

# La pénurie de carburant au Burundi : Un symptôme de la « mal gouvernance »

@rib News, 11/09/2025 Situation critique d'une pénurie de carburant persistante au Burundi et aux conséquences incalculables

Par JP Mbona, septembre 2025 L'actualité fait le larron : un coopérant belge expulsé ( sous le label non enviable de persona non grata pour avoir publié sur son compte linkedin une caricature plus vraie que nature d'un bus aux couleurs burundaises surchargé à souhait, mais surtout manquant de carburant et dans lequel un pompiste improvisé comme il en existe des milliers à travers le pays, tente d'injecter quelques centilitres du fuel énergétique.

Un des médias sociaux burundais, Umurundi Freedom pour ne pas le nommer (bravo à lui !) s'interroge sur les sérieux ces hommes et femmes qui dirigent le Burundi en disant tout et son contraire. Il souligne, en effet que Neva, du haut de je ne sais quelle tribune récente, venait de déclarer derechef que la CNC n'a pas le droit d'interdire de parler et de ce fléau du siècle, que même le pays sous embargo de Buyoya n'avait connu. Un scandale ! Une preuve de plus que n'est pas bon manager d'un pays qui veut. Un symptôme plus qu'une maladie, cette pénurie de carburant ! La s'appelle autrement : « mal gouvernance ». Le manque de devises également, une simple inflammation qui vaudrait chère le coin de la bouche le jour de votre mariage, alors que le palu couvait depuis belle lurette durant les préparatifs et que vous avez fait mine de l'ignorer ! Non une seule pathologie psycho-traumatique, mais bien une presque septicémie ou otite avant le coup fatal ultime du cancer qui ronge le pays de Nyaburunga. C'est en pleurer.

