

Dossier pédagogique n°1

Mobilité : TRANSPORT DES PERSONNES



Tout savoir, ou presque, à propos du Journal Burundi Eco.

Le journal Burundi Eco est un hebdomadaire socio-économique gratuit et apolitique, les matières les plus traitées sont: économie, développement local et régional, intégration régionale, énergie, aménagement du territoire, environnement, fiscalité, mobilité, transports, sécurité routière, emploi, éducation, formation professionnelle, finances publiques, management, bonne gouvernance des entreprises, marketing, urbanisme et développement urbain, commerce, téléphonie et communications, agriculture et agro-alimentaire, TIC, logistique, pollutions, récolte et traitement des déchets, hygiène et santé publique, tourisme, etc.

Le journal paraît chaque vendredi. Il est imprimé à 3 000 exemplaires par semaine et distribué dans les ministères, les administrations publiques, les ambassades et consulats, les ONGs, les agences de voyages, les hôtels, restaurants et brasseries, les paroisses et plusieurs universités auprès des étudiants en Master. On peut également le trouver dans plusieurs magasins d'alimentation de Bujumbura.

Le journal est également accessible sur son site web www.burundi-eco.com, Facebook, Twitter.

Par ailleurs, il compte plus de 14 000 abonnés professionnels qui reçoivent chaque semaine la version numérique.

Si Burundi Eco a d'abord pour vocation l'information des citoyens, il a également une ambition : celle de contribuer activement au développement économique du pays en apportant son soutien aux étudiants des universités burundaises par la création et la production de supports pédagogiques et de revues documentaires.

*Vous tenez dans vos mains le premier « Dossier pédagogique », il est consacré à la **Mobilité en général** et au **Transport des personnes en particulier**.*



Pourquoi un dossier complet sur le transport des personnes ?

Voici le premier Dossier pédagogique produite par le Journal Burundi Eco.

Si le Transport des personnes est une thématique liée à la vie quotidienne d'un grand nombre de citoyens, elle est aussi un sujet de préoccupation essentiel pour les acteurs économiques. En effet, le développement d'un pays repose notamment sur la mobilité de ses habitants, c'est-à-dire sur leur capacité à se déplacer vers les lieux de productions et de consommation.

Nous allons principalement nous intéresser à la capitale Bujumbura, la plaque tournante de tout le pays qui rassemble les activités importantes, à savoir : le commerce, les établissements d'enseignement et principalement les universités, la majorité des bureaux de l'Etat, les grandes infrastructures logistiques, les sièges de grandes entreprises mais aussi les organisations et institutions internationales.

Elle est le noyau du fonctionnement du pays et attire le monde rural. Les habitants des campagnes, majoritairement jeunes, fuient l'intérieur du pays pour s'installer en ville à la quête d'un emploi et d'une activité génératrice de revenus. Ce qui augmente le nombre de citoyens. Pour le moment, les habitants de Bujumbura sont estimés entre 800 000 et un million d'habitants.

Pour vaquer aux activités quotidiennes, ils ont besoin de se déplacer. D'ailleurs, ces citoyens ne sont pas les seuls, chaque jour, des milliers de personnes (ouvriers, artisans, commerçants, familles) des provinces limitrophes convergent vers Bujumbura.

Toutefois, le secteur d'activité économique que constitue le transport en commun connaît des difficultés tant structurelles que conjoncturelles et est déficitaire. Le peu de bus disponibles sont souvent vieux et vétustes, ils ont parfois plus de 30 ans. Ne pouvant pas être satisfaisants par le parc de bus disponible, les usagers ont recours à d'autres moyens de transport comme les tuk-tuks, les taxi-voitures, les motos et les vélos. Ces moyens de transport sont également à bout de souffle. Ils ne sont pas tous autorisés à circuler dans toute la capitale et leurs heures de travail sont limitées.

Face à ces enjeux et ces préoccupations, le ministère des transports et son administration ainsi, que les entreprises de transports, se préoccupent de ces sujets et développent des initiatives. Burundi Eco vous informe et vous guide pour porter un regard attentif et critique sur la mobilité des personnes. Ce dossier propose également des solutions concrètes.

Bonne lecture.

Bella Sonia Ndamiye

SOMMAIRE

- 5** La mobilité, un enjeu majeur pour l'avenir
- 9** Problématique du transport : Le ministère en action
- 12** Gare routière du marché central : Plaque tournante de la capitale
- 15** Gare du marché «Cotebu» : Le lien entre la capitale et l'intérieur du pays
- 18** Gares du Sud sur la RN7 et sur la RN3 : Pas d'aménagement approprié
- 20** Taxis-vélos, taxis-motos, tuk-tuks, taxis-voitures : Ils transportent des milliers de personnes et contribuent au financement la Mairie et l'Etat
- 24** Les feux de signalisation pour une meilleure circulation routière
- 26** Le transport rémunéré amélioré
- 27** « APE » : Nouveau moyen de transport pour améliorer la mobilité
- 29** Un code de la route qui sème la confusion
- 30** Tout faire pour comprendre l'assurance automobile en responsabilité civile
- 32** Des conditions à respecter avant de prendre la route
- 33** Sécurité active et sécurité passive
- 34** Comment apprendre à l'enfant à traverser une rue ?

La mobilité, un enjeu majeur pour l'avenir

La mobilité des personnes et des biens est un des enjeux essentiels de tout développement, aussi bien pour un pays que pour une grande ville. Bujumbura n'y échappe pas

La mobilité concerne donc aussi bien les personnes que les biens.

Burundi Eco lui consacre un dossier pédagogique pour éclairer l'opinion et surtout les étudiants en master sur cette problématique.

La « mobilité urbaine » définit l'ensemble des déplacements des personnes relatifs à des activités quotidiennes liées au travail, aux achats et aux loisirs, inscrits dans un espace urbain clairement défini, une ville et son agglomération par exemple.

Pour cerner la notion de mobilité, il faut étudier les différents modes de transport qui sont les moyens de locomotion empruntés pour effectuer le déplacement. La marche à pied, les deux-roues (moto privée) ou la voiture particulière sont les modes de transport individuel à l'inverse des transports en commun qui sont les modes de transport collectif (bus de différentes catégories et capacités, trains, tramways et métros dans de nombreuses grandes villes du monde et d'Afrique).

Burundi Eco a donc décidé de s'intéresser à cette problématique qui concerne tout un chacun, aussi bien les décideurs tels les acteurs et partenaires économiques, que les usagers : travailleurs, écoliers et étudiants, ménagères. A Bujumbura, la plupart des travailleurs habitent dans les quartiers périphériques. Pourtant, le centre-ville est le centre des affaires, des ministères, des banques, des commerces, mais aussi de beaucoup d'écoles. Ce qui fait qu'en dépit du faible développement des infrastructures routières, les heures de pointe sont caractérisées par des embouteillages.

Le présent dossier passe en revue les principaux défis dans le secteur du transport de personnes, propose des axes de facilitation de la mobilité de la main-d'œuvre ainsi que des explications sur l'amélioration des infrastructures et la planification des investissements dans ce secteur.

Bujumbura : une capitale à circulation difficile

Avec ses services administratifs, financiers, commerciaux, scolaires... Bujumbura est la capitale qui englobe tout. Bus, taxis, motos, Tuk-Tuks et voitures particulières font du « sur place » surtout aux heures de pointe, c'est-à-dire avant 8 h du matin et après 17 h le soir.

Nombreuses chaussées et rues irriguent la ville et son agglomération habitées par 800 000 à un million d'habitants. A celles-ci viennent s'ajouter deux boulevards qui contribuent à desservir la capitale dans le

cadre du transport en commun. Celui du Peuple Murundi et celui du 1er novembre. La circulation n'est pas facile, car il n'existe pas de routes souterraines ou aériennes.

Cependant, des milliers de personnes se dirigent vers des arrêts-bus sans équipements selon les directions. Nombreux sont les chauffeurs de bus qui s'arrêtent n'importe comment pour débarquer ou embarquer les passagers, mettant de la sorte ces derniers en danger d'une part, mais aussi en obstruant la chaussée et donc en ralentissant le flux des véhicules d'autre part. Peu de signalisations routières, pas d'abris équipés pour les passagers ; pire encore, peu de signaux routiers. Les feux de signalisation installés sur 18 carrefours du centre urbain ne sont pas synchronisés et parfois tombent en panne suite à des actes malveillants ou des accidents.

Le piéton n'est pas protégé. Le plus



Consulateur Nitunga, directeur général au ministère des Transports : « Il n'existe pas de développement qui ne tienne pas en compte le secteur du transport »

souvent, il doit se frayer un chemin au milieu des véhicules sur la chaussée. Pas ou peu de trottoirs, pas ou peu de passages protégés réservés aux piétons et usagers faibles tels les personnes à mobilité réduite. Pas de signalisations au sol dans les rues pour assurer une meilleure occupation du sol par les véhicules de toutes catégories. Bien que des efforts soient consentis pour construire ou élargir les trottoirs, on observe encore des constructions à caractère commercial à leur niveau, créant ainsi des obstacles pour les piétons en les obligeant à se mettre en danger. Le manque de signalisation ne permet pas au piéton de s'orienter facilement.

Interdiction aux tuk-tuks, motos et vélos de circuler dans l'ensemble du centre urbain

En ville, plus précisément dans la commune Mukaza, les taxis motos ne sont pas

autorisés d'y circuler depuis février 2016, le motif étant l'éradication des attaques à la grenade attribuées aux usagers des motos.

Néanmoins, les taxis-vélos et les tuk-tuks circulent dans certaines parties de cette commune. Ceux-ci ne sont pas autorisés à arriver au centre-ville. Malheureusement, il n'y a pas de panneaux qui indiquent là où on doit s'arrêter et le montant de l'amende à infliger à celui qui passe outre cette décision. Or c'étaient des moyens de déplacement plus rapides.

Les transports en commun, un moyen de déplacement très utilisé

Elles sont des milliers chaque jour, les personnes qui préfèrent se déplacer dans les transports en commun. Ceux-ci sont moins chers par rapport aux autres moyens de locomotion (taxis voitures et véhicules privés). Les prix varient selon les destinations et sont parfois sujets à discussion entre les partenaires. L'augmentation des prix des transports collectifs (augmentation des coûts des carburants, taxes diverses) pose de plus en plus de difficultés à une partie fragile de la population.

N'oublions pas que notre pays est considéré comme un des plus pauvres de la planète avec un revenu moyen par habitant inférieur à 300 dollars.

L'autorité publique est consciente de l'enjeu

Consulateur Nitunga, directeur général au ministère des Transports, des Travaux Publics, de l'Équipement et de l'Aménagement du Territoire

affirme, lors d'un entretien vendredi le 28 septembre 2018, qu'il n'existe pas de développement qui ne tienne pas en compte le secteur du transport.

« Cependant, ce secteur souffre au Burundi de la résistance au respect des mesures, de l'inexistence des arrêts bus, de la problématique liée aux embouteillages pendant les heures de pointe, des chauffeurs sans permis de conduire, du charroi vétuste des bus, de la destruction des infrastructures facilitant la circulation routière... », regrette le directeur général.

Un futur centre commercial conçu en concertation avec les différents acteurs économiques

En ce qui concerne la conception puis la construction d'un futur centre commercial au centre-ville en lieu et place de l'ancien Marché central, le directeur général au

ministère des Transports considère l'endroit comme un lieu où il y aura beaucoup de circulation. Il est en effet indispensable de prévoir des moyens de transports pour amener la clientèle sur place, mais aussi pour l'approvisionnement des commerces (camions). C'est pourquoi, d'après Consolateur Nitunga, avant la construction de cette infrastructure, il pense que tout sera projeté dans les plans par les responsables de la construction en concertation avec les acteurs économiques et logistiques spécialistes dans le transport des personnes et dans le fret.



Charles Ntirampeba, secrétaire général de l'ATRABU : « La plupart des bus appartenant aux privés sont usés et datent des années 1980 »

« Nous estimons que les services de transport seront régulièrement concertés pour donner les observations nécessaires dans la facilitation de la construction du centre commercial et de son accessibilité », fait-il remarquer.

OTRACO

Deux missions : exploitation et régulation

N'y a-t-il pas conflit d'intérêt ?

A la fois opérateur dans le secteur du transport et régulateur, l'Office des Transports en Commun du Burundi (OTRACO) ne connaît pas de conflit d'intérêt comme le pense certaines personnes.

Cela est dit par le directeur général des Transports, des Travaux Publics, de l'Équipement et de l'Aménagement du Territoire, Consolateur Nitunga. Il explique plutôt que l'office en partenariat avec d'autres institutions a été mis en place par le gouvernement pour réguler ce secteur.

« Nous ne dirions donc pas qu'il y a conflit d'intérêt. Ce que l'OTRACO fait est légal et il n'est pas là pour pénaliser les autres intervenants dans le secteur du transport », martèle-t-il.

Albert Maniratunga, directeur général de l'OTRACO abonde dans le même sens que le directeur général des transports. Au lieu du conflit d'intérêt, il fait savoir que l'office privilégie le social. D'où, continue M. Maniratunga, c'est normal d'opérer à la fois en exploitant et en régulateur. Partant de cela, il explique la double mission de l'OTRACO. Celle d'exploitation, c'est-à-dire le transport des personnes jusqu'aux

coins les plus reculés du pays et celle de régulation, c'est-à-dire d'effectuer un contrôle technique pour tout véhicule circulant sur le territoire burundais.

« Bien qu'il n'y ait pas de conflit d'intérêt, nous constatons un dysfonctionnement qui consiste à jouer à la fois un rôle d'opérateur et de régulateur », s'inquiète-t-il.



Albert Maniratunga, directeur général de l'OTRACO : « Les problèmes dans le secteur du transport sont généralisés en Afrique subsaharienne et sont surtout liés à une réglementation lacunaire »

M. Maniratunga propose alors de revoir la réglementation. « Une loi spécifique qui régleme les activités de l'OTRACO s'avère nécessaire. Elle doit être conforme à la convention internationale dénommée Union Internationale des Transports Publics (UITP) et aux autres lois en rapport avec le transport dans la Communauté Est Africaine (CEA) », confie-t-il.

Concernant les nombreux défis observés dans le secteur du transport, il reconnaît que ceux-ci sont généralisés surtout en

Afrique subsaharienne. « Ils sont liés à la réglementation lacunaire », indique-t-il avant de lâcher que l'OTRACO a un charroi vétuste avoisinant une quarantaine de bus, un équipement de contrôle technique déjà amorti, un système comptable archaïque, des salaires bas...

L'office a élaboré un plan quinquennal depuis 2017 au sein duquel un plan de sauvetage prévoit d'intéresser et donc d'associer des investisseurs privés selon la formule connue de partenariat public-privé.

L'ATRABU n'est pas épargnée

Charles Ntirampeba, secrétaire général de l'Association Burundaise des Transporteurs (ATRABU) souligne que les problèmes dont souffre le secteur du transport au Burundi s'accroissent d'années en années. « La plupart des bus appartenant aux privés sont usés et datent des années 1980 », fait-il remarquer.

Toutefois, il se réjouit que la loi des finances exercice 2018-2019 a prévu une exonération des droits et taxes à l'importation de véhicules main droite neufs de transport rémunéré des personnes ayant une capacité d'au moins trente (30) places assises. Malgré cette facilité, M. Ntirampeba s'inquiète que les bus restent toujours chers à l'achat.

Les autres problèmes évoqués par l'ATRABU sont l'inexistence d'un fonds de garantie pour soutenir les opérateurs dans le secteur du transport, secteur qui fait toujours partie de l'informel ainsi que les tracasseries policières.

Un travail précaire

Célestin Nsavyimana, président de la Fédération Nationale des Travailleurs des Transports, du Social et de l'Informel (FNTT-SI) fait savoir que le métier de transport est un travail très changeant, très difficile, donc précaire.

Par exemple, témoigne-t-il, le métier de taxi-vélo est pénible, couplé aux tracasseries policières. « Il est difficile de l'exercer à un âge avancé », explique M. Nsavyimana.

Pour mieux organiser le secteur, il propose de regrouper les transporteurs en syndicats et en associations. Cela permettra la facilitation de leur formation ainsi que l'atteinte du travail décent, c'est-à-dire la formalisation du secteur du transport.

« Tout travailleur a besoin du bien-être. C'est pourquoi la notion de travail décent doit être intégrée dans le métier du transport. Elle se résume en la possibilité d'exercer un travail productif et convenablement rémunéré, assorti de conditions de sécurité sur le lieu de travail et d'une protection sociale pour sa famille. Le travailleur doit avoir la possibilité de s'épanouir, de s'insérer dans la société, de s'ex-



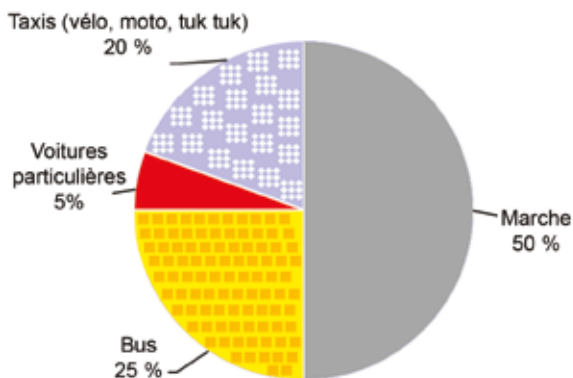
Célestin Nsavyimana, président de la Fédération Nationale des Travailleurs des Transports, du Social et de l'Informel (FNNT-SI) : « Pour mieux organiser le secteur du transport, les transporteurs devraient être regroupés en syndicats et en associations. Cela permettra la facilitation de leur formation ainsi que l'atteinte du travail décent »

primer librement, de se faire soigner, de se syndiquer et de prendre part aux décisions qui auront des conséquences sur sa vie », conclut M.Nsavyimana.

