. Prière alors d'envisager d'autres mesures qui produisent des effets directs.

La pénurie du carburant devient de plus en plus inquiétante. Des indicateurs phares de cette situation sautent à nos yeux. De longues files d'attente des passagers qui attendent les bus au parking du centre-ville de Bujumbura s'observent.

COMMERCE

Premier trimestre 2026 : la production des biens d'exportation en baisse

Les échanges extérieurs des biens du Burundi se sont déroulés dans un environnement économique marqué par une faible production des biens d'exportation au cours du premier trimestre 2026. C'est ce qui ressort du Bulletin du commerce extérieur des marchandises du premier trimestre 2026, publié par l'Institut national de la statistique du Burundi (INSBU).

La balance commerciale du premier trimestre 2026 s'est détériorée d'environ 39,4 % », lit-on dans ce bulletin.

Selon le document, le déficit commercial s'est établi à 798,6 milliards de FBu, contre 572,8 milliards de FBu au cours de la même période en 2025. Le taux de couverture des importations par les exportations domestiques s'est dégradé de 14,6 points par rapport au premier trimestre de l'année précédente.

Les produits pétroliers ont représenté la principale catégorie d'importation au premier trimestre 2026, avec 8,6 % de la valeur totale des importations. Ils sont suivis des engrais minéraux (7,1 %), des voitures de tourisme et autres véhicules principalement destinés au transport des personnes (5,1 %), du sucre et des médicaments (3,9 %



Les produits pétroliers ont représenté la principale catégorie d'importation au premier trimestre 2026, avec 8,6 % de la valeur totale des importations.

respectivement), du ciment (3,6 %) et de la farine de froment (3,0 %).

Une faible production des biens d'exportation

Le bulletin de l'INSBU souligne que les exportations domestiques demeurent largement inférieures aux importations, en raison notamment de la faible production des biens destinés à l'exportation.

Cette situation explique la dégradation des principaux indicateurs du commerce extérieur, notamment un déficit commercial de 798,6 milliards de FBu, un taux de couverture des importations par les exportations domestiques limité à 15,2 % et une part des exportations domestiques de seulement 13,0 % dans l'ensemble des échanges commerciaux.

« L'environnement économique du commerce extérieur au cours de cette période est également caractérisé par une hausse généralisée des

prix à la consommation et une dépréciation de la monnaie burundaise vis-à-vis des principales monnaies de transaction », souligne le bulletin.

Les composantes de l'indice des prix à la consommation ont enregistré une hausse en glissement annuel, notamment les produits alimentaires, les hôtels et restaurants, le logement, l'eau, l'électricité et les autres combustibles, ainsi que le transport. Cette évolution s'est traduite par une inflation globale de 11,5 % au cours du premier trimestre 2026.

S'agissant du taux de change, le bulletin indique que le franc burundais s'est déprécié face aux principales monnaies utilisées dans les échanges extérieurs. Le dollar américain, principale devise de transaction, s'est établi en moyenne à 2 977,5 FBu pour un dollar au premier trimestre 2026 au taux de change officiel, contre 2 922,4 FBu un an plus tôt, soit une dépréciation de 1,9 %.

En glissement annuel, le franc burundais s'est également déprécié de 13,1 % par rapport à l'euro, de 3,3 % face au shilling ougandais, de 2,5 % vis-à-vis du shilling tanzanien et de 1,9 % par rapport au shilling kenyan.

D'après le bulletin, cette dépréciation renchérit le coût des importations et peut alimenter

les pressions inflationnistes. En revanche, les acheteurs étrangers des produits burundais en disposeraient à un coût relativement plus faible.

Mélance Maniragaba

BurundiEco
Media - Print - Web

C.d'Uvira, Immeuble Hope Design
Référence CNC : 100/CNC/236/2012
Parution le vendredi

Rédacteur en chef :
Mélance Maniragaba

Service commercial :
+257 22 277868 / 65800014

Taux de change du 19 Juin 2026

Sources : BRB/www.brb.bi

Monnaies étrangères	Marché officiel	
	Acheteur	Vendeur
Dollar USA	2970	3018
Euro	3392	3447
Shi. Kenyan	22.9427	23.3128
Shi. Tanzanien	1.1295	1.1477
Shi. Ougandais	0.8135	0.8266
Fr Rwandais	2.0137	2.0462

Budget général de l'Etat 2026-2027

Une pression fiscale sans commune mesure

Promulgué le 30 juin 2026, la loi portant Budget général de l'Etat burundais pour l'exercice 2026-2027 introduit une série de nouvelles dispositions fiscales et parafiscales destinées à accroître les ressources publiques. Le texte prévoit aussi bien de nouvelles contributions que l'augmentation de certaines taxes, la création de redevances environnementales, le renforcement de l'encadrement de plusieurs activités économiques ainsi que la révision des tarifs de nombreux services administratifs. Les nouvelles mesures concernent un large éventail d'acteurs : salariés, entreprises, opérateurs économiques, propriétaires immobiliers, exploitants miniers, transporteurs, établissements hôteliers, usagers de la téléphonie mobile et simples citoyens.