Puisque le sieur Président nous dit d'en parler, parlons-en à loisir ! Et de grâce quand on nous ramène le pauvre coopérant belge qui n'a eu comme seul tort de pointer du doigt un mal connu et visible à l'œil nu ! Tenez seulement. Il y a peu, le trottoir des rues burundaises faisait état de personnes mortes d'inanition au volant de leurs véhicules, après de longues heures, beaucoup de jours d'attente en désespoir de cause, au milieu des files longues comme le chemin qui va au marché, menant vers des stations d'essence vides. Des obstacles (on donne même le chiffre de 42 prématurés seraient morts à la faveur des intempéries des stages plus ou moins prolongés, alors que les tanks des groupes électrogènes sont à sec. On va jusqu'à raconter même que le pouvoir dictatorial défaillant aurait intimidé l'ordre de garder motus et bouches cousues sur l'affaire. Histoire de cacher la honte à la face du monde. Dans l'espoir et la désillusion. Du vivant de Burundais, on n'avait jamais vu ça. Pas même durant les années embargo contre le révolutionnaire putschiste major au milieu des années 90 quand il est revenu au pouvoir pour parachever l'œuvre commise et ratée en 1993 ! Le sieur Ntamwana et tous ceux qui l'ont soutenu pourront un jour à nous dire ce qu'ils avaient réellement trouvé de nouveau pour le soutenir au grand dam de tous les Burundais pris de paix et de démocratie. Mais passons et gardons le cap sur les « kinju » introuvables et onéreux des gouttes de l'or noir qui manque le plus en ce moment et objet de spéculation honteuse. Alors quelle mouche a bien piqué les dirigeants actuels du pays pour que ce dernier tombe si bas dans les abysses de ses limbes ? Des files kilométriques de véhicules (les motos sont quasi interdites en ville) surplombant les rues à l'approche d'une « station essence », comme on les nomme communément au Burundi. Avant c'était seulement à Bujumbura et Gitega ; maintenant c'est dans tout le pays. Des files de tous âges, de femmes et d'enfants, jusque tard dans la nuit noire et moite de Bujumbura la chaude, de malencontreux citoyens désargentés, qui rentent de l'écuelle, qui du service public ou privé l'un comme l'autre... Les bus gros calibres, bien que le prix ait grimpé en se multipliant par facteur N, N étant suffisamment grand, ils sont rares ; et il faut jouer des coudes, encore faut-il avoir des muscles, pour rentrer dans le suivant. Les plus faibles ou ceux qui ne vont pas très loin marchent et marchent encore et toujours, des km très loin ; en pleine capitale économique du pays. Le taxi ? N'en parlons pas : une denrée rarissime au prix d'or quand on en trouve un. Un simple trajet Bujumbura ville - Karongi ou Kinama vous coûte un gros pourcentage de votre maigre salaire mensuel. Et vous êtes cinq, 8 ou 10 membres de la famille concernés (papa, maman et enfants et d'avantage), chacun dans votre coin où vous essayez de survivre au milieu de ce chaos. En clair, il ne sert plus à rien d'avoir son propre véhicule pour l'acquisition duquel on a trimé toute sa vie ; plus question d'avoir des espèces sonnantes et plus que trèsbuchantes en poche, même frappées par l'inflation galopante. Vous marchez. Comme les autres. Va-nu-pieds. Ou vous casquez des millions pour acquérir quelques kinju. Entendez les bouteilles plastiques d'eau minérale produites et vendues au Burundi qui, une fois vides, font l'affaire de la « chanceux » qui se procure l'or noir sur les frontières Est et Ouest essentiellement, à avant de le vendre à un prix exorbitant. Entre 25000 et 40000 bif à ledit kinju, soit un litre et demi ! De quelle qualité et mélange avec quels autres liquides divers et variés ? Je ne vous dis pas ! Entre la longévité de votre moteur et celle de vos pieds, faut choisir. Dilemme cornélien, s'il en est ! Pensez seulement aux gros 4X4 qui vous consomment 20 litres aux cent km ; une fortune ! Je vous vois me demander qui donc sont les maîtres dealers de ce précieux liquide ? D'abord sachons, comme dit plus haut, que le combustible est disponible à Gatuma, plus haut à Ruhwa, et partout sur toute la zone frontalière avec la RDC. La même frontière que traversent dans l'autre sens les camions remplis de la bonne Amstel bock, peut-être du sucre et de toutes les belles choses dont les Burundais ont oublié jusqu'au simple goût. Les mêmes camions qui reviendront certainement garnis ou du pétrole ou des bitenge, ou de je ne sais quel autre minerais claudés ! Et comme je vous connais super intelligents, vous avez deviné que toutes les frontières terrestres étant gardées en permanence jour et nuit par police et douane, il faut disposer d'un sacré pouvoir d'achat ces dernières pour traverser impunément. Il en est de même à la corne Nord-est du pays la bien-nommée Kobero, comme tout le long du Kumoso à l'autre Est ! Les prix augmentant au fur et à mesure que l'on s'éloigne de la frontière tanzanienne vers le centre de l'autre côté : des camions qui chargent et circulent de nuit ; des garçons et femmes travaillant pour le compte des grands manitous de la République bananière, patrons du commerce de la honte ; des prix des matériels de première nécessité transportés qui ont doublé, voire triplé (benne de mortier, sable, etc.). Voilà le cocktail explosif qui brade des citoyens burundais. Quand est-ce que la situation a commencé ? Ni en 1996 avec Buyoya ; ni avec le 3e mandat de l'autre Pierre. Ni avec le covid 19 de sinistre mémoire ; pas davantage avec les guerres russo-ukrainienne ou israélienne contre les Palestiniens et autres Iraniens ou Libanais. Pas avec le génocide à Gaza, les bombardements des installations