Bernard Selemani, vice-président de l'Association des Employeurs du Burundi (AEB) appuie M. Nsavyimana en signalant que le secteur formel occupe seulement 4 % de l'économie du pays.

« Formaliser plus de 80 % de l'économie, les transporteurs inclus constituerait un atout pour booster l'économie du pays », rassure-t-il. Cependant, Bernard Selemani déplore que l'informel ne soit pas régi par le code du travail. Ce qui constitue une perte pour l'économie et les employés.

Modes de déplacement



Dans la plupart des agglomérations africaines, les services de transport collectif ne prennent en charge qu'un cinquième soit 20 % des déplacements de la population. Bujumbura se situe vraisemblablement dans la moyenne. Ne disposant d'aucune étude en la matière et d'aucune source locale, par conséquent Burundi Eco se risque à une pure hypothèse de travail. En observant ce graphique, certains seront surpris par la part importante de la marche à pied (50 % de la population urbaine). Il faut noter que le calcul tient compte de la somme des différents modes de déplacements quotidiens. Prenons un exemple. Une employée de banque du centre-ville prend chaque matin le bus pour venir de son habitation située en périphérie (Kigobe) vers son lieu de travail. Lorsqu'elle descend du bus à la gare routière du marché central, il lui reste un kilomètre à parcourir à pied pour se rendre à son bureau. Durant la pause de midi, elle va faire du shopping en ville et revient ensuite à son bureau pour, en fin de journée, reprendre le bus pour rentrer chez elle.

En conclusion, cette personne a utilisé le bus 2 fois et a marché 4 fois. Il ne faut jamais oublier que tous les utilisateurs des transports collectifs et autres, sont d'abord des piétons. Tout le monde a donc recours à la marche à pied chaque jour à plusieurs reprises. C'est un rappel nécessaire et utile en ces temps de réchauffement climatique. La mobilité douce est la moins polluante (marche à pied, vélo), celle qu'il faut encourager et privilégier par l'aménagement d'équipements urbains adéquats : trottoirs non encombrés par des voitures et autres kiosques, passages pour piétons, pistes cyclables, etc.

Le ministère des Transports, des Travaux Publics, de l'Équipement et de l'Aménagement du Territoire est une institution étatique qui a comme mission principale de concevoir et d'exécuter la politique nationale en matière de transports et d'infrastructures routières ; d'initier une politique de développement des infrastructures de transports et d'assurer le suivi de sa mise en œuvre, de promouvoir le développement et l'entretien du réseau routier et ferroviaire en vue de favoriser le désenclavement du pays. Entre autres missions, il y a aussi celle de développer et régler les systèmes de transport par voies terrestre, aérienne, maritime, ferroviaire et lacustre favorables au désenclavement du pays, d'assurer la coordination de toutes les activités d'équipement. Assurer la protection des ouvrages publics. Assurer le rôle de maître d'œuvre délégué pour le compte de l'État sur la totalité des projets d'infrastructures, de superviser la construction et l'entretien des infrastructures urbaines et semi-urbaines.

Comme missions principales du ministère, nous retiendrons également celle d'actualiser la politique d'entretien des ouvrages et infrastructures publics, de concevoir et de mettre en œuvre une politique de rentabilisation maximale des infrastructures routières, portuaires, aéroportuaires et ferroviaires, de promouvoir la prévention en matière de sécurité routière en collaboration avec les ministères concernés, de concevoir une politique rationnelle d'acquisition et de gestion du charroi de l'État et de promouvoir la formation dans le secteur des transports.

Le ministère est chapeauté par le ministre des Transports, Ir Jean Bosco Ntunzwenimana et assisté du directeur général Consolateur Nitunga.

L'Office des Transports en Commun du Burundi (OTRACO) est un établissement public à caractère commercial dont les missions sont l'exploitation et la régulation des transports. En matière d'exploitation, l'OTRACO dispose d'une quarantaine de bus (« Coasters » et grands « Isuzu »). Ces véhicules répondent à différentes demandes : location à la demande d'institutions ou d'écoles pour des transports professionnels et scolaires. De plus, l'OTRACO dessert et relie plusieurs villes du pays ainsi que Kampala et Dar-es-Salam. Enfin, durant les heures de pointes en soirée, des bus (côté sud) tentent de compenser le déficit du transport privé.

Association des Transporteurs du Burundi (ATRABU) est une association sans but lucratif qui lutte pour les droits des transporteurs privés. Le nombre d'entreprises privées affiliées est estimé à plusieurs milliers (chiffres précis non communiqués) dont plus de 900 « Hiaces » et « Coasters » pour Bujumbura et ses environs.

-Transport des personnes

Le transport des personnes est l'action par laquelle on les transporte d'un lieu à un autre. Le transporteur a donc le devoir et la responsabilité de les acheminer à bon port dans les meilleures conditions de transport et de sécurité.

Dès lors, les autorités publiques et en premier lieu l'autorité communale devraient s'impliquer dans l'organisation, la gestion et le financement du secteur du transport et exiger des opérateurs du transport collectif la fourniture d'un service de qualité à des tarifs abordables. Ces mêmes autorités sont responsables également de la régulation du secteur et donc du contrôle.

Pour mieux comprendre

-Une **aire urbaine** est un espace géographique continu qui comprend : Une ville-centre, ses banlieues immédiates (une ville-centre et les banlieues immédiates constituent un pôle urbain avec au moins 5. 000 emplois), une couronne périurbaine (au moins 40% travaillent dans une autre commune de l'aire urbaine).

-Une **ville** est une unité urbaine de 2000 habitants au moins vivant dans un habitat groupé.

-La **population urbaine** : population vivant dans les villes appelée les citadins ou les urbains.

-Une **ville-centre** : la ville principale d'une aire urbaine formée d'un centre-ville et de quartiers périphériques.

-La **banlieue ou périphérie suburbaine** : communes autour de la ville-centre la touchant.

-Un **pôle urbain** : ensemble formé d'une ville-centre et de ses banlieues immédiates.

- Une **couronne périurbaine** : ensemble des communes rurales (villages) et urbaines (villes) dont au moins 40 % travaillent dans une autre commune de l'aire urbaine.

- L'**urbanisation** : C'est le développement des villes donc la transformation des espaces ruraux en espaces urbains.

-Une **agglomération** : ensemble formé d'une ville et ses banlieues.

-Un **espace rural** : espace de densité de population relativement faible, caractérisé par les activités agricoles.

-Un **rural** : un habitant des campagnes.

-Un **périurbain** : un habitant des espaces périurbains.

-Les **migrations pendulaires** : déplacement quotidien entre le domicile et le lieu de travail.



Jubilee
INSURANCE

AVEC J-ASSISTANCE,
FINI LES TRACAS, EN CAS
D'ACCIDENT DE ROULAGE, VICTIME
OU RESPONSABLE, NOUS SERONS
A VOS COTES LORS DE TOUTES LES
DEMARCHES D'INDEMNISATION.
REJOIGNEZ NOUS !!

 *Live Free!*

APPELLEZ NOUS AU: +257 22 27 58 20
WHATSAPP: +257 75 220 086
E-MAIL: JICB@JUBILEEBURUNDI.COM



Toyota Burundi S.P.R.L.

DU NOUVEAU CHEZ TOYOTA BURUNDI – REPRESENTANT MAHINDRA

LANCEMENT TRES PROCHAINEMENT NOUVEAUX MODELES MAHINDRA



MAHINDRA KUV100-PETITE VOITURE



MAHINDRA PIK UP - CAMIONNETTE

VEHICULES TRES PERFORMANTS, ECONOMIQUES ET A DES PRIX DEFIANT TOUTE CONCURRENCE.

Boulevard de la Tanzanie - P.O.Box 57, Bujumbura Burundi
Tel : +257 2222 4749 - Fax: +257 2222 6814 - Email : vs@toyotaburundi.com

Problématique du transport : Le ministère en action

Au vu de l'importance du secteur du transport dans le développement du pays, le ministère des Transports indique qu'il est à pied d'œuvre pour le rendre plus productif. Une étude du plan d'actions pour la mobilité urbaine durant la période de 2018-2025 a également été commanditée par ledit ministère. Celle-ci permettra de rendre possible le développement du transport en Mairie de Bujumbura et pourra servir de référence pour l'organisation du transport dans les autres centres urbains

« Le secteur de transport est l'un des principaux éléments moteur du développement économique du pays », précise Consolateur Nitunga, directeur général au ministère des Transports, des Travaux Publics, de l'Équipement et de l'Aménagement du Territoire.

Pour valoriser ce secteur, il précise que le ministère est en train de faire une série d'actions. M. Nitunga cite notamment le projet de peindre les véhicules faisant le transport rémunéré des personnes par une même couleur suivant les catégories, la mise en place des arrêts bus, l'obligation du port de gilets pour les taxis-vélos, la sensibilisation des chauffeurs au respect de la législation, la mise en place d'une base de données du charroi national (jusqu'au 31 décembre), l'exonération des véhicules de plus de 30 places des droits de douane et taxes, la décentralisation des services d'octroi de l'autorisation de transport, la revue à la hausse de l'autorisation de transport (actuellement le coût de l'autorisation de transport est de 2.000 FBu)...

Le code de transport urbain toujours indisponible

D'après Consolateur Nitunga, le ministère des Transports a commandité une étude pour l'élaboration du code de transport urbain. « L'étude a été validée. Il reste à mettre en œuvre les recommandations issues de cette étude », martèle-t-il.

Par ailleurs, rappelle M. Nitunga, le gouvernement disponibilise chaque année un budget pour sensibiliser les usagers de la route en ce qui est de la circulation routière. Cela dans toutes les provinces du pays.

Un document de référence sur la mobilité urbaine validé

Une étude sur la problématique de la mobilité urbaine en Mairie de Bujumbura a été commanditée par le ministère des Transports. L'étude a été réalisée par un bureau d'études dénommé « Global Consulting and Equipment Services (GCES) ». Elle a été validée le 20 février 2018 par différents intervenants dans le secteur du transport.

« On se rend compte qu'en moyenne la population de la ville de Bujumbura effec-



La décision d'investir dans les moyens de transport assurant le transport rémunéré des personnes et des marchandises est conditionnée par le coût d'acquisition des moyens de transport utilisés, les différents éléments du coût d'exploitation et leur évolution ainsi que les tarifs appliqués.

tue deux déplacements par jour (74 %)», fait savoir l'étude avant d'ajouter que les activités en Mairie de Bujumbura sont dominées par les secteurs de l'éducation (36 %), de l'agriculture (11 %), du commerce (11%) et de l'administration publique (8 %).

Elle signale que ces déplacements sont surtout motivés par le souci d'aller à l'école ou au travail. Le transport en commun par bus et minibus est le plus utilisé à 58 %, suivi par la marche à pied à 27 %.

Le nœud du problème

D'après les résultats de l'étude, la durée moyenne du trajet pour l'ensemble de la population est de 25 minutes. Celle de l'attente d'un bus est de 28 minutes. La

durée moyenne d'attente d'un moyen de transport est élevée. Ce qui fait qu'il faudrait accroître l'offre de transport afin de réduire le temps d'attente d'un moyen de transport.

L'étude estime raisonnable une durée d'attente de 10 minutes. Par ailleurs, le parc automobile burundais est dominé principalement par les véhicules des particuliers (43,6 %), les motos et tricycles (41,4 %), soit 85 % de l'ensemble. L'étude indique que les autobus et les autocars dont la majorité est destiné au transport en commun ne représentent que 4,1 % du parc automobile burundais. Lorsqu'on compare alors l'offre et la demande de transport en commun, il y a une demande réelle de 58 % (utilisateurs de bus et minibus) et une demande



Les véhicules faisant le transport rémunéré des personnes doivent être peints suivant les catégories



Les habitants de la ville de Bujumbura effectuent en moyenne deux déplacements par jour

potentielle de 27 % (marche à pied). Un total donc de 85 % de demandes à satisfaire contre une offre de 4,1 %. D'où un déficit de moyens de transport en commun. Ce qui explique les longues files d'attente aux heures de pointe.

Des propositions

L'étude montre que pour le transport des personnes, les bus de grande capacité desserviraient les principaux axes. Cela afin de déplacer un grand nombre de passagers.

Les minibus desserviraient à leur tour les **quartiers périphériques** où n'arrivent pas les grands bus. Les tuk-tuks et les taxis-motos interviendraient pour déplacer les passagers impatientes et les vélos à l'intérieur des quartiers. La condition sine qua non imposée par l'étude est l'aménagement approprié des parkings et des arrêts bus.

Des études urbanistiques et géotechniques pour la programmation d'autres modes de transport comme les déplacements par train, par tramway et par métro s'avèrent nécessaires. La ligne indiquée pour ce genre d'équipements est celle reliant les localités de Kabezi (sud de Bujumbura) et Muzinda (nord de Bujumbura).

Réglementer le trafic en ville

Une réglementation doit être mise en place pour le trafic en ville de camions poids lourds. Celle-ci doit spécifier clairement les heures de circulation dans le périmètre urbain, soit de 18 heures du soir à 6 heures du matin.

Elle délimitera aussi leurs zones de déplacement (les grands axes) et interdiera la circulation dans les quartiers résidentiels. Les activités des camions moyens et des camionnettes doivent être réglementées. Ces véhicules devraient travailler pendant des heures déterminées, suivre l'itinéraire tracé et se conformer au stationnement désigné lors du chargement et du déchargement.

A propos de l'investissement

L'étude prouve que les modes de déplacement sont financés par les promoteurs de ceux-ci. Ici au Burundi, sauf les bus de l'Office des Transport en Commun du Burundi (OTRACO) qui ont été obtenus comme un don, les autres moyens de transport sont financés par les revenus, les fonds propres ou prêts bancaires.

Concernant les moyens de transport assurant le transport rémunéré des personnes et des marchandises, la décision d'investir est conditionnée par le coût d'acquisition des moyens de transport utilisés, les différents **éléments du coût d'exploitation** et leur évolution ainsi que les tarifs appliqués. Ainsi, dans la fixation des tarifs, les **éléments du coût d'exploitation** devraient servir de référence pour une exploitation plus rationnelle et un renouvellement aisé du charroi.

Pour faciliter l'investissement dans le secteur du transport, l'Etat doit alimenter à certaines taxes et mettre sur pied un fonds de garantie qu'il doit sponsoriser. L'étude estime enfin qu'il faut installer une gare routière qui servirait de terminal pour les bus dans chaque quartier. Pour professionnaliser leur activité, les transporteurs, à leur tour, sont conviés à se regrouper en coopératives.

Au mois de décembre 2017, le Président de la République du Burundi Pierre Nkurunziza a déclaré qu'on doit en finir avec le charroi vétuste dans le transport rémunéré des personnes.

MALTINA

**INGABURO
Y'UMURYANGO**

**BOISSON MALTEE
SANS ALCOOL**

Ingaburo: A, B1, B2, B6 & C.

33CL

“ C’est instructif,
C’est riche d’information,
C’est accessible,
Burundi Eco,
C’est mon journal favori. ”

*Pour vos annonces et publicités,
contactez-nous à
l’adresse suivante :*

 Rohero 2, Av. Moso n° 25

 22 27 78 68

 info@burundi-eco.com

 www.burundi-eco.com



Gare routière du marché central : Plaque tournante de la capitale

Six ans après l'incendie du marché, la gare routière du marché central reste toujours stratégique. Les sociétés de transport ne cessent d'y avoir recours pour remplir leur fonction : transporter des dizaines de milliers de voyageurs. Cela malgré de nombreuses difficultés de tous ordres

Située au centre-ville de Bujumbura, la gare routière du marché central est toujours dynamique sur ses deux flancs Nord et Sud. Chaque jour, le centre-ville et la gare routière en particulier, accueillent des milliers de passagers empruntant le transport en commun, soit plus de 900 bus de marque « Hiace » et « Coaster » sans oublier les grands bus de l'OTRACO, les véhicules particuliers ainsi que les piétons.

Comme toute gare routière, elle est le point de départ et d'arrivée des milliers de personnes vivant dans les quartiers périphériques, des milliers de personnes qui sont utilisateurs du centre-ville, que ce soit pour y exercer un emploi ou pour s'approvisionner en biens de toutes sortes. Car, malgré la fermeture du marché central suite à sa destruction par un incendie, les milliers de commerces préexistants se sont vus rejoints par des centaines d'autres, comblant ainsi le déficit d'activités commerciales. N'oublions pas que le commerce est une activité induite !

Les usagers des transports collectifs ne viennent pas seulement de la périphérie, mais également des centres urbains et des coins plus éloignés : Gatumba, Maramvya, Rubirizi, Rumonge, collège, Buhonga et Muyira, mais aussi de Gitega, Ngozi etc.

Environ 100 000 personnes transitent chaque jour par la gare routière

Nous avons tenté d'estimer le nombre de passagers et par conséquent d'utilisateurs de la gare. Selon le secrétaire général de l'ATRABU (association des transporteurs), Charles Ntirampeba, les bus sont répertoriés suivant les itinéraires qu'ils desservent. Il fait remarquer que les bus « Coaster » (transportant 30 personnes) qui prennent la direction Carama, Cibitoke, Kamenge, Mutakura, Ngagara avoisinent le nombre de 200 unités. Ceux qui prennent la direction Gatumba sont au nombre de 30.

