AFEMA | NOTE DE POLITIQUE

Novembre 2026

Bob Wesonga

AFRICA E-MOBILITY ALLIANCE

Le mandat du Burundi en 2027 sur les véhicules électriques et hybrides

Une avancée positive pour une mobilité économe en carburant et électrique, avec des lacunes de mise en œuvre à combler

15 552	93,8 %	20,1 %
nouvelles immatriculations de véhicules en 2023	des voitures particulières immatriculées en 2023 avaient cinq ans ou plus	taux d'accès national à l'électricité en 2024

L'opportunité

Le mandat est un signal bienvenu en faveur d'une mobilité plus propre et plus économe en carburant. Son succès dépendra de règles claires, d'une recharge fiable et de véhicules hybrides et électriques d'occasion abordables.

Table des matières

Résumé exécutif 2
Ce que la politique fait bien 2
Ce qui doit être corrigé 2
1. La politique 3
2. Pourquoi l'interdiction est importante 4
3. L'opportunité et les lacunes 5
L'opportunité : l'écart fiscal peut fonctionner 5
Les lacunes : ce qui pourrait freiner la politique 5
4. Leçons d'ailleurs 6
Ce que le Burundi peut reprendre 6
5. Recommandations 7

Résumé exécutif

Le Burundi a pris une décision audacieuse. Dès le 1er janvier 2027, les voitures et véhicules de type jeep commandés pour importation devront être électriques ou hybrides[1], grâce à des exonérations fiscales qui les rendent moins chers. La politique répond aux pénuries de carburant[2], à la facture pétrolière et à la réduction des émissions. La CDN du Burundi vise une réduction de 23 % des émissions de gaz à effet de serre d'ici 2035 par rapport à son scénario de référence. Elle signale aussi aux investisseurs que le Burundi prend au sérieux la mobilité électrique.

La direction est bonne, mais la conception doit être améliorée. La loi laisse des termes clés sans définition, sa fenêtre légale est courte et les normes de recharge et de batteries ne sont pas en place. Cette note explique la politique, son importance, ses lacunes et les moyens de la faire fonctionner.

Ce que la politique fait bien

- **Un signal clair.** L'interdiction indique aux importateurs et aux consommateurs que l'avenir des nouvelles voitures est électrique ou hybride.
- **Un signal-prix fort.** Les VE ne paient ni droits, ni TVA, ni taxe de consommation; les hybrides ne paient que 25 % de droits de douane. L'écart avec l'essence et le diesel se réduit.
- **Une offre adaptée.** Les hybrides d'occasion sont disponibles et ne dépendent pas de la recharge.
- **Un bénéfice plus large.** Moins de carburant importé, moins d'exposition au pétrole et un air plus propre.

Ce qui doit être corrigé

- **Définitions.** « Commande », « hybride » et « type jeep » ne sont pas définis. Une ruée avant 2027 ou une faille sur les hybrides légers pourrait affaiblir la règle.
- **Application.** Aucune circulaire, certification ni procédure de sanction n'ont été publiées.
- **Champ et normes.** La définition de l'« importation » limitée à l'extérieur de la CAE pourrait exclure les importations intra-CAE. Aucune norme sur l'état ou le recyclage des batteries n'existe.
- **Préparation.** La recharge se limite à Bujumbura, le réseau est faible à l'intérieur du pays et le financement des consommateurs est rare.

Tableau 1. Le bilan

Ce que le Burundi gagne	Ce que le Burundi risque
Moins de carburant importé, des devises et un air plus propre	Pertes de recettes fiscales
Des coûts d'usage plus faibles pour les usagers	Lacunes de recharge et de réseau, surtout à l'intérieur du pays
Un signal clair pour les investisseurs et les fournisseurs	Importations grises et mise au rebut de batteries sans normes

En bref

- Le mandat exige des voitures et véhicules de type jeep électriques ou hybrides dès janvier 2027.
- Le paquet fiscal exonère les VE de droits de douane et rend les hybrides moins chers; un VE d'occasion peut coûter moins cher qu'une essence d'occasion.
- Les lacunes: définitions, application, recharge, normes batteries et fenêtre de six mois.