A travers la loi budgétaire 2026-2027, le gouvernement du Burundi mise sur un élargissement de l'assiette fiscale plutôt que sur un nombre limité de nouvelles taxes.

L'une des premières innovations de la loi budgétaire figure à l'article 71. Celui-ci instaure une contribution spéciale destinée à financer plusieurs secteurs prioritaires, notamment l'achat de bancs pupitres, l'acquisition des manuels scolaires, le recrutement des enseignants ainsi que l'appui à la Carte d'Assistance Maladie (CAM). Cette contribution est fixée à 0,5 % et sera prélevée sur plusieurs catégories de revenus. Elle concerne d'abord la rémunération mensuelle nette du personnel travaillant dans les projets financés par les partenaires au développement. Les mandataires politiques devront également verser cette contribution de leurs indemnités mensuelles nettes.

Le prélèvement s'appliquera également au montant payé dans le cadre des marchés publics. Les bénéficiaires des marchés exécutés pour le compte de l'Etat participeront ainsi à cet effort de financement. La mesure vise également les cadres nommés par le Président de la République, les présidents des deux chambres du Parlement ainsi que l'Ombudsman. Leur rémunération mensuelle nette sera également soumise à cette retenue.

La loi encourage par ailleurs les contributions volontaires des personnes physiques ou morales qui ne sont pas directement concernées par cette obligation. Les recettes seront collectées par l'Office Burundais des Recettes (OBR) à travers les comptes de transit des recettes fiscales et non fiscales avant d'être transférées au compte général du Trésor. Les modalités pratiques de perception seront précisées par une ordonnance du ministre ayant les finances dans ses attributions.

A travers cette disposition, le gouvernement cherche à créer une source de financement supplémentaire pour des secteurs qui mobilisent d'importantes ressources budgétaires chaque année. L'éducation demeure en effet l'un des principaux postes de dépenses publiques, tandis que la généralisation progressive de la Carte d'Assistance Maladie nécessite également des financements réguliers.

Les prestations juridiques et le secteur hôtelier mis à contribution

La loi prévoit également une extension de la taxation des prestations de services. L'article 72 instaure une taxe de consommation de services de 10 % applicable aux honoraires des notaires et des avocats. Cette taxe sera supportée par le client, mais collectée directement par le professionnel concerné avant d'être reversée au Trésor public.

Les notaires et les avocats devront effectuer une déclaration mensuelle et reverser les montants perçus au plus tard le quinzième jour du mois suivant la période de collecte. En cas de non-respect de cette obligation, les sanctions prévues par la législation relative aux procédures fiscales et non fiscales seront appliquées.

Le secteur touristique est également concerné par les nouvelles mesures

L'article 74 instaure une taxe de consommation de services de 5 % sur les tarifs d'hébergement hors taxes pratiqués par les hôtels, motels et maisons de passage. Selon le texte, cette taxe est destinée au développement du secteur du tourisme. Les gestionnaires de ces établissements devront percevoir cette taxe auprès de leurs clients puis la reverser mensuellement à l'Etat. Au-delà de la taxation, la loi renforce également les obligations administratives des établissements hôteliers. Tout hôtel, motel ou maison de passage devra désormais afficher de manière visible à l'entrée l'indication de l'usage de l'immeuble.

Le non-respect de cette obligation entraînera une amende de 500 000 BIF. Cette disposition traduit la volonté des autorités de mieux identifier les établissements exerçant des activités d'hébergement et de renforcer leur contrôle administratif et fiscal.

Contrôle renforcé des revenus locatifs et nouvelles obligations pour les locataires

Le marché locatif fait lui aussi l'objet de nouvelles dispositions destinées à améliorer la collecte de l'impôt sur les revenus fonciers. L'article 80 rappelle que l'impôt sur les revenus locatifs est assis sur les revenus provenant de la location des bâtiments et des terrains. Afin de lutter contre les locations non déclarées, la loi impose désormais aux locataires de conserver une copie de leur contrat de location dans les locaux qu'ils occupent. Cette obligation permettra notamment aux services de contrôle de vérifier plus facilement l'existence d'un contrat ainsi que les conditions de location.