Et de préciser : « Le nombre de rotations des premiers cités oscillent autour de 8 par jour, ceux qui empruntent la direction Gatumba font 2 voyages aller et retour. Quant aux bus « Hiace » (transportant 18 personnes), M. Ntirampeba signale que ceux qui desservent Buterere, Gasenyi et Mutanga nord sont estimés au nombre de 100, ceux de Gatumba à 20, ceux de Buyenzi et marché « Chez Sion » 35, ceux de Bwiza et Nyakabiga 30, ceux de Musaga 60, ceux de Kanyosha Ruziba-Kinindo-Kibenga 130, et ceux de Collège-Buhonga-Muyira zone 30.

Les véhicules « Probox » à 4 places qui vont dans cette même direction tournent autour de 30. Pour tous ces bus « Hiace », les rotations se chiffrent autour de 6 tandis que pour les véhicules « Probox », elles se chiffrent à 3. L'addition du trafic de tous ces véhicules de transport collectif permet d'estimer le nombre de voyageurs à 195.041 par jour.

L'ATRABU veille à la sécurité et au bien-être des voyageurs

Devant de tels flux de passagers générant les risques de vols, des agressions, des incidents et des bousculades, des mesures de régulation ont été prises. L'ATRABU a

trouve également assurée.

Toutefois, il regrette l'existence de plusieurs organisations qui collectent l'argent de façon injuste. « Imaginez-vous par exemple, si tu amènes un bus pour la première fois à la gare, pour commencer à travailler, il faut payer entre 100 000 FBu et 200 000 FBu ». « C'est le cas également d'un chauffeur qui oublie de porter son badge, il lui est infligé une amende de 10 000 FBu par un tiers voire l'arrêt de son travail pour une période allant d'un mois à trois mois... », déplore-t-il. Il se demande comment ces « tracasseries » peuvent se poursuivre en toute impunité pour leurs auteurs.



Charles Ntirampeba, secrétaire général de l'Association des Transporteurs du Burundi (ATRABU) : « Nous avons besoin d'un contrôle de la qualité des pièces de rechange avant leur entrée dans le pays ».

ainsi décidé d'organiser la vie sur la gare et ses nombreux quais et abords.

Le nouveau système imposant l'alignement des passagers au pied des bus réjouit le public, les conducteurs et les rabatteurs. « Je vis avec un handicap. Les agents du comité mixte de sécurité me laissent dépasser les autres pour embarquer prioritairement dans le bus », indique Céline Ndayishimiye, le visage souriant avant d'ajouter que les agents de sécurité et d'accueil me protègent et m'aident à monter dans le bus.

Rencontrée à la gare, le soir du 26 septembre 2018, un bébé au dos, une femme qui fait le commerce des fruits au centre-ville de Bujumbura témoigne que trouver un bus le soir avant l'instauration du système d'alignement des passagers était un casse-tête. Pour elle, il fallait se frayer un chemin à travers la vitre, c'est-à-dire entrer par la fenêtre au risque de se blesser. Il fallait aussi s'engager dans des bousculades avec le risque de se faire dérober ses biens.

Un chauffeur d'un bus « Coaster » qui a gardé l'anonymat salue également la nouvelle mesure d'aligner les passagers, surtout que la sécurité des vitres des bus se

Toute une organisation malgré une série de difficultés

Selon Charles Ntirampeba, secrétaire général de l'Association des Transporteurs du Burundi (ATRABU), l'association dont il est secrétaire général essaie de s'organiser pour mettre de l'ordre dans le secteur. C'est pourquoi, d'après lui, les comités mixtes de sécurité ont été mis en place. C'était entre autres pour contrecarrer les vols observés au niveau de la gare ainsi que toute forme de violence et d'agression. Il explique que les stewards ou les agents d'accueil orientent les passagers, les alignent selon l'ordre d'arrivée tout en privilégiant les femmes enceintes, les personnes âgées ou celles vivant avec un handicap. « Ces agents de sécurité recrutés par l'ATRABU sont au nombre de 70 à la gare centrale », informe-t-il.

Les tarifs pour un déplacement :

Les tarifs de transport varient selon les directions, gare centrale- Carama : 550 FBu, Mirango : 450 FBu, Gasenyi : 400 FBu, Mutanga nord-Gihosha : 400 FBu (450 FBu), Ngagara : 400 FBu, Mutakura : 400 FBu, Maramvya : 600 FBu, Buterere : 550 FBu, Cibitoke : 400 FBu, Nyakabiga : 400 FBu, Bwiza : 400 FBu, Gatumba : 800 FBu,

Une gare routière de voyageurs est une structure de correspondance entre plusieurs lignes de transports en commun voyageant par la route (autocars, autobus ou trolleybus). Des réseaux de différentes envergures peuvent s'y rencontrer (urbain / suburbain, régional, interrégional ou même international).

Lorsqu'elle offre une correspondance avec un mode ferré de transport en commun (train, métro, tramway), elle est qualifiée de pôle d'échanges ou pôle intermodal.

Une gare routière se différencie d'un simple arrêt de bus par sa taille, et par les infrastructures qu'elle utilise, celle-ci qui pouvant jusqu'à se présenter sous la forme d'un bâtiment abritant à la fois les quais et des services aux passagers tels que : des lieux d'attente, des commerces (presse, tabac, boissons, petite restauration), des guichets vendant des titres de transport, des toilettes, etc.

Dans certains cas, notamment lorsqu'une telle structure est un terminus de ligne, elle peut être couplée avec un dépôt

Dépenses	/Jour	/Mois	/Trimestre	/An
Taxe Municipale			6 000	24 000
Frais de stationnement à Bujumbura		21 000		252 000
Assurance			159 000	636 000
Autorisation de transport			2 000	8 000
Contrôle technique			31 500	126 000
Carburant	63 000 (30 litres)			22 680 000 (360 j = 10.800 litres)
Entretien (2 vidanges/mois) : Huile de vidange (65 000 + Filtre 10 000 + Filtre à air 25 000)		200 000		2 400 000
Ration du chauffeur	10 000			3 600 000
Salaire du chauffeur	2 000	50 000		600 000
Rabatteur	5 000			1800 000
Cotisations	4 500			1620 000
Location bus	30 000			10 800 000
Frais divers + imprévus		200 000		2 400 000
Total	82 500	271 000	199 372	33 649 488

Musaga : 400 FBu, Kanyosha : 400 FBu, Kinindo : 400 FBu, Collège : 500 FBu, Maramvya : 600 FBu, Rubirizi : 750 FBu, Ruziba : 700 FBu.

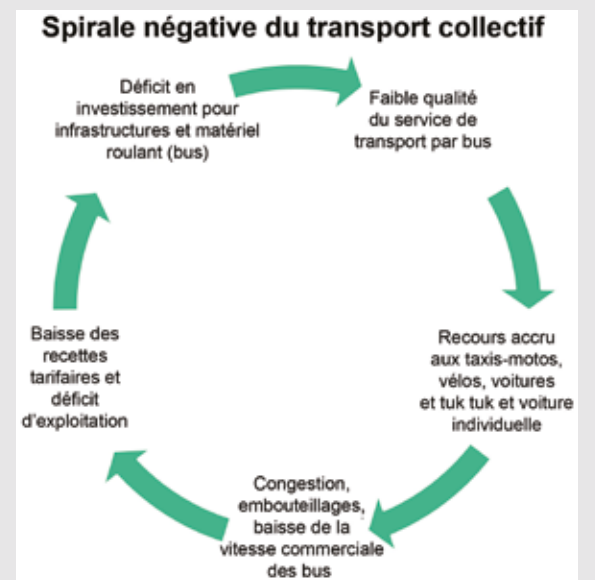
Recettes et dépenses : Comment y voir clair ?

Pour tenter de comprendre les tenants et les aboutissants de la gestion d'une société de transport privé, nous allons prendre un exemple assez simple, mais très répandu. Choisissons un bus « Hiace » main gauche âgé de 10 ans, il a été acheté 50 millions de Fbu.

Chaque jour, il roule dans l'agglomération de Bujumbura et parcourt environ 150 km. Prenons qu'il fait 10 rotations.

Si on considère que ce bus doit être entretenu et réparé de temps à autre (5 jours par an), le calcul annuel se fera sur 360 jours d'exploitation.

- Le total annuel des dépenses de fonctionnement et taxes est estimé à 50 629 488 FBu. - Toujours pour l'exemple que nous avons choisi, les recettes (paiements des tickets par les voyageurs) du bus « Hiace » par jour est de 136 000 FBu, soit 48 960 000 FBu par an. Notons que si on se réfère à ces chiffres estimatifs, les bus sont déficitaires. Dans l'exemple que nous avons choisi, le déficit annuel est d'environ 1 669 488 FBu,

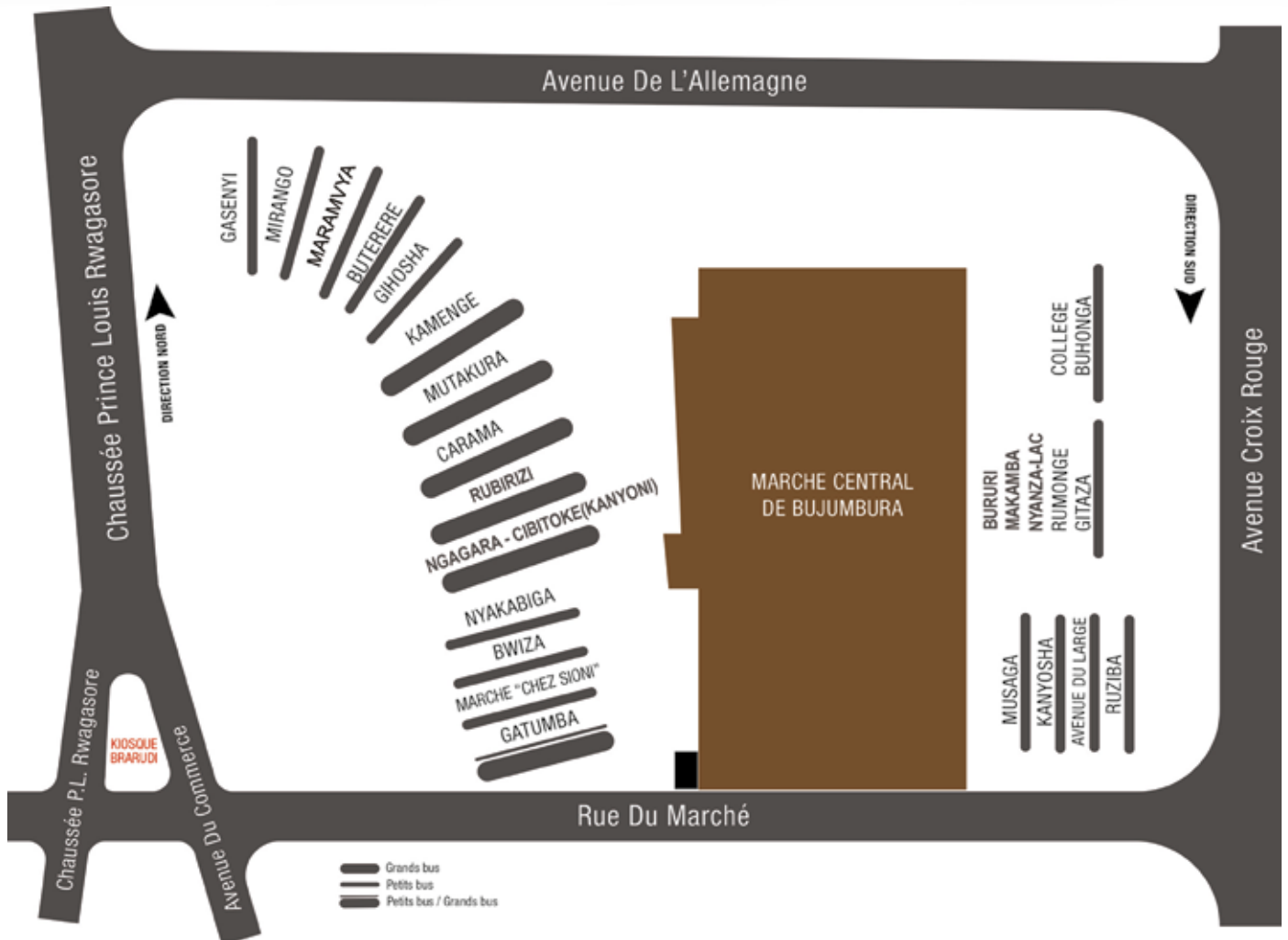


Spirale négative du transport collectif

Ce schéma représente la spirale négative ou « cercle vicieux » de l'évolution du transport collectif si aucune initiative de soutien n'est prise par l'autorité publique. Ce schéma illustre très bien les risques de l'évolution du transport collectif à Bujumbura comme dans beaucoup de pays et d'autres villes dans le monde, y compris en Europe. Si la qualité du service baisse par le vieillissement des bus et les embouteillages, la durée du trajet s'allonge. Les usagers ont alors tendance à s'orienter vers d'autres moyens de déplacement comme les motos-taxis ou les tuk-tuks. Cela entraîne l'arrivée de nouveaux véhicules dans la circulation. Ce qui a pour effet d'augmenter les embouteillages et par conséquent de ralentir la circulation et de provoquer des arrivées tardives au travail et à l'école. Le nombre de passagers de bus diminue. Ce qui a pour conséquence une diminution des recettes des sociétés de transport, entraînant inévitablement de ce fait un déficit d'investissement dans le matériel roulant (bus) et les infrastructures (gare routière, quai d'embarquement, sécurité des voyageurs). Ce déficit d'investissement réduit la qualité du service. Au vu de cette spirale négative, les autorités publiques prennent des initiatives et c'est ainsi que le ministère des Transports a pris l'initiative de commander une étude sur la problématique de la mobilité urbaine. Celle-ci a été validée en février 2018 (voir interview du DG du ministère).

somme facilement compensée par l'une ou l'autre économie faite sur l'entretien.

A propos du fonctionnement des sociétés de transport, Charles Ntirampeba, secrétaire général de l'ATRABU avoue que ceux-ci travaillent le plus souvent à perte. Et d'ajouter : « A part que nous travaillons à perte, il faut aussi souligner que les prix des pièces de rechange importés ont augmenté d'une façon vertigineuse ». Cela est vraisemblablement dû au fait que les pièces sont importées et payées en dollars américains. M. Ntirampeba regrette que souvent ces pièces de rechange importées ne sont pas de bonne qualité, et que, partant, leur usage ne dure pas longtemps. Il déplore : « Toutes les dépenses doivent être couvertes par les recettes ». Pour cela, il demande le contrôle de la qualité des pièces importées avant leur entrée dans le pays ainsi que l'amélioration des infrastructures routières pour faire face au vieillissement des bus.





2019

Le monde à votre portée



 **BONAUTO S.A.**

17, Place de l'Indépendance BP 99, Bujumbura, BURUNDI Tel: +257- 22- 223177
 Email: bonauto@bonautoburundi.com

Gare du marché «Cotebu» : Le lien entre la capitale et l'intérieur du pays

La gare du marché Cotebu est le point d'arrivée et de départ des bus qui prennent la direction centre, nord, est et ouest du pays. Même si cela soulève des interrogations, les transporteurs estiment qu'on peut transformer tout le marché en gare routière permettant les transferts. Cette gare deviendrait alors un « Hub » selon la terminologie en matière d'échanges et de transports (lieu d'arrivée et de départ des bus), c'est-à-dire une plateforme de correspondances et d'échanges



Les véhicules qui prennent la direction Bujumbura-Cibitoke stationnent sur un terrain pavé étroit

Située dans la périphérie nord de la capitale, la gare du marché «Cotebu» sert de trait d'union entre la capitale et l'intérieur du pays. Les bus et les voitures utilisés dans le transport rémunéré des personnes faisant les trajets Bujumbura-Gitega (centre du pays), Bujumbura-Kayanza, Bujumbura-Ngozi et Bujumbura-Muyinga (nord et nord-est du pays), Bujumbura-Bubanza et Bujumbura-Cibitoke (nord-est du pays) embarquent et débarquent les passagers à ladite gare.

« La gare du marché «Cotebu» est très fréquentée le matin puisque les gens aiment voyager trop tôt. Elle est également très animée le soir lorsque les gens rentrent de l'intérieur du pays. Les week-ends, les périodes de rentrée scolaire et les jours de fête comme Pâques et Noël font exception », fait remarquer Abdul Nduwimana, un chauffeur d'un bus « Hiace » faisant le transport Bujumbura-Kayanza.

Cependant, dans les trois agences de voyage (Memento, Air ponctuel et Volcano), les mouvements de leurs bus s'effectuent à une heure fixe. En plus donc des centaines de bus « Hiace » (18 places) et de véhicules « Probox » (4 places), Ernest Nsabimana, chef charroi à l'agence de voyage « Memento » précise que celle-ci dispose de 39 bus « Coaster » (23 bus de 30 places, 12 bus de 26 places et 4 grands bus de plus de 50 places) qui font le transport Bujumbura-intérieur du pays. L'agence « Volcano », elle, dispose de 40 bus « Coaster » (36 de 30 places et 4 de 26 places) et l'agence Air Ponctuel a 5 bus « Coaster » (30 places) et 6 bus « Hiace » (18 places).