[1] République du Burundi, loi n° 1/10 du 30 juin 2026 portant fixation du Budget général de l'État pour l'exercice 2026/2027, https://finances.gov.bi/wp-content/uploads/2026/07/LOI-DE-FINANCES-2026-2027-PROMULGUEE.pdf. Article 221, p. 58.
[2] https://breakingburundi.com/burundis-fuel-shortage-deepens-transport-crisis-fuels-black-market-trade-and-road-safety-concerns/

1. La politique

L'article 221 de la loi de finances 2026/2027 exige que les véhicules de type jeep[3] et les voitures particulières importés au Burundi et commandés à partir du 1er janvier 2027 soient électriques ou hybrides. La disposition s'applique aussi aux véhicules achetés par les services de l'État. La loi ne distingue pas entre véhicules neufs et d'occasion: les importations de véhicules électriques et hybrides d'occasion sont autorisées, tandis que les voitures à essence et diesel d'occasion ne le sont pas.

L'article 220 prévoit les incitations[4] : exonération de tous droits, taxes et redevances à l'importation pour les VE; exonération de taxe de consommation et de TVA pour les hybrides; exonération de TVA pour les pièces et services de réparation. Les voitures à essence et diesel paient 25 % de droits de douane, 7 à 17 % de taxe de consommation, 18 % de TVA[5] et, au-delà de sept ans, une pénalité anti-pollution[6].

Tableau 2. Ce que fait l'article 221

Disposition	Ce qu'elle dit	Ce qu'elle implique
Champ	Les véhicules de type jeep et les voitures particulières importés et commandés à partir du 1er janvier 2027 doivent être électriques ou hybrides.	Couvre les voitures privées et les achats de l'État. Camions, bus et motos exclus.
Déclencheur	La date de commande constitue le seuil.	Une commande antérieure au 1er janvier 2027 peut entrer plus tard. Registre de transition nécessaire.
Traitement fiscal	Les VE ne paient ni droits, ni taxes, ni redevances à l'importation. Les hybrides paient des droits de douane, mais ni taxe de consommation ni TVA.	Un VE d'occasion peut coûter moins cher qu'une voiture à essence d'occasion. Les hybrides sont la passerelle.
Durée	La mesure s'applique à l'exercice budgétaire 2026/2027.	Commandes du 1er janvier au 30 juin 2027, sauf reconduction.

Source: loi n° 1/10 du 30 juin 2026, articles 220 et 221, p. 57-58.

Deux questions de conception ressortent. Premièrement, la mesure est présentée comme une disposition de l'exercice budgétaire; sa continuité après le 30 juin 2027 dépend donc d'une reconduction. Deuxièmement, l'article 119 définit[7] l'« importation » comme les importations provenant de l'extérieur de la Communauté d'Afrique de l'Est. Si cette définition s'applique à l'article 221, les importations intra-CAE pourraient échapper à l'interdiction. Ces deux questions doivent être clarifiées avant la première commande.

Pourquoi la fenêtre est importante

Une mesure de six mois laisse peu de temps aux importateurs pour ajuster leurs stocks, leur formation et leur financement. Une reconduction dans la loi de finances 2027/2028 donnerait le signal pluriannuel dont le marché a besoin.

[3] République du Burundi, loi n° 1/10 du 30 juin 2026 portant fixation du Budget général de l'État pour l'exercice 2026/2027, https://finances.gov.bi/wp-content/uploads/2026/07/LOI-DE-FINANCES-2026-2027-PROMULGUEE.pdf. Article 221, p. 58.
[4] République du Burundi, loi n° 1/10 du 30 juin 2026 portant fixation du Budget général de l'État pour l'exercice 2026/2027, https://finances.gov.bi/wp-content/uploads/2026/07/LOI-DE-FINANCES-2026-2027-PROMULGUEE.pdf. Article 220, p. 57.
[5] Communauté d'Afrique de l'Est, Union douanière et tarif extérieur commun, https://www.eac.int/customs.
[6] République du Burundi, loi n° 1/10 du 30 juin 2026 portant fixation du Budget général de l'État pour l'exercice 2026/2027, https://finances.gov.bi/wp-content/uploads/2026/07/LOI-DE-FINANCES-2026-2027-PROMULGUEE.pdf. Articles 75 et 112, p. 28-34.
[7] République du Burundi, loi n° 1/10 du 30 juin 2026 portant fixation du Budget général de l'État pour l'exercice 2026/2027, https://finances.gov.bi/wp-content/uploads/2026/07/LOI-DE-FINANCES-2026-2027-PROMULGUEE.pdf. Article 119, p. 36.