La sanction prévue est particulièrement dissuasive. Tout locataire incapable de présenter une copie du contrat s'expose à une

pénalité équivalente à 100 % du montant du loyer mensuel convenu.

Cette mesure poursuit plusieurs objectifs. D'une part, elle favorise la traçabilité des transactions immobilières. D'autre part, elle facilite la vérification des revenus effectivement perçus par les propriétaires lors des contrôles fiscaux. Le recours obligatoire aux moyens de paiement électroniques s'inscrit également dans la politique nationale de digitalisation des transactions financières et de réduction des paiements en espèces. A travers ces nouvelles obligations, les autorités espèrent limiter les cas de sous-déclaration des revenus locatifs et améliorer les recettes provenant de l'impôt foncier.

Fiscalité minière : une part minimale de 16 % de la valeur des minerais pour l'Etat

Le secteur minier figure également parmi les domaines concernés par le renforcement de la mobilisation des recettes publiques. L'article 106 de la loi budgétaire prévoit qu'au moins 16 % de la valeur des minerais exploités au Burundi par les exploitants artisanaux ou semi-mécanisés soient versés sur les comptes des recettes non fiscales gérés par l'OBR.

Cette mesure intervient dans un contexte où le secteur minier est devenu l'un des principaux pourvoyeurs de devises du pays. En augmentant la contribution financière de cette filière au budget national, les autorités espèrent renforcer les recettes publiques tout en assurant une meilleure redistribution des revenus issus des ressources naturelles.

Une fiscalité environnementale renforcée sur les véhicules

La protection de l'environnement constitue l'un des axes majeurs de la loi budgétaire 2026-2027. L'article 112 instaure une pénalité anti-pollution de 3 000 000 BIF sur tout véhicule importé âgé de 7 ans ou plus. A cette pénalité forfaitaire s'ajoute une taxe additionnelle calculée sur la valeur en douane du véhicule.

Pour les véhicules à essence, le taux est fixé à : 5 % pour les cylindrées inférieures ou égales à 1 500 cc, 10 % pour les cylindrées comprises entre 1 501 cc et 3 000 cc, 15 % pour les cylindrées supérieures à 3 000 cc et 15 % pour les autres catégories de véhicules.

Les véhicules diesel sont soumis à un barème similaire : 5 % jusqu'à 1 500 cc, 10 % entre 1 501 cc et 2 500 cc, 15 % au-delà de 2 500 cc et 15 % pour les autres catégories.

A travers cette réforme, le gouvernement cherche à décourager l'importation des véhicules anciens souvent plus polluants et plus consommateurs de carburant. La fiscalité environnementale ne s'arrête pas aux véhicules importés.

En plus, l'article 113 fixe désormais la redevance routière à 75 BIF par litre de carburant consommé. Cette contribution sera acquittée indirectement par les consommateurs à travers leurs achats de carburant.



La redevance routière est fixée à 75 BIF par litre de carburant consommé. Cette contribution sera perçue indirectement auprès des consommateurs lors de l'achat de carburant.

Suite à la p. 4

Suite de la p. 3

Des redevances environnementales annuelles pour les véhicules et certaines activités économiques

L'article 114 crée également une redevance environnementale annuelle applicable à l'ensemble du parc automobile.

Les motocyclettes devront payer 10 000 BIF par an. Les tricycles et quadricycles à moteur s'acquitteront de 20 000 BIF.

Pour les autres véhicules, les montants varient selon le poids : 50 000 BIF pour les véhicules de 1 400 kg ou moins, 100 000 BIF entre 1 401 kg et 2 500 kg, 500 000 BIF entre 2 501 kg et 3 500 kg, 1 000 000 BIF entre 3 501 kg et 9 000 kg et 1 500 000 BIF au-delà de 9 000 kg.

Les véhicules de transport en commun de plus de douze places bénéficieront d'un tarif forfaitaire de 100 000 BIF.

Cette redevance devra être payée au plus tard le 31 mars de chaque année. Tout retard entraînera une pénalité de 50 %, majorée de 1 % par mois de retard.

La loi prévoit toutefois plusieurs exonérations. Les véhicules de l'Etat, des missions diplomatiques, des organismes internationaux, des organisations non gouvernementales ayant signé une convention avec le gouvernement ainsi que les véhicules électriques ne sont pas concernés.