Ordre dans les gares et les rotations

Les gares et les rotations sont organisées. Aucun bus ou véhicule ne devance un autre pour embarquer les passagers. Tout se fait par ordre d'arrivée et d'alignement. King Bahati, chauffeur d'un bus « Hiace » faisant le transport Bujumbura-Kayanza affirme, qu'en dehors des heures du matin, les voyages se sont raréfiés suite à la situation économique du pays. Il témoigne qu'aujourd'hui, une seule rotation par jour suffit pour clôturer le travail. Néanmoins, M.Bahati affirme que les saisons comptent pour beaucoup dans la mobilité des personnes. « Pendant la saison sèche, les gens voyagent beaucoup par rapport à la saison des pluies », informe-t-il

Nécessité d'aménager la gare du marché «Cotebu»

A la gare du marché «Cotebu» et plus particulièrement au parking des bus et véhicules qui font le transport Bujumbura-Bubanza, les moyens de locomotion sont garés sur une route pavée se trouvant derrière le marché. La question qui se pose est de savoir si cette route était prévue pour cela. A première vue, aucun aménagement spécifique et attrayant pour les transporteurs n'a été prévu par les concepteurs de ce nouveau marché. A la même gare, les véhicules de transport qui prennent la direction Bujumbura-Cibitoke stationnent sur un terrain pavé étroit.

Les bus et les véhicules qui prennent les directions de Gitega, Kayanza, Muyinga



Les véhicules qui prennent les directions de Gitega, Kayanza, Muyinga et Ngozi stationnent sur un petit terrain en terre

et Ngozi stationnent sur un petit terrain en terre, vers le côté Sud du marché. Il est couvert de boue quand la pluie tombe et perturbe la circulation. Sur ce même terrain, de petits commerçants s'aventurent pour y vendre quelques articles comme l'huile de palme, les cartes de recharge, les bananes ...Ce qui ralentit le chargement des bus et indispose les transporteurs. Les usagers de cet endroit se servent d'un caniveau pour se soulager. Celui-ci déverse directement les déchets dans la rivière Ntakangwa qui, à son tour, les charrie vers le lac Tanganyika.

Les bus des agences de voyage se garent à presque 100 mètres du marché. Cet emplacement se trouve à l'avenue de l'Agriculture, à plus de 100 mètres au Nord-Ouest du

marché. On y trouve un building abritant des bureaux et une cour intérieure servant de parking. Celui-ci est dépourvu de lieux d'aisance publics et des places d'attente pour les passagers.

Un des cadres de l'agence « Memento » déplore qu'à tout embarquement de passagers, un bus prend départ après avoir payé 500 Fbu comme frais de stationnement à cet endroit. « Pourtant, nous payons mensuellement 30.000 Fbu de frais de stationnement pour un bus à la Mairie », ajoute-t-il.

Transfert de la gare du Nord vers le marché de Ngagara II : Un déménagement pour tenter d'améliorer l'attractivité

La décision de transférer la gare du Nord vers le marché «Cotebu» a été signée le 27

juin 2017. A ce moment, les transporteurs constataient des irrégularités. La Mairie avait déclaré qu'elle va améliorer la nouvelle gare au fur de l'écoulement du temps. Une année après, la situation n'a pas changé.

Candide Kazatsa, chargée de la communication à la Mairie de Bujumbura avait indiqué que le déménagement de la gare du Nord vers le marché de Ngagara II s'inscrivait dans le cadre de la redynamisation ce marché. Cependant, elle a reconnu que les débuts ont été difficiles. Et de tranquilliser : « Je sais que les transporteurs ne manquent pas de problèmes. Au fur et à mesure de l'écoulement du temps, nous allons les inventorier et on va trouver les solutions ensemble ».

Instabilité de part et d'autre

Thaddée Nzoyisaba, président de l'Association des Transporteurs Rémunérés des Personnes de la gare du Nord témoigne que la gare du marché « Cotebu » est étroite. « Elle n'a pas d'indications de stationnement selon les directions. Les véhicules sont entremêlés contrairement à la gare du Nord. Ce qui déboussole les clients », fait-il remarquer. Par ailleurs, s'inquiète-t-il, la gare du marché « Cotebu » est en terre. Il ne dispose pas de latrines, fait savoir M. Nzoyisaba avant d'ajouter que les transporteurs ont peur que les gens ne se servent de l'espace situé derrière cette gare comme lieu d'aisance. Ce qui peut causer des maladies parasitaires.

Un « Hub », mieux indiqué pour l'ATRABU

Bien que la gare du marché « Cotebu » ne remplisse pas les conditions, Charles Ntirampeba, secrétaire général de l'Association des Transporteurs du Burundi (ATRABU) explique que cela ne constitue pas un problème majeur.

D'ailleurs, d'après M. Ntirampeba, même la gare du Nord était placée le long des routes et des stations-services. « Seulement

une gare devrait remplir des principes de base. C'est pourquoi nous allons demander à la Mairie de bien l'aménager surtout que nous payons les frais de stationnement », annonce-t-il. Par ailleurs, ajoute M. Ntirampeba, à voir l'emplacement du marché (Pas loin de deux autres marchés, celui appelé communément « Chez Sion » et celui de Ngagara », vaut mieux le supprimer et transformer tout le milieu en « Hub ». Comme cela les bus faisant le transport

le fait que le mouvement est conditionné aux différentes activités comme celles des marchés, des écoles, des différentes institutions... La suppression du marché « Cotebu » comme le souhaite l'ATRABU pourrait plutôt diminuer le mouvement des bus à cet endroit.

Concernant la propreté au sein de cette gare, Mme Kazatsa rappelle que la Mairie a déjà commencé à appliquer le principe

pollueur-payeur. Selon elle, même les transporteurs doivent contribuer à rendre la gare plus propre. Et de continuer: « Quant aux toilettes, les transporteurs peuvent utiliser celles se trouvant à l'intérieur du marché en attendant les nouvelles installations ».

Un lieu de transit pour les passagers

Adelin Barisesa est quinquagénaire. Ce père de quatre enfants indique qu'il habite la commune Rango en province

de Kayanza. Il fait remarquer qu'il vient rendre visite à sa famille, mais qu'il pratique le petit commerce en commune Gihanga dans la province de Bubanza. M. Barisesa explique qu'après être arrivé à la gare du marché « Cotebu », il prend un autre véhicule qui le conduit sur le lieu de son activité commerciale.

Tableau des taxes et redevances pour les caisses de l'Etat et de la Mairie

Dépenses	Unique	/Jour	/Mois	/Trimestre	/An
Taxe Municipale (Mairie)				6 000	24 000
Frais de stationnement à Bujumbura (Mairie)			21 000		252 000
Taxe d'importation (Etat)	700 0000				
Carte rose (Etat)	40 000				
Autorisation de transport (Etat)				2 000	8 000
Contrôle technique (OTRACO = Etat)				31 500	126 000
Taxe perçue sur le carburant (Essence super ou diesel)= (Etat)		825 Fbu x 30 litres d'essence super = 24 750			8 910 000

vers l'intérieur du pays vont débarquer les passagers à cet endroit comme d'habitude. Ceux faisant le transport interurbain vont à leur tour les embarquer vers différents coins de la ville.

Toutefois, les opinions convergent sur



La gare du marché « Cotebu » n'a pas d'indications de stationnement selon les directions



Une gare devrait remplir des principes de base

Une plate-forme de correspondance, de correspondance, un pôle, une plaque tournante, aussi dénommé un hub, est le point central d'un réseau de transport. Cette plaque tournante assure par sa concentration un maximum de correspondances. Ce concept est utilisé et théorisé dans le domaine du transport aérien.

En anglais, le mot hub désigne le centre d'une roue ou d'un cylindre et peut donc se traduire par moyeu (partie centrale d'une pièce technique tournante discoïdale: roue, poulie, engrenage, volant. Cette partie centrale peut transmettre les efforts moteurs ou non)

Quant au nombre de fois qu'il rend visite à sa famille, M. Barisesa souligne que c'est une fois par trimestre. Jean Claude Nzeyimana, lui, est fonctionnaire à Gitega (centre du pays). Chaque fois qu'il a besoin de quelque chose dans les bureaux du ministère de la Fonction Publique, il débarque au marché « Cotebu » et prend par après le bus pour se rendre en ville. C'est là où se trouvent les bureaux du ministère. « Pour retourner à la maison, je fais le circuit inverse », signale M. Nzeyimana. Léa Kamariza vit à Cankuzo. Elle signale qu'elle vient souvent rendre visite à sa famille vivant dans la zone Buterere. Pour elle, elle doit débarquer au marché « Cotebu » pour prendre ensuite un vélo ou une moto qui le conduit à Buterere.

Pour Mechack Nzirorera rencontré à la gare du marché « Cotebu », il vient de Musenyi en commune Rugazi, province Bubanza pour s'approvisionner en différents produits qu'il commercialise. Il annonce qu'il vient au moins une fois la semaine à Bujumbura pour effectuer ces opérations.

Environ 7500 personnes transitent par la gare du marché Cotebu

Si on estime le nombre de bus « Hiace » (18 places) qui stationnent à la gare du

marché « Cotebu » à 232, celui des véhicules « Probox » (4 places) à 200, celui des bus « Coaster » (30 personnes) à 61, celui des bus « Coaster » (26 places) à 16 et celui bus « Coaster » (à 55 places) à 4 et que chacun de ces moyens de déplacement fait une rotation par jour, le nombre de personnes qui transitent par la gare du marché « Cotebu » avoisine plus de 7 500 personnes.

Le transport collectif crée des richesses économiques et alimente les caisses de l'Etat et de la Mairie

Pour évaluer le poids du transport des personnes dans l'activité socio-économique et principalement dans son rôle de création des richesses, nous allons calculer les contributions et apports d'un bus « Coaster » faisant le transport au centre-ville de Bujumbura. Nous allons comptabiliser tout ce qui relève de la fiscalité pour voir ce que le secteur apporte à l'Etat et à la Mairie.

Remarques explicatives

Prenons que la valeur d'un bus « Coaster » fixée par l'administration est de 170 millions de FBu. Le bus est exonéré des droits de douane et de taxes. Sur chaque litre de carburant payé à la pompe de Bujumbura

2 450 FBu, l'Etat perçoit 3 taxes (taxe carburant, droits d'accises, fonds routier national), soit environ 865 FBu sur l'essence Super et 850 FBu sur le Gasoil (diesel ou mazout). Pour l'exemple choisi, les recettes (paiements par les voyageurs) d'un bus « Coaster » par jour sont estimées à 232 000 FBu (10 rotations), soit 83 520 000 FBu par an (montants calculés dans le volet 2 de notre enquête). Prenons un deuxième exemple : Un bus « Memento » qui fait le transport Bujumbura-Kobero (Muyinga) consomme 95 litres de diesel. Un calcul rapide démontre que 850 FBu x 95 litres x 360 jours = 29 070 000 FBu. C'est donc cette somme qui rentrera dans les caisses de l'Etat chaque année rien que par la taxation du carburant sur un seul bus.

On l'a compris, le secteur du transport rémunéré des personnes est un maillon essentiel du développement économique d'un pays et de ses villes par le service primordial qu'il rend en permettant la mobilité des citoyens vers leurs activités professionnelles, vers les écoles, vers les commerces et les services en général. Ce secteur crée également d'autres richesses en donnant de l'emploi à des milliers de travailleurs. Il apporte aussi une contribution importante à la collectivité locale et nationale par le truchement des impôts et taxes.

ASAHI
HIGH PERFORMANCE

2019

INDONESIA BEST BRAND AWARD
BEST BRAND

CREE PAR LE FABRICANT DE INCOE POUR L'AFRIQUE

ASAHI
CALCIUM TECHNOLOGY

ASAHI
ULTRA-POWER

Gares du Sud sur la RN7 et sur la RN3 : Pas d'aménagement approprié

Les gares du Sud sur la RN7 et sur la RN3 constituent des exemples atypiques d'une gare. Les transporteurs estiment cette situation être à la base du désordre sur ces soi-disant gares

Une gare routière est une structure de correspondances entre plusieurs lignes de transport en commun voyageant par la voie routière. La gare rou-

interdit de se soulager ici. Celui qui sera attrapé en train de le faire sera sanctionné par une amende de 5 000 FBu ». Cela illustre la carence des lieux d'aisance au niveau de ces gares.

Ces situations interpellent tout observateur de la situation. On est en droit de se poser des questions. Qui a la responsabilité de l'organisation du transport de personnes en général ? Qui doit veiller à la bonne organisation et la structuration du

maillage de la ville et de son agglomération pour que chaque quartier soit irrigué par le réseau de transport ? Quelle institution doit veiller à la bonne localisation des gares routières, des arrêts bus et de leurs équipements (latrines par exemple).

Revenons à l'analyse de la situation de cette gare. On peut considérer que l'appellation Gare du sud ne correspond pas à la réalité. Jean-Claude Nshimirimana, président de l'Association des Chauffeurs de Bus de la Gare du Sud RN7 (ACBS) expose lui aussi cette constatation. Il déplore le manque d'espaces de stationnement et d'équipements collectifs. Toutefois, il fait remarquer que les stations-services facilitent la vie des transporteurs en leur offrant un espace pour se garer. « Un bon geste, mais qui gênent surtout les employés de ces stations-services au vu des nombreux mouvements de personnes et de biens qui s'y effectuent », martèle M. Nshimirimana. De plus, les stations-services ne sont-elles pas considérées comme des lieux de danger et de risques d'incidents et d'explosion ? Ne faut-il pas limiter le nombre de personnes sur ce type d'espace et surtout, ne faut-il l'interdire aux personnes étrangères au service et en particulier, l'interdire à tout fumeur !

Le président des chauffeurs de bus fait également remarquer que les aménagements des parkings des bus sur cette gare amplifient le désordre, notamment les vols, et l'absence d'hygiène liée aux libertés que prennent les voyageurs en se soulageant n'importe où. « Vous remarquerez que les voyageurs et les usagers de la gare sont exposés à des pertes de leurs bagages ou aux maladies liées à l'insalubrité », déplore-t-il.



Gare du sud sur la RN7 manque d'espaces de stationnement et d'équipements collectifs. Les stationnements se font en bordure de la route

tière diffère d'un simple arrêt-bus par la taille et par les infrastructures qui la caractérisent. Ces dernières peuvent se présenter sous la forme d'un bâtiment abritant à la fois les quais et les services aux passagers comme des lieux d'attente, des lieux de commerce, des guichets pour la vente des titres de transport, des toilettes....

Les gares du Sud sur la RN7 et sur la RN3; remplissent-elles ces caractéristiques ?

Sur la RN3, certains des bus se garent le long de la route à côté des kiosques, d'autres dans des stations-services comme la station-service Kibenga et la station-service King star de Kanyosha. La situation est la même sur la RN7. A côté des stationnements en bordure de la route, on trouve les stations-services Kobil et Petroleum, la Gare du Sud et Interpetrol qui jouent le rôle de relais et d'échanges ; bref de gare terminus et de passage.

Sur certains murs des infrastructures situées à la gare du Sud RN7, nous pouvons lire : « Kirazira kwihagarika ngaha. Uwuzofatwa azorihwa 5 000 FBu » (Ce qui se traduit en français par : « Il est strictement



Les stations-services jouent le rôle de relais et d'échanges; bref de gare terminus et de passage à la Gare du sud sur la RN7

Nshimirimana regrette en outre que les véhicules « Probox » ne disposent pas d'emplacements spécifiques pour débarquer et embarquer leurs clients. Ce qui peut causer des accidents de la route.

En plus de ces désordres et risques d'accidents qui tracassent M. Nshimirimana, l'état de délabrement des bus pose question en matière de sécurité des passagers. Chauffeur de bus « Hiace » qui fait le transport Bujumbura-Rumonge, Léonce Banyankindagiye s'en prend aux compagnies d'assurance. Il rappelle que les passagers et le rabatteur sont assurés, mais que le chauffeur, lui, ne l'est pas. « Pourtant, le chauffeur devrait avoir aussi une estime comme toute personne », dit-il.

4 000 personnes transitent chaque jour par ces gares

Selon les recherches menées dans ces gares, les bus « Hiace » (18 places) qui font le transport quotidien gare du Sud RN7-intérieur du pays avoisinent 120, les véhicules « Probox » (4 places) 40 et les bus « Coaster » (30 places) de l'agence de voyage « Memento » 10. Ceux qui font le transport quotidien RN3-intérieur du pays tournent autour de 40 bus « Hiace » (18 places) appartenant à des privés, 9 bus « Hiace » (18 places) et 4 bus « Coaster » appartenant à l'agence de voyage Buragane. Si on considère que chaque moyen de déplacement fait une seule rotation, le nombre de personnes qui transitent par ces gares est estimé environ 4 000.

Ces gares facilitent la vie à plusieurs catégories de personnes

Une bouteille de « Kinju » (eau) et des arachides grillées à la main, Dieudonné Havyarimana amuse sa gueule. Assis dans un bus « Hiace », il retourne chez lui à Rumonge.

Ce jeune homme de plus au moins 35 ans confie qu'il ne séjourne pas souvent dans la capitale. « Je viens quelques fois à Bujumbura pour des affaires personnelles comme les visites familiales et amicales en transitant par cette gare », signale-t-il.