nucléaires iraniennes. Rien de tout cela n'est en cause réellement. La cause est intra-muros, burundo-burundaise. Une drôle de crise persistante pas drôle du tout. La pénurie est chronique car elle dure depuis plusieurs années ; elle semble découler principalement du manque de devises étrangères pour importer du carburant, dit-on. Elle est apparemment le fruit d'un importateur unique trop dépendant du secteur privé, et de l'absence d'une stratégie centralisée et part des dirigeants burundais, à commencer par le général präsident qui, l'an dernier ou un je ne sais quand, nous avait promis de désormais prendre les choses en main. Il les prit et nous vîmes le résultat ! Prendre les choses en main en confiant les affaires carburant à sa femme, ses enfants ou ses amis ? Ou par la création de SOPEBU ? Face à ses rivaux qui en font tout autant ? En février 2024, si la mémoire ne me trahit pas, le gouvernement a mis sur pied la Société de Contrôle du Burundi (SOPEBU) pour centraliser la gestion des commandes, constituer des stocks et réguler la distribution. Rien n'y fit. Pourtant on voit toujours les camions estampillés Interpetrol et bien d'autres d'aller colliner les monts du Burundi. Est-ce en ouest ? Nul ne sait. Digitalisation des approvisionnements. Depuis septembre 2024, la distribution est digitalisée à travers un recensement systématique des véhicules (taxis, bus, stations-service) pour limiter les achats multiples et le détournement de carburant. Limiter pour qui ? Les petites gens, pardieu ! Les gros poissons eux, ceux qui ne sont pas eux-mêmes impliqués dans ce commerce frauduleux d'un autre genre, usent de mille et un subterfuges pour se procurer le précieux sésame via des circuits de la documentation, de la résidence, de l'armée ou la police et j'en passe. Mise en place d'un système de paiement à l'usage ! Cet outil numérique tente d'attribuer des quotas hebdomadaires selon l'activité. Pourtant, le système souffre de problèmes techniques liés aux pannes d'électricité, de coupures d'internet, et reste perçu comme inefficace par certaines voix critiques averties qui en appellent plutôt à la libéralisation des importations. Pour ne citer que les voix qui se sont déjà exprimées à ce sujet, la société civile à l'initiative de PARCEM réclame l'ouverture du secteur à d'autres opérateurs, dénonçant les restrictions qui aggravent la crise. La société a aussi dénoncé une corruption massive au sein de SOPEBU (disparition de millions de litres de carburant vers des destinations inconnues) et appelle à plus de transparence dans la gestion des devises, puisque c'est le « nud gordien » de l'affaire. La même société civile souligne notamment la nécessité d'une stratégie claire concernant les réserves de devises étrangères et une communication gouvernementale cohérente. Un coup de filet contre la contrebande a été tenté, aboutissant à des arrestations liées à la revente illégale de carburant par des transporteurs ou des trafiquants patentés, dont des hauts gradés de la police. L'impact sur l'économie et les activités est incommensurable. Dans le transport et marchandises. Les coûts de transport des biens, en particulier vers Bujumbura depuis les milles et une collines burundaises ont triplé, rendant l'approvisionnement des denrées essentielles lourdement pénalisées. Ensuite l'inflation généralisée. Les prix du carburant en circuit officiel (~4000 bif le litre) ont été multipliés par deux, trois plus au marché noir (jusqu'à 17000 bif sinon plus). Cette flambée des prix entraîne naturellement, et il ne faut pas un Ph.D en économie pour le savoir, une hausse vertigineuse des prix des produits alimentaires de base, y compris les traditionnels à haricot, riz, farine de manioc, charbon de bois, et j'en passe des chers et des tristes onéreux. Ensuite les activités industrielles et l'investissement ? Gardons un silence courtois de sidération et taisons-nous dans toutes les langues ! Le secteur industriel (textile, immobilier, construction) tourne au ralenti. Si