L'article 115 étend cette fiscalité environnementale à certaines activités économiques. Les exploitants des sites funéraires devront désormais payer une redevance annuelle de 3 000 000 BIF. Les stations de lavage automobile seront soumises à une redevance de 1 000 000 BIF. Les exploitants des services de sauna devront quant à eux verser 2 000 000 BIF pour l'obtention ou le renouvellement de leur licence. Comme pour les véhicules, le retard de paiement donnera lieu à une pénalité de 50 %.

Transport rémunéré : de nouveaux impôts forfaitaires

La loi instaure également un impôt forfaitaire trimestriel sur le transport rémunéré. Selon l'article 116, les camions de moins de 7 tonnes paieront 39 000 BIF par trimestre. Ce montant passe à 54 000 BIF pour les camions de 7 à 10 tonnes et atteint 200 000 BIF pour ceux dépassant 10 tonnes.

Les bus de plus de 35 places devront verser 54 000 BIF, tandis que ceux de 18 à 35 places paieront 39 000 BIF. Les bus de 12 à 18 places seront soumis à un impôt trimestriel de 24 000 BIF. Les taxis voitures paieront 20 000 BIF. Les taxis-motos et les tricycles motorisés seront imposés à hauteur de 15 000 BIF.

Toutefois, les entreprises déjà soumises à une comptabilité complète conformément à la législation fiscale ne sont pas concernées par cet impôt forfaitaire.

Transport, garages et auto-écoles : une carte d'agrément désormais obligatoire

L'article 123 rend obligatoire la détention d'une carte d'agrément pour plusieurs activités liées au transport. Sont concernés les agences de transport terrestre, aérien et maritime, les



Le transport rémunéré est également concerné par les nouvelles mesures fiscales. La loi budgétaire instaure un impôt forfaitaire trimestriel dont le montant varie selon le type de véhicule. Ainsi, les taxis-motos et les tricycles motorisés devront s'acquitter de 15 000 BIF par trimestre.

établissements d'auto-école ainsi que les garages. Les frais varient fortement selon l'activité.

Pour le transport intérieur terrestre, ils vont de 250 000 BIF par voiture à 1 500 000 BIF pour les poids lourds. Les agences de transport international devront s'acquitter de montants allant jusqu'à 4 000 000 BIF pour les marchandises transportées par des poids lourds immatriculés au Burundi et 2 000 USD pour ceux immatriculés à l'étranger.

Les agences chargées du convoi des véhicules importés devront payer 10 000 000 BIF, soit le tarif le plus élevé prévu par cette disposition. Les auto-écoles devront acquérir une carte d'agrément de 1 000 000 BIF, tandis que les garages paieront 1 500 000 BIF.

Les chauffeurs individuels convoyant occasionnellement des véhicules importés ne seront pas soumis à cette carte, mais devront disposer d'une quittance de paiement de 100 000 BIF délivrée par l'OBR à chaque opération.

Téléphonie mobile : les appels et les SMS soumis à une nouvelle taxe

Le secteur des télécommunications n'échappe pas aux nouvelles mesures fiscales. L'article 132 instaure une taxe spécifique de 52 BIF par minute d'appel sur le trafic national de téléphonie mobile. En contrepartie, la TVA et la taxe à la consommation appliquée aux minutes d'appel sont supprimées. Le gouvernement autorise également des contrôles inopinés à la demande de l'administration fiscale afin de lutter contre la fraude.

L'article 133 introduit une taxe spécifique de 5 BIF par SMS. Là encore, la TVA sur les messages concernés est supprimée. Les modalités d'application de cette nouvelle fiscalité seront précisées

par une ordonnance du ministre ayant les Finances dans ses attributions.

Documents administratifs : des passeports plus chers et de nouveaux tarifs pour les immatriculations

La loi budgétaire 2026-2027 révisé également les tarifs de plusieurs documents administratifs, notamment les documents de voyage et les titres liés aux véhicules. L'article 141 fixe désormais le prix du passeport ordinaire à 300 000 BIF. Les passeports de service et diplomatiques coûtent chacun 135 000 BIF, tandis que le laisser-passer est fixé à 50 000 BIF. La carte CEPGL est désormais délivrée au prix de 30 000 BIF.

Cette révision des tarifs intervient dans un contexte où les autorités cherchent à accroître les recettes non fiscales tout en couvrant une partie des coûts liés à la production des documents sécurisés.