Elina Nyabenda est commerçante de frelons. Un seau à la main, elle témoigne qu'elle transitait chaque jour par cette gare lorsqu'elle allait commercialiser ses produits.

Arnaud Irambona était à la fois élève au complexe scolaire de Kanyosha et commerçant de charbon de bois. Il s'approvisionnait en charbon de bois dans la province de Mwaro. M. Irambona a annoncé qu'il passait au moins deux fois la semaine à cette gare à la recherche des produits qu'il commercialisait. Et de renchérir : « C'est à partir du bénéfice que j'obtiens de la commercialisation du charbon de bois que je parviens à me payer les frais scolaires ».



Gare du sud sur la RN3, les véhicules de transport se garent en bordure de la route et indisposent les piétons

- Comment soutenir l'investissement dans le transport et le remplacement des bus vétustes ?

Le charroi utilisé dans le secteur du transport en commun est de plus en plus vétuste. Charles Ntirampeba, secrétaire général de l'Association des Transporteurs du Burundi (ATRAMBU) explique que cela est dû à la faiblesse du pouvoir d'achat des transporteurs qui ne leur permet pas d'importer les bus main droite. Cependant, l'article 44 de la loi budgétaire, exercice 2018-2019 stipule qu'il est accordé une exonération des droits et taxes à l'importation des véhicules main droite neufs de transport rémunéré des personnes ayant une capacité d'au moins trente (30) places assises.

« Même si on nous a accordé une exonération des droits et taxes à l'importation des bus qui dépassent 30 places, ceux-ci restent chers », déplore Charles Ntirampeba, secrétaire général de l'ATRAMBU.

Pour lui, le prix d'un bus « Coaster » neuf d'au moins 35 places importé varie de 100 millions de FBu à 120 millions de FBu. Ce n'est pas donc facile d'aborder ce prix, selon toujours M.Ntirampeba.

Il rappelle que le prix d'un minibus type « Hiace » de 18 places exigé par la législation, c'est-à-dire main droite, oscille entre 80 millions de FBu et 90 millions de FBu. Et d'éclairer : « Ces minibus ne sont pas concernés par la mesure d'exonération ».

M.Ntirampeba estime que pour faciliter l'importation de beaucoup de bus, les instances habilitées doivent mettre en place des mesures d'accompagnement de l'exonération de taxes pour les importations des bus.

« L'objectif est d'augmenter le nombre de bus. C'est pourquoi ces autorités devraient déterminer au moins les années de fabrication des bus pour ne pas se focaliser sur les bus neufs qui sont chers », martèle-t-il.

- C'est quoi un fonds de garantie ?

Un fonds de garantie pour les prêts bancaires est un organisme qui apporte son cautionnement dans un prêt de création ou de reprise d'entreprise, mais également que pour un investissement en matériel roulant tel un bus. En cas de défaillance de votre part, cet organisme couvrira vos échéances de remboursement auprès de la banque et se retournera ensuite vers vous.

Il existe alors des fonds de garantie mis en place par des organismes de caution mutuelle, pour garantir votre banque du bon remboursement du prêt qu'elle vous accorde. Les fonds couvrent de 20 % à 70 % du montant du prêt accordé (création ou reprise), du type de bien à financer (véhicule, fonds de commerce), du montant emprunté... En échange de la délivrance d'une caution mutuelle en faveur de la banque, vous serez redevable à cet organisme d'une commission de caution. Il existe aussi des fonds de garantie à vocation sociale ou solidaire qui garantissent, auprès de la banque, le remboursement du prêt qu'elle accorde.

Ces organismes, grâce à leur intervention, ont pour but de faciliter la création ou la reprise d'entreprise à des personnes en difficultés, en réinsertion professionnelle, en situation de précarité économique... Dans le cas qui nous occupe, il s'agit de permettre malgré les difficultés économiques actuelles, à une entreprise de transport de remplacer ses véhicules vétustes par du matériel plus récent qui coûte moins cher en dépenses de fonctionnement au niveau de la consommation de carburant (- 30% minimum) et des frais d'entretien et de réparation (-50%).

Taxis-vélos, taxis-motos, tuk-tuks, taxis-voitures : Ils transportent des milliers de personnes et contribuent au financement de la Mairie et de l'Etat

Les taxi-vélos, les taxi-motos, les Tuk-Tuks et les taxi-voitures sont d'autres moyens de transport payants utilisés par pas mal de personnes. Leur service est apprécié et mérite un soutien

Dans l'article précédent (page=), nous avons illustré par un schéma la spirale négative ou le « cercle vicieux » de l'évolution du transport collectif si aucune initiative de soutien n'était prise par l'autorité publique. Ainsi, si la qualité du service baisse par le vieillissement des bus et les embouteillages, la durée du trajet devient longue.



Emmanuel Nimbona, représentant légal de la « Solidarité des Taxi-vélos du Burundi » (SOTAVEBU) : « Si tous nos membres étaient sans travail et sans revenu, ils constitueraient une bombe à retardement »

Les usagers de ces bus ont tendance à utiliser d'autres moyens de transport comme les taxis-motos, les taxis-vélos, les tuk-tuks et les taxis-voitures. Qu'en est-il alors de ces moyens de déplacement à Bujumbura alors que parmi eux, il y a ceux qui ne sont pas autorisés à circuler dans tous les différents coins de la capitale ? Est-ce que les passagers ont tendance à les utiliser ?

A peu près 186 000 personnes utilisent chaque jour le vélo pour se déplacer à Bujumbura

Emmanuel Nimbona est représentant légal de la « Solidarité des Taxi-vélos du Burundi » (SOTAVEBU). Il explique que cette ASBL compte actuellement 30 400 membres dans tout le pays dont 12 400 exercent leur métier à Bujumbura. « Si tous nos membres étaient sans travail et sans revenu, ils constitueraient une bombe à retardement. C'est la raison pour laquelle notre métier devrait être soutenu et valorisé », estime M. Nimbona.

Pour lui, un taxi-vélo peut transporter en moyenne 15 personnes par jour. « Cela

montre que 186 000 personnes utilisent le vélo chaque jour dans la capitale Bujumbura comme moyen de transport ». Il rappelle également que la Solidarité des Taxi-Vélos du Burundi intervient en cas d'urgence envers ses membres. « Si par exemple un taxi-vélo fait un accident, la SOTAVEBU paie 30 % des factures bien que ce ne soit pas dans tous les cas. Nous disposons aussi d'une caisse pour octroyer de petits crédits et une autre pour la mise en place d'une cantine ainsi qu'un magasin de pièces de rechange », fait remarquer M. Nimbona avant de rappeler que le métier de transport des personnes représente un secteur qui a de plus en plus d'importance. Il souligne notamment les entrées dans les caisses de l'Etat et dans celles de la Mairie.

D'après lui, chaque vélo paie une quittance de 1 000 FBu par an ainsi que des frais de stationnement à la Mairie de 2 000 FBu par mois. Et de marteler : « Attention le métier de transport par taxi-vélo est au service d'au moins cinq catégories de personnes, à savoir : le taxi-vélo lui-même, sa famille, les importateurs des pièces de rechange, les détaillants des pièces de rechange, les mécaniciens, les très nombreux usagers ... »

Des situations qui embêtent

Malgré son utilité et son impact positif sur la vie sociale des usagers, M. Nimbona reconnaît que de nombreux problèmes accablent les taxis-velomen. Il rappelle l'interdiction pour les taxis-vélos de circuler dans le centre-ville (mesure prise en 2011) ainsi qu'aux heures avancées. La fin de service est fixée à 18 h 30 (mesure prise en 2015).

Suite à ces deux obligations, il spécifie que

les taxis-vélos travaillent à perte. « Avant cette situation, les recettes d'un taxi-vélo oscillaient entre 5 000 et 6 000 FBu par jour. Aujourd'hui, elles varient entre 2 000 à 3 000 FBu par jour. En plus, la quittance a été augmentée passant de 750 à 1 000 FBu plus les frais de stationnement qui sont collectés depuis le début de l'année 2017 », regrette-t-il.

Cependant, M. Nimbona avoue que ce qu'il faut privilégier n'est pas de travailler au centre-ville. Il indique plutôt qu'il faut augmenter le temps de travail pour les taxi-vélos dans les quartiers périphériques. « Ceci explique que les gens à revenus moyens rentrent tard. Ceux-ci ont besoin d'un moyen de déplacement qui n'est pas cher. Seulement, les vélos doivent être équipés d'un système d'éclairage comme le stipule le code de la route », explique-t-il.

Un autre grand défi relevé par M. Nimbona est l'exercice du métier de taxi-vélo à l'informel.

« Les taxis-vélos ne sont pas assurés même si le code de la route le prévoit en son article 435. Ils ne bénéficient pas également de la sécurité sociale. Ils n'épargnent pas leur argent dans les institutions financières et recourent souvent à des tontines. Les policiers perturbent notre travail sans base légale », ajoute-t-il. Et de suggérer : « Que les instances habilitées mettent en place un hôpital où les taxis-vélos peuvent bénéficier des soins de santé à un prix raisonnable ».

Rappel à l'ordre

M. Nimbona déplore par ailleurs que les taxis-vélos ne sont plus tenus de porter le gilet qui s'achète à 13 000 FBu et les



Les taxis-vélos ne sont plus tenus de porter le gilet qui s'achète à 13 000 FBu et les plaques qui coûtent 8 000 FBu

plaques qui coûtent 8 000 FBu. «Pourtant, le port du gilet et la plaque sont des éléments prévus dans le code de la route ainsi que les sanctions y relatives en cas de manquement. C'étaient également des moyens sûrs de les identifier. Par conséquent, on observe pour le moment des cas de vol qui s'amplifient par les soi-disant taxi-vélos », se lamente-t-il.

D'autres préoccupations sont à soulever : la non maîtrise du code de la route par les taxis-vélos, la diminution des recettes dues à la pauvreté croissante de la population.

Et de renchérir : « L'ouverture d'un compte dont nous prévoyons un projet pour chaque parking peut aider à faire face à certains défis ». Egide Ngendakumana est originaire de Bugendana en province de Gitega. Il est taxi-vélocman depuis 16 ans. Agé de 33 ans, ce père de famille de deux enfants explique que 100 FBu de cotisation par jour (3 000 FBu par mois) au sein de l'association et 2 000 FBu de frais de stationnement par mois payé à la Mairie, en tout 5 000 FBu constituent une grosse somme pour une personne ayant un revenu mensuel variant entre 60 000 et 90 000 FBu et qui doit faire vivre sa famille.

Il demande que les frais de stationnement soient revus à la baisse. M. Nimbona, lui, demande la mise en place d'un centre de formation à la sécurité routière pour les taxis-vélos, la prise en compte de leurs moyens lors de la fixation des taxes et impôts et insiste sur la nécessité de consulter les intéressés lors de la prise de certaines décisions les concernant.

Un taxi-vélo parle

Numérien Sinzumusi est taxi-vélo depuis trois ans. Rencontré au parking de la zone Buyenzi, commune Mukaza en compzgnie de ses collègues, il témoigne que son métier le fait vivre ainsi que sa famille. Père d'un enfant et originaire de Makebuko dans la province de Gitega, il explique qu'il envoie chaque mois une somme de 20 000 FBu à sa famille, ou tout au moins 10 000 FBu. « De ma part, je garde la moitié de la somme envoyée », fait-il remarquer.

Quant à la restauration, il signale qu'il prend trois repas par jour si le travail s'est bien déroulé. « Pour chaque repas, je dépense 1 000 FBu », communique-t-il. M. Sinzumusi ajoute qu'il lui arrive quelques fois de prendre la bière à raison de deux Primus (1500 FBu chacune) par mois ainsi que du savon valent à 2 000 FBu par mois. Il annonce que lui et ses deux confrères louent une maison de 25 000 FBu par mois. Et de conclure : « Je fais laver le vélo deux à trois fois la semaine à raison de 500 FBu par tour et je fais faire des réparations pour environ 10 000 FBu par mois ».

Tuk-tuk : un autre moyen de transport apprécié par les voyageurs

Les uns l'appellent « Bajaj », les autres Tuk-tuk. Ce moyen de transport importé de l'Asie est l'un des plus sollicités par la population du centre-ville de Bujumbura.



Félicien Barike, représentant légal de l'Association des Tuk-tuks du Burundi (ATUBU) : « les passagers sont courtisés par les tuk-tuks dans le sens où ceux-ci sont moins chers et transportent trois personnes à la fois »

Félicien Barike, représentant légal de l'Association des Tuk-tuks du Burundi (ATUBU) déclare qu'ATUBU est une association sans but lucratif regroupant plus de 2 000 chauffeurs.

Il affirme que les passagers sont courtisés



Les tuk-tuks est un moyen de transport plus sollicité par la population du centre-ville de Bujumbura

par les tuk-tuks dans le sens où ceux-ci sont moins chers et transportent trois personnes à la fois. Concernant les difficultés que rencontrent les conducteurs et les usagers des tuk-tuks, M. Barike cite le temps de travail qui a été réduit de moitié suite à la situation socio-sécuritaire que traverse le pays.

« Maintenant, l'heure à laquelle les tuk-tuks clôturent le travail est 19 heures. De plus, il n'est pas permis aux tuk-tuks de sillonner toute la capitale. Ce qui constitue une perte au niveau des recettes », déplore M.Barike.

Il indique qu'avant cette situation, la location d'un tuk-tuk se situait entre 25 000 et 30 000 FBu par jour tandis que pour le moment, elle ne dépasse pas 25. 000 FBu.

Et de poursuivre : « Malgré cette situation qui n'avantage pas ceux qui investissent dans le secteur, nous continuons à faire les mêmes entrées du côté du fisc, notamment le paiement de la taxe municipale qui est de 2 000 FBu par trimestre, l'autorisation de transport qui est de 2 000 FBu par trimestre, le contrôle technique qui est de 6 000 FBu par trimestre et les frais de stationnement à la Mairie qui sont de 10 000 FBu par mois».

Il invite ceux qui le peuvent à investir dans ces moyens de transport afin de créer de l'emploi et, partant, de mettre en place un fonds de garantie pour encourager les investisseurs et surtout les jeunes.

Environ 72 000 mille personnes utilisent le tuk-tuk à Bujumbura

« Le nombre de tuk-tuks est estimé à 1 200 à Bujumbura », informe Félicien Barike. Selon toujours lui, chaque tuk-tuk peut effectuer 30 rotations par jour. « Comme le tuk-tuk transporte 2 personnes à la fois sur le plateau, le nombre de passagers qu'ils transportent en mairie de Bujumbura avoisine 72 000 », précise M. Barike.

Cependant, il regrette qu'on observe des cas de vol perpétrés par les chauffeurs de tuk-tuks. « Pour éradiquer cela et assurer la sécurité des passagers, nous prévoyons mettre un bandeau à la façade du client. Un mot pour inciter le client à la surveiller ce qu'il porte sera écrit sur le bandeau. On y écrira également la plaque du tuk-tuk et

les numéros de téléphone qu'il faut appeler en cas de dérapage du chauffeur », fait remarquer M.Barike.

Le représentant de l'ATUBU informe également que les conducteurs des tuk-tuks passent un moment important de la journée à travailler. Ce qui peut leur causer des maladies. Pour faire face à ces dernières, l'association a mis en place une équipe de football dénommée ATUBU-FC depuis 2017. « L'équipe de football aide les chauffeurs à faire du sport, un des moyens pour réduire certaines pathologies comme les maladies cardiaques, l'hypertension artérielle... », conclut-il.

Une même couleur pour les taxi-voitures

« Pour question de sécurité et d'organisation



Dieudonné Nibayubahe, chargé de la sécurité à l'Association des Motards Taximen du Burundi (AMOTABU) : « Le secteur des taxis-motos devrait être soutenu et redynamisé, car il est au service de plus de 10 catégories de personnes »

du secteur, tous les véhicules de même catégorie faisant le transport rémunéré des personnes doivent être peints d'une même couleur. Vous constaterez par exemple que les taxis-voitures des agences de voyage ne remplissent pas cette condition », déclare Consolateur Nitunga, directeur général des Transports, dans l'interview qu'il a accordé à Burundi Eco 28 septembre 2018.

Un taximan avec lequel on a échangé sur ce sujet indique que lorsqu'une mesure est prise, son application est obligatoire. « Sinon les retombées négatives frappent toujours le concerné », indique-t-il avant de signaler que souvent de telles mesures tombent alors qu'il y a un agenda caché. Pour lui, sûrement qu'il y aurait une association ou une entreprise qui va en profiter.

Et de s'interroger : « Je comprendrais mal la valeur ajoutée de cette mesure, surtout que les documents, les impôts et les taxes sont les mêmes que cela soit pour un taxi-voiture peint ou non ».



Les motards attendant les clients au parking du marché de Kamenge

de Mukaza, la limite étant les ponts séparant Mukaza des autres communes périphériques. Ils, qui sont-ils ? Ce sont les taxis-motos.

Une femme qui a requis l'anonymat habite le quartier Carama à 8 km du centre-ville. Travaillant dans un des ministères dont les bureaux sont situés au centre-ville de Bujumbura, elle explique que depuis l'interdiction pour les taxis-motos et les taxis-vélos de circuler en ville, elle est toujours en retard au service.