2. Pourquoi l'interdiction est importante

Le Burundi est un pays enclavé à faible revenu: 14,4 millions d'habitants et un PIB de 3,36 milliards USD en 2025[8]. Son marché automobile est petit, ancien et dominé par les importations d'occasion. En 2023, 15 552 véhicules ont été immatriculés, dont 6 794 voitures et autres véhicules et 8 758 motos ou tricycles. Sur 4 748 voitures particulières, 93,8 % avaient cinq ans ou plus[9]. C'est ce marché que l'interdiction va transformer.

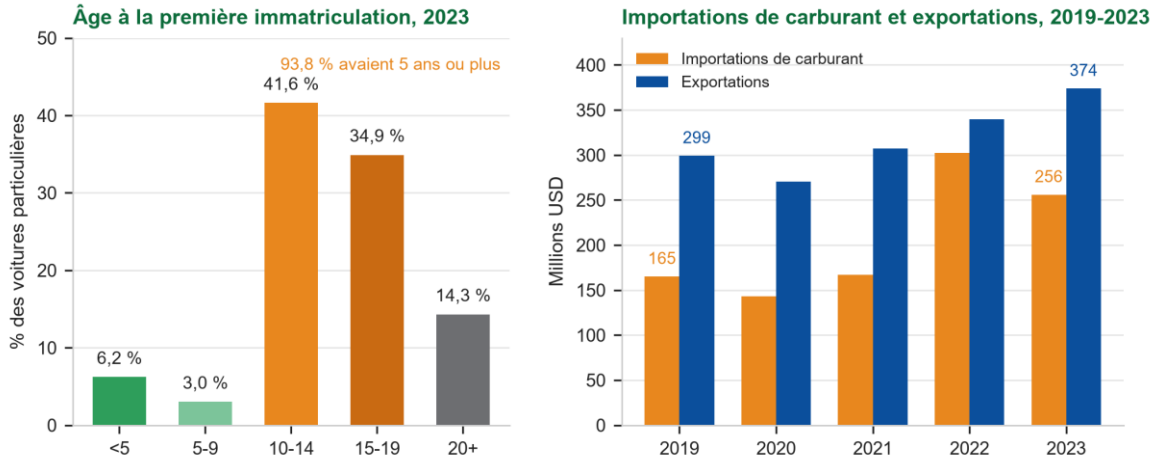


Figure 1. Le point de départ du Burundi: un parc automobile ancien et une lourde facture pétrolière. Sources: INSBU (2025), tableau 2; UN Comtrade, SH 27; Banque mondiale, indicateurs du développement dans le monde.

La facture pétrolière est lourde: 255,8 millions USD de combustibles importés en 2023, soit 22 % des importations et 68 % des exportations de biens et services[10]. Les pénuries persistent. Orienter la demande vers les hybrides et les VE réduit la facture, améliore l'air et limite l'exposition aux prix du pétrole.

Le bénéfice sanitaire est réel: les véhicules anciens à essence et diesel sont une source majeure de particules fines et d'oxydes d'azote à Bujumbura. Les remplacer réduit la pollution locale et améliore la santé publique.

La politique a aussi un avantage d'offre: la Chine, deuxième fournisseur du Burundi[11], propose des VE à bas coût; le Japon et l'Europe offrent des hybrides d'occasion. Le paquet fiscal peut les rendre compétitifs face aux vieilles voitures à essence. Pour un pays aux marges budgétaires limitées, l'exonération est moins coûteuse qu'une subvention directe.

[8] Banque mondiale, indicateurs du développement dans le monde, Burundi, https://data.worldbank.org/country/burundi (consulté le 4 novembre 2026).
[9] INSBU, Parc automobile immatriculé au Burundi au cours de l'année 2023 (Bujumbura: INSBU, mars 2025), https://www.insbu.bi/documents/parc-automobile/Parc_Automobile_Burundi%20_2023.pdf. Tableau 2, p. 13.
[10] UN Comtrade, importations du Burundi de combustibles minéraux (SH 27) et de véhicules et pièces (SH 87), 2023, https://comtradeplus.un.org/. Banque mondiale, indicateurs du développement dans le monde, Burundi, https://data.worldbank.org/country/burundi (consulté le 4 novembre 2026).
[11] UN Comtrade, importations du Burundi de combustibles minéraux (SH 27) et de véhicules et pièces (SH 87), 2023, https://comtradeplus.un.org/.