Les automobilistes et les motocyclistes sont eux aussi concernés. Selon l'article 142, le prix de la plaque d'immatriculation comprend désormais une taxe de 100 000 BIF pour les véhicules et de 50 000 BIF pour les motos. Les cartes d'immatriculation sont également soumises à une taxe identique, soit 100 000 BIF pour les véhicules et 50 000 BIF pour les motos.

Un titre foncier électronique désormais obligatoire

La réforme concerne également le secteur foncier. L'article 150 rend obligatoire l'acquisition d'un titre foncier électronique sécurisé pour tout propriétaire d'un bien foncier. Le coût de ce document est déterminé en fonction de la catégorie géographique de la parcelle ainsi que de sa superficie.

Ainsi, les propriétaires des parcelles classées en catégorie A devront s'acquitter de 150 000 BIF par are, ceux de la catégorie B de 100 000 BIF par are, ceux de la catégorie C de 50 000 BIF par are, ceux de la catégorie D de 25 000 BIF par are, tandis que les parcelles de la catégorie E seront soumises à un tarif de 12 000 BIF par are.

La loi prévoit toutefois qu'aucun titre foncier électronique ne pourra coûter plus de 3 000 000 BIF quel que soit le calcul effectué. L'objectif affiché est de renforcer la sécurisation des droits fonciers, de limiter les risques de fraude documentaire et de moderniser progressivement la gestion cadastrale.

Les modalités pratiques d'application, notamment la délimitation des différentes catégories géographiques seront précisées par une ordonnance conjointe des ministres ayant les finances et la justice dans leurs attributions.

La Carte d'Assistance Maladie devient obligatoire

L'une des dispositions sociales majeures de cette loi concerne la généralisation de la Carte d'Assistance Maladie (CAM). L'article 153 prévoit que tout ménage non affilié à une autre mutuelle de santé devra obligatoirement acquérir cette carte.

Cette obligation s'étend également à toute personne appartenant au ménage ayant atteint l'âge de 18 ans. La CAM est valable pendant 12 mois. Son prix est fixé à 3 000 BIF par bénéficiaire. La date limite d'acquisition est arrêtée au 31 mars de chaque année.

Les recettes provenant de la vente de ces cartes seront versées dans les recettes de l'Etat et gérées par l'OBR. Cette disposition s'inscrit dans la

volonté des autorités d'étendre progressivement la couverture sanitaire de la population tout en garantissant un mécanisme de financement pérenne.

Les modalités de mise en œuvre seront définies par une ordonnance conjointe des ministres en charge des finances et de la santé.

Les petites entreprises soumises à une déclaration trimestrielle

La loi modifie également certaines règles relatives à l'imposition des petites activités économiques. L'article 190 prévoit que les personnes physiques réalisant un chiffre d'affaires annuel inférieur ou égal à 25 000 000 BIF devront désormais déposer une déclaration fiscale trimestrielle. Le taux d'imposition est fixé à 1 % du chiffre d'affaires trimestriel.

En revanche, les contribuables dépassant un chiffre d'affaires annuel de 25 000 000 BIF devront déposer une déclaration annuelle de l'impôt sur les revenus. Ils seront également tenus de tenir une comptabilité simplifiée ou complète selon leur niveau d'activité. A travers cette réforme, le gouvernement entend améliorer le suivi fiscal des petites entreprises et réduire les pertes de recettes liées aux activités insuffisamment déclarées.

A travers cette loi budgétaire, le gouvernement mise clairement sur un élargissement de l'assiette fiscale plutôt que sur un nombre limité de nouvelles taxes. Les dispositions adoptées concernent aussi bien les salariés, les entreprises, les propriétaires fonciers, les exploitants miniers, les transporteurs, les opérateurs des télécommunications, les établissements hôteliers que les simples ménages.

Gilbert Nkurunziza

Budget général de l'Etat, exercice 2026-2027

Nouveaux tarifs aux services liés au transport routier

La loi portant Budget général de l'Etat pour l'exercice 2026-2027 fixe de nouveaux tarifs applicables aux permis de conduire, au contrôle technique des véhicules et aux permis de transport. Ces montants sont prévus à l'article 144 et concernent l'ensemble des usagers de la route et des transporteurs.

L'article 144 de la loi budgétaire 2026-2027 fixe les impôts et redevances applicables à plusieurs services relevant de la circulation routière. Ces dispositions dérogent à certaines lois et décrets antérieurs relatifs aux impôts réels et au Code de la circulation routière.