Taxi-motos, moyen de déplacement à valoriser

Dieudonné Nibayubahe, chargé de la sécurité au sein de l'Association des Motards Taximen du Burundi (AMOTABU) estime que le secteur des taxis-motos devrait être soutenu et redynamisé, car il est au service de plus de dix catégories de personnes. Il cite notamment les motards et leurs familles, les nombreux usagers de ce mode de transport rapide et souple, les vendeurs de motos, les vendeurs des pièces de rechange, les vendeurs de carburant, les mécaniciens, les nettoyeurs, la Mairie, l'Etat sans oublier les propriétaires.

Environ 350 000 personnes recourent à la moto chaque jour à Bujumbura

Dieudonné Nibayubahe indique que le nombre de motards travaillant dans tout le pays est estimé à 21 000 dont 7 000 à Bujumbura. Selon lui, le motard de Bujumbura peut transporter jusqu'à 80 passagers par jour. « Si on considère en moyenne 50 comme l'effectif des personnes qui utilisent la moto chaque jour, l'effectif total des passagers s'élève à 350 000 personnes.

M. Nibayubahe avoue que l'effectif total des motards dans le pays est de 23 000. A part ces motards qui ont un emploi et ces personnes qui se servent de la moto chaque jour, il affirme que ce secteur apporte beaucoup à l'Etat et à la Mairie ainsi qu'aux investisseurs privés. Il rappelle que chaque moto en circulation représente une taxe moyenne d'importation de 800 000 FBu. Chaque détenteur d'une moto doit payer 5 500 FBu par trimestre pour le contrôle technique, 5 300 FBu par trimestre pour l'autorisation de transport, 2 000 FBu par trimestre pour la taxe municipale, 105 000 FBu la carte rose et la plaque, 5 000 FBu par mois pour les frais de stationnement et 68 700 FBu par trimestre pour l'assurance.

Quels sont les coûts d'utilisation ?

Si on prend une moto TVS 110 achetée à 3.600. 000 FBu (prix 2018) âgée de 3 ans, elle a parcouru environ 10 800 km. Elle roule 360 jours par an (5 jours d'entretien et réparations). Pour notre exemple, le total des frais de fonctionnement taxes incluses est estimé à 9 566 620 FBu. M. Nibayubahe dit qu'aujourd'hui les recettes de la moto oscillent autour de 25 000 FBu par jour, c'est-à-dire 9 000 000 FBu par an. En se référant à ces chiffres, on voit que les motos sont déficitaires de 566 620 FBu.

Désir de circuler dans la commune urbaine de Mukaza

Jadot Nzitunga, représentant légal de l'Association des Motards du Burundi (AMOTABU) désire que les motards travaillent 24 heures sur 24 heures au lieu que leur travail se clôture à 18 heures. Et de continuer: « Franchir les ponts menant vers le centre-ville de Bujumbura serait également un plus. Cela surtout que parmi ceux qui travaillent en ville, beaucoup sont nos clients ».

Pour lui, les conséquences seraient multiples, notamment l'amélioration du transport des personnes, la rentabilisation du secteur, le soutien aux 7 000 motards dont la majorité étaient des sans-emplois (avant d'embrasser le métier).

Issa Niyonkuru, motard dans la commune urbaine de Ntahangwa a le même désir que M. Nzitunga. Motard depuis huit ans, il informe que les recettes ont chuté drastiquement depuis l'interdiction de la circulation des motos dans la commune de Mukaza.

D'ailleurs, selon toujours lui, même les motards qui exerçaient leur métier dans la commune urbaine de Mukaza se sont repliés vers les quartiers périphériques. « Ce qui a créé une forte concurrence, d'où la diminution des clients du fait qu'ils sont déplacés par plusieurs taxis-motos. Également, nous ne parcourons plus beaucoup de distances car nous n'arrivons pas dans la commune de Mukaza qui est fréquentée par beaucoup de nos clients », souligne-t-il avant d'ajouter qu'avec cette situation, il ne dispose plus que de 3 000 FBu pour se nourrir.

Il informe qu'avec cette situation, la rentrée journalière des recettes est passée de 45 000 ou 40 000 FBu à 20 000 ou 15 000 FBu.

Et de déplorer qu'il doit s'acquitter du devoir fiscal ainsi que des frais de réparation de la moto. La perte liée à cette mesure ne pèse pas seulement sur les motards. Aline Ninziza, fonctionnaire explique qu'elle est toujours en retard au travail alors qu'avant la mesure, elle avait constamment recours à la moto. Pour le moment, elle annonce qu'elle est obligée de prendre un bus, moyen de déplacement rare pendant les heures de pointe. De plus, sa vitesse est ralentie par les embouteillages. Maman Landry, vendeuse de fruits au centre-ville se lamente que la moto l'aidait lorsqu'elle allait s'approvisionner en divers produits au marché chez « Cotebu ». « Mon seul choix est de prendre un taxi-voiture, plus cher. Ce qui diminue mes recettes », s'indigne-t-elle

La sécurité s'impose

Donnant son avis, Cédrik Irakoze, adjoint du chargé de la sécurité à l'Association des Motards Taximen du Burundi (AMOTABU) juge inopportun le franchissement des ponts pour travailler dans le centre-ville. « Les motards sont devenus nom-

Dépenses	/Jour	/Mois	/Trimestre	/An
Taxe Municipale			2 000	8 000
Frais de stationnement		5 000		60 000
Assurance			68 700	274 800
Autorisation de transport			5 500	22 000
Contrôle technique			5 500	22 000
Essence	10 500 (5 litres par jour)			3 780 000 (1 800 litres x 2 100 FBu)
Entretien (2 vidanges/mois)		14 000		168 000
Remplacement d'un pneu				25 000
Salaire du chauffeur		60 000		720 000
Location moto	10 000			3 600 000
Frais divers + Imprévus			20 000	80 000
Total	20 500	79 000	101 700	8 759 800

breux. Au cours de l'année 2018, 1 500 motards ont eu des permis de conduire. Laisser tout ce monde circuler n'importe où peut augmenter les accidents de la route », s'inquiète-t-il.

De plus, M. Irakoze regrette que beaucoup de motards n'aient pas compris l'intérêt de bien entretenir leur moto et d'être en ordre avec l'ensemble des documents obligatoires. « Ils ne respectent pas la fréquence des entretiens et prennent le risque de mettre en péril le moteur », martèle-t-il. D'autre part, les motards ont également l'habitude de s'isoler au lieu de se regrouper dans une seule association pour travailler avec beaucoup d'énergie.

Cependant, il se réjouit que les tracasseries policières ne soient plus fréquentes.

Un motard témoigne

Rémy Nizigiyimana est motard depuis qu'il a 16 ans. Agé de 31 ans, ce père de 4 enfants (tous écoliers) est originaire de la commune Busiga en province de Ngozi. Il informe que, sans le renfort de sa femme qui est commerçante de produits vivriers au marché de Kamenge, ses recettes journalières seraient insuffisantes pour faire vivre sa famille.

Il fait savoir qu'il loue une maison de 50 000 FBu par mois (chambre et salon). « La ration journalière est de 8 000 FBu », signale-t-il. De plus, les délestages obligent M. Nizigiyimana à acheter des bougies (une bougie coûte 300 FBu). Ce qui augmente les dépenses du ménage. Citant quelques autres postes de dépense comme le savon qu'il utilise chaque jour à raison de 1 000 FBu, les médicaments qu'il achète pour ses enfants, quelques frais pour l'école, il se désillusionne : « Aujourd'hui, le motard ne vit que par la grâce de Dieu ».

Il évoque les nombreux tourments que subissent les motards de la part de nombreuses personnes mal intentionnées et cherchant à nuire ou à effectuer des tracasseries. Les motards sont régulièrement obligés de donner de pots-de-vin pour préserver et garder leur moto et donc leur boulot. Il recommande que ceux qui contrôlent les motards soient des agents de la Police Spéciale de Roulage et aussi qu'ils doivent porter l'uniforme de travail.

2003, année qui marque le lancement du service des taxis-motos

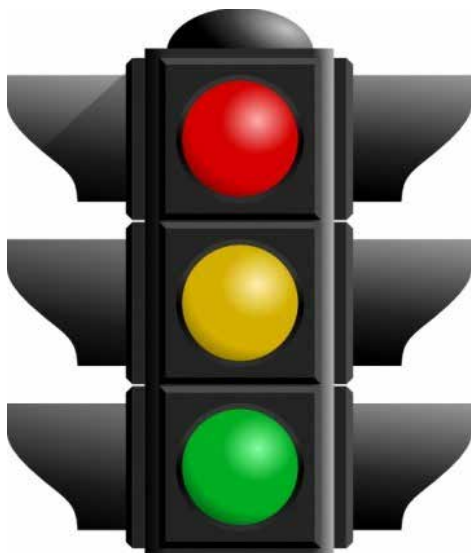
C'est pendant cette année que le service des taxis-motos a commencé au Burundi. L'initiateur du service, Nadeem Ladak, chief operating officer (COO) of Groupe Ladak SPRL déclare que l'idée de lancer ce service au Burundi lui est venue lorsqu'il était au Rwanda. « Après avoir vu les taxis-motos au Rwanda, c'était en 2003, j'ai remarqué que si on faisait la même chose au Burundi, ça peut générer des emplois et promouvoir le business », lâche-t-il. M. Nadeem Ladak dit que la même année, il a introduit 10 motos dans la circulation routière. « Les 10 motos devaient déplacer gratuitement les passagers, l'objectif étant d'habituer la population à ce moyen de transport », martèle-t-il.

En plus de cela, M. Nadeem Ladak rappelle que les motards devaient travailler un mois sans payer, mais qu'au deuxième mois ils devaient commencer à payer les motos mises à leur disposition. « Pendant six mois, tout le monde avait déjà payé la totalité du prix de la moto », se réjouit-il.

Les feux de signalisation pour une meilleure circulation routière

Très utile dans la régulation de la circulation, les feux de signalisation routière ont du mal à remplir leur fonction. Cela suite aux coupures des courant électrique et aux cognes qui perturbent leur fonctionnement. Egalement, des usagers de la route ignorent encore, à une année après leur installation, leur utilité

Le lancement officiel de l'utilisation des feux tricolores installés sur 18 carrefours dans la mairie de Bujumbura a eu lieu le 26 octobre 2017.



Feux tricolores pour tous les usagers de la route : automobilistes et conducteurs de véhicules, motocyclistes, cyclistes

C'est déplorable qu'une année après le directeur général des routes Vincent Nibayubahe a annoncé sur les ondes de la Radio Nationale du Burundi (RTNB) qu'on a déjà dénombré 29 installations endommagées ou hors d'état de fonctionnement. C'était le 19 octobre 2018.

Quid des feux de signalisation ?

Ainsi, un feu de circulation routière, aussi appelé feu tricolore, est un dispositif permettant la régulation du trafic routier entre les usagers de la route, les véhicules et les piétons.



Feux bicolores pour les piétons

Les feux destinés aux véhicules à moteurs sont généralement de type tricolore choisis pour leur grande visibilité et lisibilité, auxquels peuvent s'ajouter des flèches directionnelles. Ceux destinés aux piétons sont bicolores et se distinguent souvent par la reproduction d'une silhouette de piéton.

Ces feux particuliers sont placés à un niveau inférieur et sont orientés vers l'axe de circulation des piétons qui doivent emprunter le passage qui leur est destiné et qui fait l'objet d'un marquage blanc composé de larges rectangles peints sur le sol.

Un carrefour à feux tricolores est commandé par un contrôleur de feux, appareil électronique de contrôle et de commande. Généralement, ces commandes de feux sont programmées en fonction de l'importance de la circulation et des flux de véhicules liés aux itinéraires et aux heures de la journée. Il y a plus de véhicules entrant dans la ville le matin et plus de véhicules en sortant en fin de journée.

Les réglages des feux seront donc adaptés à ces phénomènes connus des gestionnaires de trafics urbains. Le temps d'attente et donc les fréquences des feux varieront en fonction de ces éléments. Le temps d'attente devant un feu rouge est le plus souvent de 30 secondes, mais il peut varier à certains moments de la journée pour faciliter la sortie des flots de véhicules en fin d'après-midi et passer à 40 ou 45 secondes.

De plus, pour faciliter la fluidité de la circulation, les signalisations seront synchronisées entre elles sur certains axes, notamment le matin et en fin de journée. Généralement, les feux sont éteints ou mis en mode feux oranges clignotants, à partir d'une certaine heure du soir et la nuit.

Les feux sont généralement déclinés à partir de deux couleurs de base: le rouge pour fermer, le vert pour ouvrir. Le jaune-orangé est également utilisé et sert à signaler le passage du feu vert au feu rouge. La durée du feu orange varie entre 3 et 5 secondes. Lorsque les feux orange, seuls, clignotent sans interruption, c'est pour informer d'un danger (par exemple la nuit). L'utilisateur doit alors redoubler de vigilance et rouler avec grande prudence.

Menacé par la carence du courant électrique et les accidents

« Les feux de signalisation font partie des signalisations, mais ils diffèrent des autres signalisations car ils émettent un jeu de lumière », expliquent Ir Vincent Nibayubahe, directeur général de l'Office des Routes (OdR).

Selon lui, il arrive que de temps en temps ces feux nouvellement installés dans la mairie de Bujumbura soient désactivés. Les raisons, d'après toujours Ir Nibayubahe, est qu'ils sont connectés sur le courant de la Regideso et l'énergie solaire.

« Quand il y a une coupure du courant électrique à la Regideso, automatiquement les feux de signalisation peuvent ne pas être fonctionnels. Toutefois, il peut arriver qu'il y ait une coupure du courant et que ces feux de signalisation continuent à fonctionner », fait-il remarquer.



Passage protégé pour les piétons

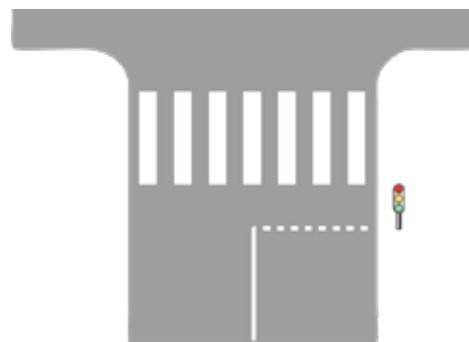
Ir Nibayubahe indique qu'il y a une plaque branchée à la batterie qui les fait fonctionner. Cependant, il informe que cette plaque a une durée de 6 heures. « Lorsque les 6 heures passent sans que le courant électrique revienne, la batterie est à plat et ne peut plus faire fonctionner les feux de signalisation. Il y a désactivation du système de synchronisation et de programmation dans les boîtes de commande », signale-t-il.

Usagers de la route, une autre menace

Les feux de signalisation sont susceptibles d'être endommagés par les usagers de la route comme le signale Ir Nibayubahe.

Cependant, il rappelle que des mesures adéquates ont été prises pour les protéger. « Celui qui les cogne et que la police l'appréhende, son véhicule est saisi après le constat. On demande ensuite à l'entreprise Sinohyndro attributaire du marché (qui est toujours sous garanti) de faire un devis. Celui-ci est remis à celui qui a cogné le feu de signalisation pour réparer les dommages », martèle-t-il.

Après la réception définitive, poursuit Ir Nibayubahe, c'est l'OdR qui va prendre



Ligne d'arrêt devant le feu rouge, placée à sa hauteur juste devant le passage protégé des piétons

en main ces feux tricolores. Et d'avertir : « Toutefois, le système de cogneur-payeur va continuer ». Cette réception n'a pas eu lieu conformément au contrat qui intervient une année après le début des travaux.

Au mois d'avril 2018 (six mois après l'installation des feux tricolores), OPC Roger Bankibigwira, commandant de la Police Spéciale de Roulage et de Sécurité Routière (PSR) a témoigné à Burundi Eco

face à lui de passer, et de continuer leur route. Les véhicules qui vont tout droit sont donc toujours prioritaires sur ceux qui tournent, c'est-à-dire sur ceux qui changent de direction

Lorsqu'un véhicule tourne à gauche, il doit nécessairement céder le passage aux usagers qui arrivent face à lui. Dans ce cas précis, l'usager avance son véhicule au milieu du carrefour en laissant avancer et passer

Les feux rouges

Lorsqu'un feu de signalisation passe au rouge, il indique une interdiction absolue de franchir la ligne d'effet du signal. Dans le cas où il n'existe pas de ligne d'effet du signal au sol, l'interdiction prend effet au niveau du feu tricolore même, c'est-à-dire à hauteur du mât portant les feux. Le fait de ne pas s'arrêter comme l'exige le code de la route est une infraction grave.



Croquis représentant un carrefour à 4 branches avec les feux tricolores et les différents marquages au sol. Ces derniers sont complémentaires à l'installation des feux. Ils sont non seulement utiles, mais indispensables car ils donnent des indications précises aux usagers de la route en matière de positionnement sur la chaussée et dans le carrefour. Ils contribuent à améliorer la fluidité de la circulation. Les marquages au sol sont également les garants de la sécurité. Ils protègent les usagers faibles comme les piétons

qu'avec la réinstallation de ces feux, les accidents au niveau des intersections des routes ont été réduits de 63 %.

A qui s'adressent les feux tricolores ?

Contrairement à la plupart des indications de signalisation présentes sur les routes, les feux tricolores s'adressent à tous les usagers. Que l'on soit piéton ou automobiliste (ou motocycliste ou cycliste), il est indispensable d'analyser l'intention des autres, en effectuant des contrôles visuels même lorsqu'on a la priorité avant de réaliser une action (avancer et aller tout droit, tourner à droite, tourner à gauche). Lorsque les feux tricolores sont en panne, c'est la règle de la priorité à droite qui doit être respectée, sauf si un panneau, disposé sous le feu, donne une consigne de conduite.