3. L'opportunité et les lacunes

L'opportunité: l'écart fiscal peut fonctionner

Le paquet fiscal modifie l'économie de l'importation. Un VE d'occasion à 10 000 USD CAF revient à environ 10 000 USD. Une voiture à essence à 8 000 USD CAF revient à environ 12 600 USD avec droits, taxe de consommation, TVA et pénalité anti-pollution. Un hybride à 10 000 USD CAF revient à environ 12 500 USD. Un VE neuf à 20 000 USD revient moins cher qu'une voiture à essence à 15 000 USD[12]. La figure 2 compare les coûts.

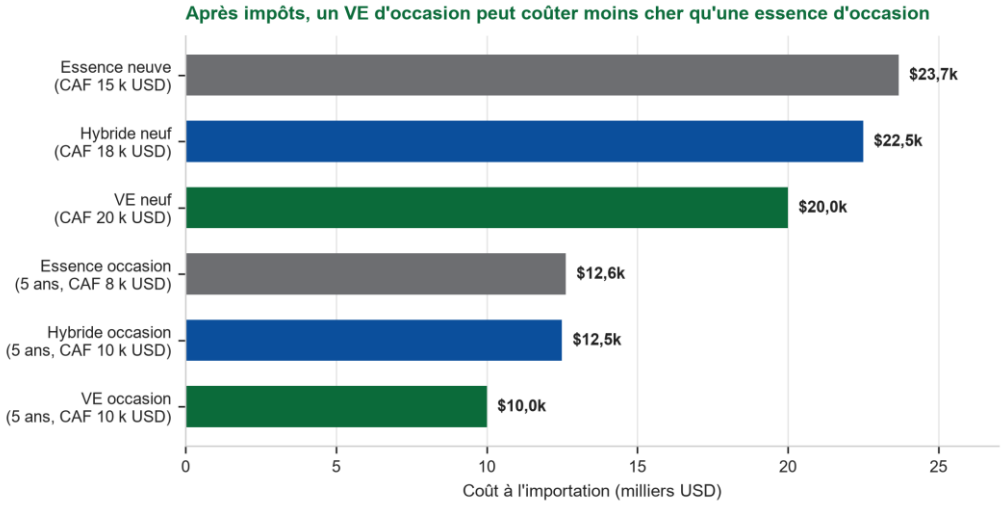


Figure 2. Après impôts, un véhicule électrique d'occasion peut coûter moins cher à l'importation qu'une voiture à essence d'occasion. Source: calculs fondés sur la loi n° 1/10 de 2026, articles 112, 220 et 221; droits de douane de 25 % du TEC de la CAE; TVA de 18 %; taxe de consommation de 7 %; taux de change de l'OBR de 3 037,66 BIF/USD. Hors fret et marges des concessionnaires.

Les coûts d'usage confirment: pour 15 000 km/an, une voiture à essence dépense environ 1 580 USD de carburant, un hybride 988 USD et un VE 185 à 296 USD selon le tarif de recharge[13]. Le VE d'occasion est la meilleure valeur, si la batterie est saine et la recharge disponible.

Les lacunes: ce qui pourrait freiner la politique

Définitions. « Commande », « hybride » et « type jeep » ne sont pas définis. Une ruée avant 2027, les hybrides légers et les véhicules convertis pourraient affaiblir la règle.

Application. Aucune circulaire, certification ni procédure de sanction n'ont été publiées. Les douanes ont besoin d'un test clair et d'une liste de modèles approuvés.

Champ d'application. La définition de l'article 119, limitée à l'extérieur de la CAE, pourrait exclure les importations intra-CAE. La circulaire doit fermer cette faille.

Batteries et recharge. Aucune norme, aucun tarif de recharge, une seule station solaire à Bujumbura[14] et aucune recharge publique identifiée à l'intérieur du pays. Le risque de dumping de batteries usagées est réel.

Ces lacunes appellent une mise en œuvre prudente, pas un abandon.

[12] Calculs fondés sur la loi n° 1/10 de 2026, articles 112, 220 et 221; droits de douane de 25 % du TEC de la CAE; TVA de 18 %; taxe de consommation de 7 %; taux de change de l'OBR de 3 037,66 BIF/USD. Hors fret et marges des concessionnaires.
[13] Calculs fondés sur la loi n° 1/10 de 2026, articles 112, 220 et 221; droits de douane de 25 % du TEC de la CAE; TVA de 18 %; taxe de consommation de 7 %; taux de change de l'OBR de 3 037,66 BIF/USD. Hors fret et marges des concessionnaires.
[14] Burundi Times, « Burundi unveils first Solar Fast-Charging Station for Electric Vehicles », 15 mars 2026, https://www.burunditimes.com/burundi-unveils-first-solar-fast-charging-station-for-electric-vehicles/.