Pour les permis de conduire, le permis national est toujours fixé à 100 000 BIF. Le permis de conduire international coûte 135 000 BIF, tandis que le permis provisoire est fixé à 20 000 BIF.

Le texte fixe également les tarifs du contrôle technique des véhicules. La carte de véhicule sécurisée est facturée à 5 000 BIF et son duplicata à 10 000 BIF. Le contrôle technique d'une moto est fixé à 22 000 BIF, celui d'une voiture à 56 600 BIF et celui d'une jeep à 68 000 BIF. Les propriétaires de bus et minibus devront payer 70 000 BIF. Les camionnettes sont soumises à un tarif de 85 500 BIF, les camions de type Fuso à 120 000 BIF et les grands camions à 137 500 BIF. Les tracteurs, les véhicules spéciaux et les véhicules destinés au transport des matières dangereuses sont quant à eux soumis à un tarif de 150 000 BIF.



L'article 144 de la loi budgétaire en cours fixe les tarifs applicables à la délivrance des permis de transport. Par exemple, un véhicule de plus de 18 places ou une camionnette paiera 22 800 BIF.

Les permis de transport locaux et internationaux également concernés

L'article 144 fixe aussi les tarifs applicables à la délivrance des permis de transport. Pour le transport local, la carte de véhicule sécurisée est facturée à 5 000 BIF et son duplicata à 10 000 BIF. Les

motos, les voitures, les jeeps et les véhicules de 10 à 18 places assises paieront chacun 19 000 BIF. Les véhicules de plus de 18 places et les camionnettes devront s'acquitter de 22 800 BIF.

Les camions et les bennes d'une capacité comprise entre 3 et 10 tonnes sont soumis à un tarif de 45 600 BIF, contre 68 400 BIF pour ceux

disposant d'une capacité de plus de 10 tonnes. Les camions remorques paieront 106 400 BIF.

S'agissant des permis de transport international, les voitures et les jeeps devront payer 38 000 BIF. Les véhicules de 10 à 18 places assises sont fixés à 40 000 BIF, ceux de 18 à 30 places à 45 000 BIF et ceux de 30 à 60 places à 60 000 BIF. Les véhicules

de plus de 60 places devront s'acquitter de 100 000 BIF. Enfin, le permis de transport international est fixé à 150 000 BIF pour les camions et à 200 000 BIF pour les camions remorques

Gilbert Nkurunziza

TRANSPORT

Agences de transport aérien, terrestre et maritime

Quid des conditions exigées pour obtenir la carte d'agrément ?

La carte d'agrément pour une agence de transport aérien, terrestre et maritime est obligatoire. Et pas mal de conditions sont exigées pour l'obtenir.

Dans la loi des finances, exercice 2026-2027, l'article 123 précise que la carte d'agrément pour une agence de transport aérien, terrestre et maritime est obligatoire.

Pour une agence de transport terrestre par voiture, les frais d'acquisition de cette carte sont estimés à 250 000 FBu, à 500 000 FBu par minibus, à 1 000 000 FBu par bus et à 1 500 000 FBu pour des poids lourds qui transportent des marchandises.

Pour une agence de transport international terrestre par voiture enregistrée à l'étranger, ces frais sont fixés à 200 USD, à 250 000 FBu par voiture enregistrée au Burundi, à 400 USD par minibus enregistré à l'étranger et à 500 000 FBu par minibus enregistré au Burundi.

Ils sont fixés à 400 USD par bus enregistré à l'étranger, à 1 000 000 de FBu par bus enregistré au Burundi, à 10 000 000 de FBu par convoi de véhicules importés et à 4 000 000 FBu pour des marchandises



Dans la loi des finances, exercice 2026-2027, l'article 123 précise que la carte d'agrément pour une agence de transport aérien, terrestre et maritime est obligatoire.

transportées par des poids lourds enregistrés au Burundi et à 200 USD pour des marchandises transportées par des poids lourds enregistrés à l'étranger.

Pour une agence de ventes de billets d'avion, les frais sont fixés à 1000

USD pour une agence de voyage étrangère et à 1 000 000 de FBu pour une agence de voyage nationale.

Pour les bateaux qui naviguent dans les eaux du lac Tanganyika, ces frais sont fixés à 10 USD pour les bateaux de pêche artisanale, à 50 USD pour

les bateaux de pêche industrielle, à 50 USD pour les bateaux de plaisance transportant moins de 5 personnes et à 100 USD pour les bateaux de plaisance transportant plus de 50 personnes.