Les feux verts

Lorsqu'un feu de signalisation passe au vert, il permet aux usagers qui circulent

sur sa gauche les véhicules venant en face de lui. Lorsque toutes les voitures du carrefour et tourner à gauche. Si l'usager doit tourner à droite, il doit veiller à laisser passer les éventuels piétons qui traversent la rue sur le passage réservé aux piétons.

Les piétons respectent également les feux et doivent attendre que le feu spécifique qui leur est dédié se soit mis au vert. Sur le feu vert des piétons est dessiné un petit personnage qui marche. Sur le feu rouge, le personnage est immobile, il attend.

Les feux oranges

Lorsqu'un feu de signalisation passe à l'orange, les conducteurs ont l'interdiction de franchir la ligne d'effet du signal. Cependant, le franchissement reste toléré si le conducteur estime qu'il ne pourra pas s'arrêter à temps à cause de sa vitesse. Cette tolérance a pour but de limiter les possibilités de collision par l'arrière aux abords d'une intersection.

Un cas particulier

Lorsqu'un agent de la police spéciale de roulage régule la circulation, ses indications remplacent celles données par les feux tricolores et ce sont donc ses consignes que les usagers devront suivre.

Les feux clignotants

La mise en place des feux clignotants sur un parcours, pour remplacer le feu vert doit permettre d'attirer l'attention des conducteurs sur un danger particulier. Aussi, pour circuler en toute sécurité, il est conseillé aux usagers d'effectuer de nombreux contrôles visuels et de ralentir tout au long de ce trajet et cela jusqu'au rétablissement d'une signalisation standard. Même en présence d'un feu vert ou clignotant, lorsqu'un automobiliste doit faire face à une intersection encombrée ou bloquée, il ne devra absolument pas s'engager afin de ne pas risquer de gêner les autres usagers empruntant la ou les voies perpendiculaires.

Quand il y a une coupure de courant électrique à la Regideso, automatiquement les feux de signalisation peuvent ne pas être fonctionnels

Mairie de Bujumbura

Le transport rémunéré amélioré

Depuis le mois de mai, les bus qui font le transport en mairie de Bujumbura sont exploités en fonctions des axes de transports (lignes de bus). Les transporteurs indiquent que l'objectif double : améliorer les conditions de transport des passagers, d'une part, renouveler et moderniser le charroi actuellement vétuste, d'autre part.

Maintenant, je prends mon bus près de ma demeure », se réjouit Jean Claude Nshimirimana, un habitant de la zone Kinama, quartier Ruyigi. Pour lui, Kinama n'était pas desservi en bus avant l'initiation de l'exploitation des bus par ligne. « J'étais obligé de me rendre à Kamenge ou à Cibitoke, des endroits où les bus faisaient l'embarquement et le débarquement des passagers », se rappelle-t-il. M. Nshimirimana témoigne que pour arriver à ces endroits, il dépensait 400 FBu (aller-retour) pour payer un taxi-vélo.

Jean Nzeyimana, habitant de la zone Kanyosha, quartier Nkenga-Busoro se dit également satisfait du nouveau système d'exploitation des bus par ligne. Il affirme qu'avec cette innovation, il parvient à avoir le bus à 7 heures 30 minutes du matin. « Pourtant, il m'arrivait d'avoir le bus à 8 heures voire 9 heures », indique-t-il.

Cependant, M. Nzeyimana regrette que que, parfois, il préfère dévier de ligne (Centre-ville-Kanyosha) pour migrer vers la ligne Centre-ville-Musaga-Kinanira. Ce qui lui impose 15 minutes de marche à pied. Cela parce que, selon toujours M. Nzeyimana, pas mal de bus à destination de Musaga privilégient le transport des élèves qui étudient au lycée du lac Tanganyika en commune Mukaza. « Ces élèves paient 600 FBu au lieu de 380 FBu prévus par la législation, soit 220 FBu de plus », informe-t-il.

Vers l'amélioration du transport

Charles Ntirampeba, secrétaire général de l'Association des Transporteurs du Burundi (ATRABU) précise qu'en date du 7 mars 2018, l'assemblée générale de ladite association a décidé d'exploiter les bus par ligne en mairie de Bujumbura. Cela afin d'alléger les souffrances des passagers qui attendaient les bus pendant de longues durées, et ce, le plus souvent dans de mauvaises conditions.

M. Ntirampeba confirme que cette nouvelle organisation, ce nouveau maillage de la ville, permettra de réduire les délais d'attente des passagers passant de 20 minutes à 5 minutes. C'est aussi une occasion, d'après M. Ntirampeba, de regrouper les transporteurs en coopératives. « Ce qui facilitera la libération des capitaux afin de renouveler le charroi », martèle-t-il.

M. Ntirampeba signale par ailleurs que les



L'exploitation des bus par ligne a été initiée non seulement pour diminuer les délais d'attente des passagers, mais aussi pour s'organiser afin de renouveler le parc automobile

bus devraient arriver à destination, c'est-à-dire qu'ils suivront leur itinéraire sans dévier et avec l'obligation de respecter leur destination. « Une fois que le chauffeur ne respectera pas le mot d'ordre de l'association, les passagers sont priés de téléphoner sur les numéros gravés sur les autocollants mis sur le bus. Cela pour réclamer leurs droits. Au sein de notre organisation, nous allons sanctionner les transporteurs conformément au règlement d'ordre intérieur », souligne-t-il. Parmi les sanctions prévues, M. Ntirampeba cite la suspension ou l'arrêt provisoire d'un transporteur.

Des bus affectés selon les lignes

Charles Ntirampeba annonce qu'environ 900 bus dont 300 de marque « Coaster » et 600 de marque « Hiace » sont opérationnels en mairie de Bujumbura. Ces bus doivent desservir une population avoisinant 800 mille personnes. M. Ntirampeba fait remarquer que l'association a affecté 35 bus à Carama, 80 bus à Kamenge, 60 bus à Mutakura, 40 bus à Ngagara et Cibitoke, 63 bus à Gatumba, 100 bus à Kanyosha, Ru-

ziba, Kinindo et Avenue du large, 60 bus à Musaga, 100 bus à Gasenyi et Mirango et 19 bus à Mutanga nord... M. Ntirampeba explique qu'il existe des bus qui sont encore au garage et qui seront affectés au fur et à mesure.

Impossible création d'une seule coopérative ou d'une seule société

M. Ntirampeba fait remarquer que c'est impossible de créer une seule coopérative ou une seule société pour tous les transporteurs. Pour lui, cette coopérative ou cette société risquerait d'être gigantesque et serait difficile à gérer. C'est pourquoi, selon Ntirampeba, l'ATRABU souhaite que les coopératives ou les sociétés soient créées par ligne. Notons que le système d'exploitation des bus par ligne a sensiblement diminué temps d'attente et donc les files sur les arrêts-bus sauf aux heures de pointe.

La hausse du carburant, toujours un défi

M. Ntirampeba rappelle que même si il



L'exploitation des bus par ligne est également une occasion de regrouper les transporteurs en coopératives. Ce qui facilitera la libération des capitaux afin de renouveler le charroi

y a l'ambition de renouveler le charroi, les obstacles ne manquent pas. C'est notamment la hausse du prix du carburant. Celle-ci a eu lieu deux fois au cours de l'année 2018, au mois de janvier et au mois d'août.

Selon M. Ntirampeba, on fixe par exemple le prix du ticket de transport sur base du prix du carburant au moment où il y a d'autres facteurs affectant ce secteur qui ne sont pas régulés. C'est notamment, précise-t-il, la vente des pièces de rechange et des lubrifiants utilisés dans le transport.

« Par ailleurs, la structure du carburant est établie en dollars. Il en est de même pour la vente des pièces de rechange. Les commerçants calculent leurs bénéfices en dollars. Ce qui affecte le transport rémunéré des personnes qui est obligé de revoir son prix en Francs burundais (FBu). Ce qui fait que les transporteurs travaillent à perte et ne sont plus à mesure de renouveler le charroi », explique-t-il.

Cependant au mois de décembre 2017, le Président de la République du Burundi avait déclaré qu'on doit en finir avec le charroi vétuste dans le transport rémunéré des personnes.

Et Charles Ntirampeba de proposer : « En

finir avec le charroi vétuste des bus est tout un processus. Il faut d'abord prévoir des mécanismes d'indemnisation pour ne pas renvoyer les transporteurs dans le chômage technique. Ensuite, il faut évaluer la valeur du vieux bus. Comme cela, on

va donner une certaine somme au transporteur pour acheter un nouveau bus. Il paiera enfin la somme restante petit à petit après avoir retiré la somme équivalente de son ancien bus ».

-Un maillage est la discrétisation spatiale d'un milieu continu, ou aussi, une modélisation géométrique d'un domaine par des éléments proportionnés finis et bien définis. L'objet d'un maillage est de procéder à une simplification d'un système par un modèle représentant ce système et, éventuellement, son environnement (le milieu), dans l'optique de simulations de calculs ou de représentations graphiques.

-Une agglomération est définie comme une ville-centre (au sens administratif) munie de ses banlieues (entités administratives incluses dans la continuité urbaine) s'il y a lieu.

La notion peut également avoir une dimension politique, dans ce cas elle correspond à plusieurs entités administratives interconnectées, mais pas nécessairement agglomérées qui gèrent leurs projets en commun (transports, déchets, projets de réhabilitation de quartiers, etc.).

-La fréquence de passage désigne l'intervalle de temps entre deux véhicules. Les fréquences varient selon les heures du jour : la fréquence la plus élevée s'observe le matin entre 6 et 8 heures (aller au travail et à l'école) ainsi qu'à partir de 16 heures jusqu'à 20 heures (retour à la maison). S'il arrive que les bus arrivent à la gare, la fréquence de passage est estimée entre 3 et 10 minutes. Elle est comprise entre 20 et 40 minutes en heures creuses.

-20 lignes sont desservies à la gare du marché central de Bujumbura, soit 14 pour le centre-ville et 6 pour les périphéries. 7 lignes desservent le sud, le sud-est et le sud-ouest. 13 lignes desservent le nord, le nord-est et le nord-ouest.

« APE » : Nouveau moyen de transport pour améliorer la mobilité

L'entreprise General Trading Services (GTS) vient d'introduire l'APE, un véhicule du constructeur italien Piaggio à la forme de tuk-tuk sur le marché burundais. Ces véhicules sont de différentes formes et sont adaptés selon l'utilisation. Les transporteurs se réjouissent de ce nouveau-né dans le secteur

L'APE est un véhicule utilitaire du constructeur italien « Piaggio », présenté à la Foire Exposition Made in Burundi édition 2018 à Bujumbura par la société GTS « General Trading Services SA ». Construit sur base du scooter VESPA avec un guidon et une roue unique de direction à l'avant et une plateforme de chargement à l'arrière, sa fabrication a débuté en 1948. Depuis son lancement, « Piaggio » a présenté et fabriqué une multitude de modèles de différentes cylindrées et configurations jusqu'à nos jours où il est toujours d'actualité. APE qui veut dire 'Abeille' en Italien, sont fabriqués depuis 1999 dans l'usine indienne de « PIAGGIO » à Baramati dans la province de Pune. APE, une technologie italienne, conçue en Inde, est spécialement destinée aux ter-

rains Africains. « Tanu Tanu, Mobile shop, Ambulance, Zimamoto, ... », tels sont les écriteaux qu'on lit sur les APE, un nouveau moyen de transport introduit au Burundi depuis novembre 2017 par la GTS. Les écriteaux ci-haut cités correspondent à l'utilité du véhicule. Actuellement, ces véhicules circulent non seulement dans la ville Bujumbura, mais aussi à la périphérie de la ville.

Un plus dans le transport

Javid Kassam, Directeur Commercial de GTS, a bien défini l'objectif de l'APE. Il s'agit de combler une lacune dans la gamme des moyens de transport légers. APE un véhicule de petite cylindrée et faible consommation, fiable, bon marché avec un très faible coût d'entretien, facile à conduire dans le trafic urbain, et surtout adaptée au transport des marchandises et des personnes et contribue ainsi dans le développement du pays et dans la création de l'emploi. « Nous importons le véhicule de base appelé châssis-cabine, sur lequel nous construisons les différentes carrosseries que notre client souhaite avoir. Les produits obtenus sont par exemple le TANU TANU adapté au trans-

port des personnes, l'Ambulance pour le transport des malades, le Mobile Shop pour faire le commerce ambulancier, le public vehicle pour celui qui veut se lancer dans la publicité, le Cool van ou frigorifique pour le transport des périssables et des médicaments, la citerne pour le transport des liquides à savoir le lait, l'eau, le carburant..., le delivery van pour le transport des marchandises et vivres frais, le Zimamoto pour la lutte contre le feu. Ce dernier avec ses dimensions compactes, associées à un diamètre de braquage de seulement 3,4 mètres, permettent au Zimamoto d'accéder les rues étroites et les lieux inaccessibles pour n'importe quel autre véhicule utilitaire. Il a la capacité de lutter contre le feu pendant 23 minutes, grâce à sa pompe incendie de dernière génération fabriquée en Allemagne. », précise-t-il. Nantis d'un moteur Diesel puissant, Mr Javid Kassam indique que l'APE consomme 1 litre de diesel sur 36 kms. Avec un réservoir de 10,5 litres, et une vitesse maximale de 50 km/h, l'APE peut parcourir plus de 360 kms. L'APE « PIAGGIO », escalade facilement les montagnes et les terrains accidentés avec une charge utile entre 500 et 800 kg. Mr Javid Kassam précise que les versions essence sont aussi disponibles,

avec un moteur puissant avec une carrosserie très robuste, pour le transport des passagers avec un confort incomparable. Il s'appelle APE CITY, communément appelé TUK-TUK. « Ce véhicule a déjà fait ses preuves en escaladant les montagnes du pays », signale-t-il. Pour M. Javid Kassam, le prix d'achat de ces APE n'est pas exorbitant. Il signale par exemple que Toutes Taxes Comprises (TTC), le tuk-tuk à essence coûte 8.8 millions FBu, le Tuk-Tuk Diesel beaucoup plus large que le Tuk-Tuk traditionnel et peut charger plus de passager avec leurs bagages coûte 10.9 millions FBu TTC. L'APE Pick-Up diesel coûte lui aussi 10.9 millions FBu TTC. Et de rappeler : « C'est sur le pickup qu'on ajoute le prix de la carrosserie. Celui-ci varie selon que la carrosserie est grillagée, fermée ou bâchée ou toute autre application voulue par le client ». Par ailleurs, ajoute-t-il, bien que le prix de la carrosserie diffère des commandes, nous proposons toujours une version la plus adaptée et la moins coûteuse pour permettre aux clients un véhicule adéquat.

Recettes efficaces

En parlant des versions moins coûteuses et adaptées aux besoins des clients, M. Kassam précise que la société GTS a mis en place un système de vente à tempérament, bien sûr sous certaines conditions de ventes et garanties pour y accéder, pour permettre aux jeunes de devenir des entrepreneurs dans le domaine de transport. « Avec une grande quantité d'APE «PIAGGIO» actuellement en stock, des pièces de rechanges originales, et des mécaniciens internes spécialisés. Nous sommes confiants de répondre à la demande anticipée et de fournir des services après-ventes efficaces à nos clients » rassure M. Javid Kassam. Des techniciens de «PIAGGIO» seront déployés dans tout le pays pour former les mécaniciens et les équiper en outillages spéciaux pour les réparations de nos tricycles en garantissant une durée de vie plus longue.

Des avantages

M. Javid Kassam souligne que lorsqu'on vend un APE chez GTS, il y a des services que cette entreprise offre avec l'achat. Il cite notamment la plaque d'immatriculation, la carte rose, le contrôle technique, une assurance RC d'une année, des divers frais de parking pour le premier trimestre..... et surtout la formation du chauffeur à conduire et garder le tricycle en parfait état. Il confirme que la commercialisation des tricycles APE contribue au développement du pays puisque en important la société GTS paie les droits et taxes à l'Office Burundais des Recettes (OBR). Ceux-ci sont évalués à presque 40% de la valeur d'acquisition.

Protection de l'environnement

« Tous les «PIAGGIO» APE sont équipés des moteurs non polluants comme le prouve la vignette collée sur le pare-brise pour le respect de l'environnement », fait remarquer M. Javid Kassam.



Le nouveau moyen de transport introduit dans le secteur sert au transport des passagers et des marchandises. Il est d'usage tant privé que public.

Les transporteurs acclament

« Les nouveaux tuk-tuks APE sont plus avantageux que les anciens », témoigne Pascal Kamanayo, chauffeur de l'ancienne marque de tuk-tuks. Selon lui, les nouveaux tuk-tuks circulent dans toute la ville et travaillent 24 heures sur 24 heures. « Pourtant, avec les anciens tuk-tuks, le travail commence à 6 heures du matin pour se clôturer à 19 heures. Avec cela, la ration du chauffeur est de 5 mille FBu par jour, la location est de 25 mille FBu par jour tandis que le salaire varie entre 100 mille FBu et 130 mille FBu par mois. Au moment où on travaillait 24 heures sur 24 heures, la ration arrivait même à 50 mille FBu par jour, la location à 40 mille FBu par jour et le salaire

à 150 mille FBu par mois », déplore-t-il. Félicien Barike, représentant Légal de l'Association des Tuk-tuks du Burundi (ATUBU) ne mâche pas les mots. Il confirme que les nouveaux tuk-tuks APE sont performants. Par ailleurs, poursuit-il, l'entreprise qui les vend donne beaucoup de services gratuits. Abondant dans le même sens, Bosco Minani, président de l'Association des Transporteurs du Burundi précise qu'il n'y a rien de mauvais à attendre de ce nouveau mode de transport. Notons que la GTS opère au Burundi depuis 1997 dans les domaines de commercialisations des meubles, des véhicules et tracteurs, des extincteurs, des groupes électrogènes, des climatiseurs, des motos et tricycles..... Elle a déjà créé plus de 150 emplois.