vous voyez un immeuble ou un simple chantier en mouvement, sachez que c'est un « diaspora » téméraire, ou courageux c'est selon, ou encore un « voleur » qui en est propriétaire. Les industries utilisent des opérateurs coûteux, tandis que chantiers et investissements stagnent. Il en résulte aussi une sacrée réduction des recettes fiscales aggravant et grevant ainsi la situation budgétaire de l'État, comme un méchant personnage qui s'acharne sur un cadavre déjà mort ! Voilà le système de santé fragilisé ? Il est moribond. A l'agonie. Une église qui se moque de la charité ou un malade qui ne va pas au secours dans le désert. Les hôpitaux du nord-est manquent de carburant pour les services d'urgence. Les ambulances ou motos transportent souvent des blessés ou des malades à haut risque, à des tarifs exorbitants, prohibitifs et donc mortifères. Ensuite encore le système éducatif frappé de plein fouet massivement. Les retards des écoles et enseignants sont fréquents pour ceux qui ont toujours le courage d'y aller au pas cadencé. Beaucoup doivent affronter le pavé ou la boue, certains paient plus de deux fois le tarif pour se rendre à l'école (passant de 700 à 1500 ou 2000 /jour à Bujumbura. Souvenez-vous des chiffres plus haut évoqués. Ce n'est pas une seule personne par ménage que nous parlons ! Les groupes électrogènes des écoles ne peuvent fonctionner à sec ou avec de l'eau ; retards dans les imprimés, augmentation des coûts d'approvisionnement ; tout cela freine le bon déroulement des activités scolaires. Last but not least, les médias en difficulté. Les rares journalistes privés (très peu pour des raisons que l'on connaît) et publics peinent à se déplacer pour collecter ou diffuser l'information. Ça, le pouvoir n'en a cure ; dernier de ses soucis. Certaines rédactions peinent à imprimer leurs journaux faute de carburant ou d'électricité pour les machines. Des journalistes transfrontaliers insoupçonnés. On sait que la RDC, pour protéger ses propres ressources, a interdit l'acheminement illégal de carburant vers le Burundi ; cela a encore fait grimper les prix (un bidon de 20L est passé de 22000 à 35000, voire 45000 dans certains coins. Et il faut réussir à tromper la vigilance des sbires du service de renseignement ou de la police. Pourtant la contrebande, encouragée par une corruption sans vergogne et sans limites, intensifie la pression sur les finances congolaises et accentue la crise burundaise. Les Burundais murmurent et n'en parlent point. Pour survivre. Ils sont sidérés. Un commerçant à Ngozi s'insurgeait dernièrement contre l'inaction de la police face aux transporteurs improvisés de carburant : « La police devrait au moins imposer une vitesse maximale. C'est du carburant qu'ils transportent, c'est explosif ! », disait-il très sagement, mais comme une voix qui crie dans le désert de Gobi ! Dans les écoles, un enseignant explique anonymement à un élève : « Je paie chaque matin 1500 bif ; je ne pourrai pas continuer ainsi » (source Iwacu Burundi). Le vécu des journalistes est tout aussi édifiant ! « Chaque journaliste doit aller sur le terrain ; aujourd'hui on ne peut plus, c'est très cher » (SOS Médias E). Comme la crise continue, on ne peut oser conclure. Mais retenons pour l'instant ce qui va de soi : depuis plus de sept ans, la pénurie de carburant au Burundi constitue une crise multisectorielle qui paralyse les transports et l'économie au quotidien, alourdit la vie des ménages via l'inflation des produits essentiels, met en danger les services vitaux : santé, éducation, médias, sécurité, etc., érode les capacités de production, d'investissement et de gouvernance de tout

A ce stade et ce depuis 2018, l'on peut affirmer sans vergogne que la gestion de la crise carburant par le pouvoir DD est l'preuve sans nulle autre pareille qu'il ne fallait pas pour démontrer l'incapacité ou l'incompétence de nos affairistes dans la gestion des affaires de la République. Le régime a échoué !

(adsbygoogle = window.adsbygoogle || []).push({});