Ils sont aussi fixés à 45 USD pour les bateaux commerciaux à capacité inférieure à 100 tonnes et à 200 USD pour les bateaux commerciaux à capacité supérieure à 100 t et inférieure ou égale à 500 tonnes. Ils sont estimés à 300 USD pour les bateaux commerciaux à capacité supérieure à 500 tonnes et inférieure ou égale à 1000 tonnes, à 500 USD pour les bateaux commerciaux à capacité inférieure à 1000 tonnes.

Pour les établissements d'autoécole, ces frais sont fixés à 1 000 000 de FBu et à 1 500 000 FBu pour les garages.

Quid des exceptions ?

Tout chauffeur individuel qui n'est pas employé dans les agences de transport des véhicules importés n'est pas concerné par la carte d'agrément. Cependant, il doit disposer d'une quittance de paiement de 100 000 fbu offerte par l'OBR chaque mois qu'il apporte un véhicule.

Notons que la requête d'ouverture est adressée au ministère en charge des documents et informations tels que le registre de commerce, le numéro d'identification fiscale et l'adresse physique et électronique ainsi que le numéro de contact.

Jean Marie Vianney Niyongabo

Quand les déchets plastiques ne représentent plus un défi

Au moment où le lac Tanganyika est menacé par la pollution liée aux déchets plastiques, Silas Bucumi de la société Nezerwa Investment Group qui collecte ces déchets pour les transformer en d'autres matériels demande à la population de lui emboîter le pas pour protéger ce réservoir d'eau douce.



Le lac Tanganyika est menacé par la pollution liée aux déchets plastiques qui ne cessent de se jeter dans ce réservoir d'eau douce.

Le lac Tanganyika est menacé par la pollution liée aux déchets plastiques qui ne cessent de se jeter dans ce réservoir d'eau douce. Cela a été précisé dans un atelier de sensibilisation à l'endroit des professionnels des médias sur l'économie circulaire qui s'est tenu le 7 juillet 2026.

Cette pollution constitue un danger pour la population et les animaux qui consomment les eaux de ce lac. Ils sont exposés aux maladies tel que le cancer. Suite à cette situation, le point de captage des eaux qui était installé à 1800 m a été déplacé pour l'installer à 3500 m.

Selon Albert Mbonerane, environnementaliste, des efforts devraient être fournis à tous les niveaux pour que le lac Tanganyika et sa biodiversité soient protégés.

Le lac Tanganyika présente beaucoup d'avantages

Il indique que ce réservoir

d'eau douce présente beaucoup d'avantages pour le pays. 90 % des habitants de la ville de Bujumbura s'approvisionnent en eau à partir du lac Tanganyika.

Il héberge une quantité non négligeable de poissons et d'hippopotames qui attire beaucoup

les visiteurs tant nationaux qu'internationaux.

Silas Bucumi, représentant de la société Nezerwa Investment Group affirme que le lac Tanganyika est menacé par la pollution suite aux déchets non biodégradables qui ne cessent d'y être jetés.

Entre 2 tonnes et 3 tonnes de déchets sont jetés dans le lac Tanganyika

Il estime que des déchets plastiques estimés entre 2 tonnes et 3 tonnes sont jetés dans ce lac surtout pendant la saison des pluies. Selon lui, c'est la raison pour laquelle la

société qu'il représente s'est engagé à collecter les déchets plastiques qui s'y déversent pour les transformer et les valoriser.

On produit de nouveaux emballages plastiques à partir des déchets plastiques. Dans ce sens, un défi se transforme en une opportunité.

Bucumi fait savoir qu'il compte aller même dans les autres coins du pays pour collecter tous les déchets plastiques afin de les valoriser. Il demande à la population de lui emboîter le pas dans l'objectif de protéger le lac Tanganyika.

Pour le moment, Bucumi fait remarquer que la société qu'il chapeaute contribue de façon remarquable à l'économie du pays à travers les taxes et impôts qu'elle paie à l'Etat. Elle contribue aussi à la création de l'emploi. Elle exporte pas mal de déchets. De janvier 2026 jusqu'aujourd'hui, elle a exporté 400 tonnes de déchets et compte totaliser 1000 tonnes dans les mois à venir. L'année dernière, elle en a exporté 580 tonnes.

Le directeur de l'environnement affirme que le rejet des déchets plastiques dans le lac Tanganyika aggrave le niveau de la pollution de ce dernier. Il se réjouit de la contribution de certaines sociétés qui se sont lancées dans l'économie circulaire, car cela réduit le niveau de la pollution de ce réservoir d'eau douce.