4. Leçons d'ailleurs

D'autres pays montrent ce qui fonctionne et ce qu'il faut éviter. Les meilleurs résultats proviennent de la combinaison d'un signal d'importation clair avec la recharge, les normes et le financement.

Tableau 3. Expériences comparées

Pays	Approche	Résultat et leçon
Éthiopie	Interdiction des véhicules thermiques depuis janvier 2024, avec incitations fiscales pour les VE.	Environ 15 000 voitures électriques en 2024, près de 5 % du parc. Adoption concentrée à Addis-Abeba: la recharge doit dépasser la capitale.
Rwanda, Kenya, Tanzanie, Malawi	Incitations fiscales plutôt qu'interdiction: droits réduits, exonérations de TVA, règles de recharge, flottes publiques.	Marché en construction, surtout deux- et trois-roues. Les incitations fonctionnent sans mandat si elles sont stables et accompagnées de recharge.
Ouganda	Exonération de droits en 2023/2024, rétablie à 25 % en 2024/2025.	Importations de VE passées de 26 à 420 unités, dont 403 hybrides. Les hybrides dominent quand la recharge est faible. La stabilité compte.
Népal	Fort écart fiscal en faveur des VE, puis hausse des taxes en 2026.	VE à 73 % des ventes neuves en 2025, mais le coût budgétaire a provoqué un revirement. Estimer le coût avant d'annoncer.

Sources: Energy for Growth Hub (2026); Registre des instruments politiques d'AfEMA (2026); URA (2023/24); Mongabay (2026).

La leçon est cohérente. Une interdiction peut transformer le marché, mais elle fonctionne mieux lorsqu'elle est associée à la recharge, à des normes, à un financement et à un signal pluriannuel. Les hybrides dominent lorsque la recharge est faible. Les incitations fiscales peuvent être annulées lorsque les coûts deviennent visibles. Le Burundi peut éviter ces écueils en agissant tôt.

Ce que le Burundi peut reprendre

- **Un signal clair et pluriannuel.** Les importateurs ont besoin de temps pour ajuster stocks, formation et service.
- **Un ensemble de mesures.** Associer le mandat à la recharge, aux normes batteries et à un financement abordable.
- **Une stratégie pour l'occasion.** Hybrides et VE d'occasion sont la voie la plus réaliste vers l'accessibilité.

5. Recommandations

Les recommandations sont classées par ordre de priorité afin de préserver l'ambition de l'interdiction et de combler ses principales lacunes avant la première commande.

Publier la circulaire d'ici mars 2027. Définir commande, hybride, type jeep, occasion, certification et sanctions. Clarifier la pénalité anti-pollution des VE et hybrides d'occasion et le champ intra-CAE.

Créer un registre des commandes et stocks antérieurs à 2027. Déclarer les commandes passées avant le 1er janvier 2027 et les véhicules en transit. Cela évite une ruée sans pénaliser les stocks légitimes.

Adopter une norme batterie. Exiger un certificat d'état de santé d'au moins 80 %, un passeport batterie, une garantie minimale et une obligation de reprise. Cela protège les consommateurs et évite la mise au rebut.

Publier un plan de recharge et un tarif VE. Cibler Bujumbura, les capitales provinciales et les corridors. Exiger des bornes dans les bâtiments publics et les stations-service; fixer un tarif hors pointe pour gérer la demande.

Rendre l'occasion abordable. Créer une ligne de crédit verte ou une garantie, un programme de mise à la casse ou de reprise, et une option de location ou de batterie en tant que service. C'est sur l'occasion que l'interdiction peut atteindre les acheteurs à faible revenu.

Reconduire et suivre le mandat. Le reconduire dans la loi de finances 2027/2028 et publier un rapport annuel sur les immatriculations, importations, points de recharge, dépenses fiscales et économies de carburant.

> **L'essentiel**
>
> Le Burundi a fait un choix positif. Une circulaire claire, une norme sur les batteries, un plan de recharge et un financement abordable transformeraient l'interdiction en un signal durable pour le marché.