Jean Marie Vianney Niyongabo

TRANSPORT

La route, premier mode de transport

La route reste le mode de transport le plus utilisé au Burundi, selon le Plan national de développement (PND) 2018-2027 révisé et son Plan d'Actions Prioritaires 2023-2027. Le document souligne toutefois que, pour favoriser une émergence effective de l'économie, des efforts importants doivent être consentis en faveur du développement des infrastructures de transport multimodal et des infrastructures de transport lacustre et ferroviaire

Le Plan national de développement (PND) 2018-2027 révisé et son Plan d'actions prioritaires 2023-2027 indiquent que plus de 80 % des importations et des exportations du Burundi transitent par la route via le Corridor Central (Bujumbura-Dar es Salaam) long de 1 487 km, et le Corridor Nord (Bujumbura-Mombasa) d'une longueur de 1 525 km.

Le document précise que le réseau routier national s'étend sur environ 11 000 kilomètres. Il comprend un réseau classé de 7 059 kilomètres, dont 527 kilomètres de routes revêtues et un réseau non classé constitué par 6 150 kilomètres de routes d'intérêt communal et de pistes agricoles.

Le PND souligne que le transport routier demeure le principal mode de transport intérieur et extérieur des personnes et des marchandises. Il est assuré à la fois par des opérateurs privés et par le secteur public, notamment l'Office du



Le transport lacustre, ferroviaire et aérien constitue un atout pour le désenclavement de l'économie nationale.

Transport en Commun du Burundi (OTRACO). Toutefois, ce secteur est confronté à la vétusté du parc automobile, conséquence de la mesure prise en 2008 interdisant l'importation de véhicules main gauche de transport en commun.

Afin de moderniser le secteur, le gouvernement a instauré depuis 2019 une exonération fiscale sur les véhicules main droite neufs de plus de 30 places destinés au transport en commun. Le document relève également plusieurs défis, notamment l'absence d'aménagement des arrêts bus et

des aires de repos, l'insuffisance des centres de contrôle technique modernisés, le manque de véhicules de transport modernes et en nombre suffisant ainsi que le mauvais état des routes nationales.

Transport lacustre, ferroviaire et aérien : des leviers indispensables

Le PND souligne également l'importance du transport lacustre, ferroviaire et aérien pour le désenclavement de l'économie nationale.

Le document rappelle le projet tripartite de construction du chemin de fer à écartement standard (SGR) reliant la Tanzanie, le Burundi et la République Démocratique du Congo (RDC). Il mentionne aussi la signature, le 28 janvier 2022, d'un accord bilatéral portant sur la construction de deux ports secs : l'un à Kwala, situé à 80 kilomètres de Dar-es-Salaam, et l'autre à Katosho, dans la région de Kigoma. Ces deux sites de 10 hectares chacun sont mis à la disposition du Burundi par la Tanzanie.

Selon le PND, ces infrastructures devraient faciliter le transit des marchandises et des personnes tout en contribuant au désengorgement du port de Dar-es-Salaam.

Malgré ces avancées, plusieurs défis persistent dans le transport multimodal. Le document cite notamment la modernisation du port de Rumonge, l'insuffisance du personnel qualifié navigant, l'absence d'une législation harmonisée sur le transport sur le lac Tanganyika et le faible développement du Corridor Sud (Bujumbura-Mpulungu-Durban).

Le transport aérien a, pour sa part, enregistré des progrès grâce à l'acquisition d'équipements de sécurité et de facilitation aéroportuaire (scanners, systèmes de télésurveillance, portiques et détecteurs de métaux), d'équipements d'aide à la navigation aérienne, d'un système de téléaffichage, la réhabilitation de la piste de l'aéroport...

Le PND notifie cependant des défis à relever, notamment l'opérationnalisation des aéroports, la construction d'un nouvel aéroport international, la redynamisation de Burundi Airlines, le développement d'infrastructures hôtelières adaptées...

Le document conclut que le développement des infrastructures de transport constitue un levier essentiel pour renforcer l'intégration du Burundi à la Zone de Libre-Echange Continentale Africaine (ZLECAF).

Mélance Maniragaba



VOULEZ -VOUS RENFORCER VOTRE
VISIBILITÉ? VOULEZ-VOUS OFFRIR
DES CADEAUX CUSTOMISÉS
DE FIN D'ANNÉE?

PARMI SA GAMME DE PRODUITS,
HOPE DESIGN VOUS PROPOSE
DES GOURDES PERSONNALISÉES