L'APE est construit sur un véhicule de base appelé châssis-cabine, sur lequel est construit les différents carrosseries selon le souhait du client contrairement au tuk-tuk habituel

Un code de la route qui sème la confusion

Les transporteurs affirment ne pas être sensibilisés sur le code de la route en vigueur au Burundi. Déplorant certains articles imprécis ou non adaptés au transport collectif, ils estiment que sa révision apportera une plus-value

Le code de la route existe bel et bien au Burundi. Cependant, il contient « des articles qui sèment la confusion », indique Charles Ntirampeba, secrétaire général de l'Association des Transporteurs du Burundi (ATRABU).

Selon lui, les amendes sont très élevées dans le code. « Celui-ci privilégie les sanctions aux conseils », lâche-t-il avant de signaler qu'il attribue parfois au policier le pouvoir d'apprécier certains articles. Et de citer l'article 487 qui parle du transport des marchandises dangereuses interdites dans les véhicules de transport des personnes. M. Ntirampeba se demande alors ce que c'est une marchandise dangereuse ? Un policier peut considérer n'importe quelle marchandise comme dangereuse, annonce-t-il, pour abuser de son pouvoir.

Par ailleurs, ajoute-t-il, l'article 488 s'articule sur la vitesse maximale à ne pas dépasser pour le transport des personnes. Il s'interroge alors sur comment mesurer cette vitesse alors qu'on n'a pas d'instruments pour le faire. En plus, se désole M. Ntirampeba, le code n'est pas adapté à la réalité. Il informe qu'il y a des articles qui exigent de veiller au respect constant des règles d'utilisation des gares routières alors que ces infrastructures n'existent pas.

De plus, il s'interroge sur certains articles définissant les bagages admis à bord des bus comme les poussettes d'enfants repliés, les petits chariots à provision, les valises de petites dimensions au moment où les passagers Burundais n'en possèdent pas. Par contre, fait remarquer M. Ntirampeba, il fallait y introduire le régime de bananes qui, dans l'habitude des Burundais, surtout ceux habitant les collines est apporté via le transport rémunéré à leurs familles ou amis des centres urbains.

La vulgarisation, une priorité

Charles Ntirampeba estime qu'avant l'application du nouveau code de la route, sa publicité et sa vulgarisation s'avèreraient d'une impérieuse nécessité. Et de préciser : « Même certains conducteurs ne connaissent pas les articles qui les concernent. Certains d'entre eux ne sont pas au courant qu'ils sont responsables de la sécurité du transport, y compris lors de chaque embarquement et débarquement de passagers du véhicule. D'autres ignorent que le conducteur doit prendre les mesures nécessaires à la sécurité et donner en cas de besoin des instructions aux passagers. Ces derniers sont tenus à leur tour de les respecter ».

Il pense que peu de piétons, de cyclistes



Beaucoup d'animations autour de la gare des bus de l'ancien marché central

et de motocyclistes maîtrisent les règles applicables à eux dans la circulation routière. « Pourtant, l'accident peut être causé par l'un ou l'autre », témoigne-t-il. Cependant, M. Ntirampeba se réjouit qu'en 2013 un projet de la Mairie de Bujumbura ait été financé par la région de Wallonie Bruxelles (Belgique) et a occasionné une sensibilisation de 600 chauffeurs sur le

code de la route. Toutefois il demande une sensibilisation généralisée qui débiterait par l'enseignement fondamental, surtout que tout le monde est censé être un usager de la route dès le plus jeune âge.

Et de conclure : « Nous estimons que le code de la route aujourd'hui en révision tiendra compte des réalités sur terrain ».

Quelques dispositions contenues dans le code de la route en révision

INFRACTION	SANCTION
Contrefaçon, fabrication ou altération du certificat ou la plaque d'immatriculation	Servitude pénale de 6 mois à 3 ans et d'une amende de 50 000 FBu
Si le véhicule ne possède pas le certificat de contrôle technique obligatoire ou dont le certificat est expiré	Amende : -10 000 FBu pour la motocyclette -15 000 FBu pour le taxi-moto -20 000 FBu pour le véhicule de tourisme -30 000 FBu pour la voiture-taxi -35 000 FBu pour tout véhicule de transport de marchandises -50 000 FBu pour tout véhicule de transport de personnes jusqu'à 20 places -60 000 FBu pour tout véhicule de transport de plus de 20 à 30 places -70 000 FBu pour tout véhicule de transport de personnes de plus de 30 à 45 places -80 000 FBu pour tout véhicule de transport de personnes de plus de 45 à 65 places -100 000 FBu pour tout véhicule de transport de personnes de plus de 65 places
Conduit d'un véhicule automoteur sans être en possession de son permis de conduire ou refus de présenter son permis à la réquisition d'un agent qualifié	Amende de 10 000 FBu
Permis de conduire provisoire qui a dépassé la durée de sa validité	Amende de 20 000 FBu
Usage d'un permis de conduire dont on n'est pas propriétaire	Amende de 50 000 FBu
Utilisation du téléphone mobile au volant	Amende de 50 000 FBu
Non port de la ceinture de sécurité	Amende de 20 000 FBu
Porter atteinte à la réglementation relative à la signalisation routière ou aux panneaux de signalisation installés ou placés sur la voie publique	Peine de servitude pénale de 3 à 12 mois et d'une amende de 50 000 à 100 000 FBu

Tout faire pour comprendre l'assurance automobile en responsabilité civile

Un sujet primordial, celui de l'assurance de responsabilité civile automobile est à découvrir dans le cadre du dossier rédactionnel sur le dossier pédagogique du transport des personnes. Pour aborder ce sujet important pour tous, mais aussi complexe car il est un peu technique, nous avons rencontré Mme Eliane Ineza de Jubilee Insurance Company of Burundi, numéro 1 de l'assurance dans l'EAC.

La définition la plus simple est la suivante. L'assurance RC automobile, qui est obligatoire de par la loi, a pour but de garantir le conducteur d'un véhicule automobile contre les conséquences des dommages matériels ou corporels causés par son véhicule à des tiers. Mais avant d'entrer dans le détail de l'assurance automobile RC, il est bon de rappeler quelques notions de base en matière d'assurance.

L'assurance est une opération par laquelle une personne (l'assureur) s'engage à réaliser une prestation, dans le cadre d'un contrat d'assurance, au profit d'un autre individu (l'assuré) lors de la survenance d'un risque et moyennant le paiement d'une prime. Le risque constitue l'objet de l'assurance. Un risque est un événement imprévu qui pourrait se réaliser indépendamment de la volonté de l'assuré. En contrepartie de cette prestation, l'assuré verse une prime à l'assureur. Cette somme correspond au coût du risque et aux frais de fonctionnement de l'assureur. Une assurance doit être souscrite auprès d'une société qui est habilitée à exercer cette activité. La souscription s'effectue par la signature d'un contrat d'assurance. Entretien avec Eliane Ineza de Jubilee Insurance.

Burundi Eco (BE) : En matière d'assurance automobile, les assureurs parlent toujours d'assurance RC automobile, qu'est-ce que cela signifie ?

Eliane Ineza (EI) : L'assurance responsabilité civile (assurance RC auto) est l'assurance qui indemnise les victimes d'un accident de la route. Cette indemnisation concerne tant les dégâts matériels (aux véhicules) que corporels (aux personnes) si votre responsabilité est engagée. D'où l'appellation RC ou responsabilité civile. Si vous provoquez un accident avec votre véhicule, votre assureur indemniserait donc la partie adverse. Cette assurance constitue une obligation légale. Sans assurance RC auto, votre véhicule ne peut pas circuler sur la voie publique et vous serez civilement responsable de tous les dégâts que vous occasionnerez.

BE : En cas d'accident et de dommages, quel montant d'indemnisation est couvert par l'assurance ?

EI : Au Burundi, la RC automobile est illimitée. Cela signifie que tous les

dégâts occasionnés par un accident de la circulation couvert par une RC automobile sont pris en charge par l'assureur qui couvre le risque concerné. La responsabilité de l'accident devra au préalable être déterminée par les autorités compétentes.

BE : Qui est indemnisé ?

EI : Il faut distinguer deux situations différentes. La première, vous êtes responsable d'un accident. Dans ce cas, votre assurance responsabilité civile ou RC auto intervient pour rembourser les dégâts que vous avez causés à l'autre véhicule ou à tout autre tiers. En outre, si l'autre conducteur est blessé ainsi que ses passagers (ce sont les tiers), votre assurance prendra en charge leurs frais médicaux et indemniserait toute invalidité partielle et permanente en fonction d'un pourcentage à déterminer par un médecin dûment accrédité en la matière. En cas de décès, les ayants-droits seront également indemnisés. Pour le calcul de ces indemnités, le Code des Assurances en vigueur depuis le 7 janvier 2014 a barémisé les indemnités en fonction de certains critères tels que l'âge du tiers, ses revenus professionnels, etc.. Mais attention, puisque vous êtes responsable de l'accident, les dégâts causés à votre véhicule ne seront donc pas remboursés par votre RC auto. Pour être remboursé, il faut avoir contracté une assurance « tous risques » appelée également « assurance omnium », qui est plus intéressante, mais aussi plus chère car couvrant le remboursement de plus de dommages. Passons maintenant à la seconde situation dans laquelle vous n'êtes pas responsable de l'accident. L'assurance de la personne responsable de l'accident paie les dégâts causés à votre véhicule. Si vous êtes blessé, c'est également l'assurance de la personne responsable qui paie vos frais médicaux et qui vous indemnise de toute invalidité résultant de cet accident. Votre assurance

responsabilité civile ne paie donc jamais les dégâts causés à votre propre véhicule. Seule l'assurance « omnium » ou « tous risques » couvre les dégâts causés à votre propre véhicule. Si vous êtes blessé étant responsable de l'accident, votre assurance RC auto ne paie jamais vos frais médicaux. Pour cela, il existe une assurance spécifique qu'on appelle l'assurance conductrice.

BE : Donc si je comprends bien, avoir une assurance est très important. Ce n'est pas



L'assurance RC automobile, qui est obligatoire de par la loi, a pour but de protéger les matériels ou corporels causés par son véhicule à des tiers.

une sorte de taxe supplémentaire. C'est un moyen de me prémunir contre mes erreurs involontaires. Car si je n'ai pas d'assurance RC tout en étant responsable civilement des dommages causés à d'autres, je serai obligé de réparer les dommages et cela pourrait me coûter très cher s'il y a des blessés !

EI : C'est exact. C'est d'ailleurs pour cela que l'assurance RC auto est obligatoire. Car, et je me permets d'insister, si vous provoquez un accident de la route, les répercussions financières peuvent être particulièrement importantes et elles

peuvent atteindre des millions de francs burundais. Il est donc impératif d'être couvert par une assurance RC automobile qui vous évite de devoir prendre ces frais en charge. C'est pour cela que nous insistons auprès de nos clients pour s'assurer sur base annuelle et non trimestrielle ou semestrielle car un défaut d'assurance peut vous être très dommageable puisque tous les dédommagements seront à votre charge.

BE : Qui détermine la responsabilité en cas d'accident ?

veiller à ce que son véhicule soit assuré. En théorie, quelqu'un d'autre peut contracter l'assurance (appelé preneur d'assurance), mais il est conseillé de la souscrire soi-même en tant que propriétaire. De cette manière, vous êtes sûr que la prime de votre assurance sera payée à temps et que votre véhicule sera bien assuré. C'est important: car celui qui roule sans assurance peut être condamné à une amende et à une peine de prison et son permis de conduire peut lui être retiré.

BE : Pour quels véhicules dois-je contracter, ou non, une assurance RC auto ?

EI : Chaque véhicule qui peut se mouvoir par sa force mécanique sur la voie publique doit être couvert par une assurance RC auto distincte. Il s'agit donc de tous les véhicules motorisés, voitures, motos, tuk-tuks, bus, d'engin de chantier qui pourraient être amenés à circuler sur la voie publique, etc

BE : Quels sont les principaux types d'usage des véhicules au Burundi ?

EI : Les usages sont multiples, affaires et promenades destinées à un usage de particuliers, mais aussi transports rémunérés qui s'adressent à tous les véhicules destinés au transport des personnes et des choses moyennant une rémunération.

BE : Combien coûte l'assurance RC auto ?

EI : La prime de l'assurance RC auto est fixée librement par l'assureur. Les compagnies d'assurance calculent la prime en fonction de plusieurs critères tels que: principalement l'âge, l'usage du véhicule, sa puissance ainsi que des

données du preneur d'assurances. Certains assureurs se basent aussi sur un système de bonus-malus qui tient en compte la sinistralité du preneur d'assurance et/ou de l'assuré.

BE : Où la RC auto est-elle en vigueur ?

EI : Partout sur le territoire burundais. Au cas où vous voyagez hors de ce territoire, une couverture de l'extension territoriale sera requise en complément de votre assurance RC auto afin de couvrir tout dommage provoqué hors de nos frontières (COMESA).

BE : Tout cela est très intéressant et on voit que l'assureur a beaucoup de responsabilités et de devoirs, mais c'est le cas également du preneur d'assurance, c'est-à-dire du propriétaire du véhicule. Celui-ci a également beaucoup de devoirs et de responsabilités, il doit respecter lui aussi des règles strictes. Dans le cas contraire, l'assureur peut disposer d'un droit de recours en cas d'accident, quand ?

EI : Oui, c'est bien cela lorsqu'il dispose d'un droit de recours, l'assureur peut vous réclamer le remboursement de l'intégralité des indemnités versées. Je vais prendre quelques exemples précis :

1) Vous provoquez intentionnellement un accident. Par exemple, vous renversez sciemment un piéton. En revanche, si vous passez au rouge et que vous renversez un cycliste que vous n'avez pas vu arriver, il n'y a aucun droit de recours parce que dans ce cas, la collision n'a pas été provoquée volontairement.

2) Vous êtes ivre et vous provoquez un accident? Votre assureur dispose d'un droit de recours limité si le lien de causalité entre votre état d'ébriété et l'accident est prouvé.

3) Vous ne remplissez pas les conditions légales vous permettant de conduire un véhicule. Par exemple, si vous causez un accident avec votre voiture alors que votre permis de conduire vous a été retiré. Ou si vous ne respectez pas les conditions imposées par le permis de conduire provisoire.

4) Vous transportez trop de monde dans votre véhicule, c'est-à-dire que vous transportez plus de passagers que prévu par le contrat d'assurance ou si vos passagers occupent une place non prévue à cet effet comme par exemple le coffre.

5) Vous déclarez le sinistre trop tard. La plupart des polices d'assurance prévoient un délai maximal de 8 jours mais il vaut mieux, bien entendu, déclarer l'accident le plus vite possible.

BE : Quand l'assureur peut-il décliner sa responsabilité ?

EI : Si votre véhicule est volé et que le voleur provoque un accident, sa responsabilité n'est pas couverte par cette assurance. Bien sûr, vous ne serez pas non plus responsable, mais vous devrez néanmoins déclarer le vol à la police. Les victimes de l'accident peuvent en effet s'adresser au Fonds de garantie automobile prévu par le Code des Assurances pour bénéficier d'une indemnisation. Si vous perdez le contrôle de votre véhicule à la suite d'une rupture d'anévrisme et que votre voiture fonce dans une maison, cela ne serait absolument pas votre faute. Les propriétaires de la maison dans laquelle vous vous êtes encastré ne devraient donc pas se retourner contre votre assureur, mais plutôt s'adresser aussi au Fonds de garantie automobile qui indemniserait les dommages à votre place.



le conducteur d'un véhicule automobile contre les conséquences des dommages

EI : En cas d'accident, et puisque la notion de « règlement à l'amiable » n'existe pas encore au Burundi, il faut contacter un officier de police de la sécurité routière habilité à dresser un constat. Il transmettra le rapport de son constat d'accident qui s'appelle un Pro Justitia auprès du parquet. C'est le parquet qui déterminera ensuite la responsabilité de chaque partie prenante à l'accident par le biais d'un Procès-Verbal.

BE : Qui doit conclure une assurance RC auto ?

EI : Le propriétaire du véhicule au nom duquel le véhicule est immatriculé, doit

Des conditions à respecter avant de prendre la route

Avant de mettre un véhicule en circulation, avant de prendre la route, il existe des conditions que tout conducteur doit respecter

Un véhicule de promenade et de transport en commun doit disposer de plusieurs documents officiels avant tout engagement dans la route. Ces documents peuvent être à tout moment contrôlés par un agent de la circulation dûment mandaté.

Les documents officiels indispensables

Il s'agit tout d'abord du certificat d'immatriculation du véhicule qui doit mentionner de nombreuses informations concernant à la fois le propriétaire du véhicule et les caractéristiques de ce dernier.

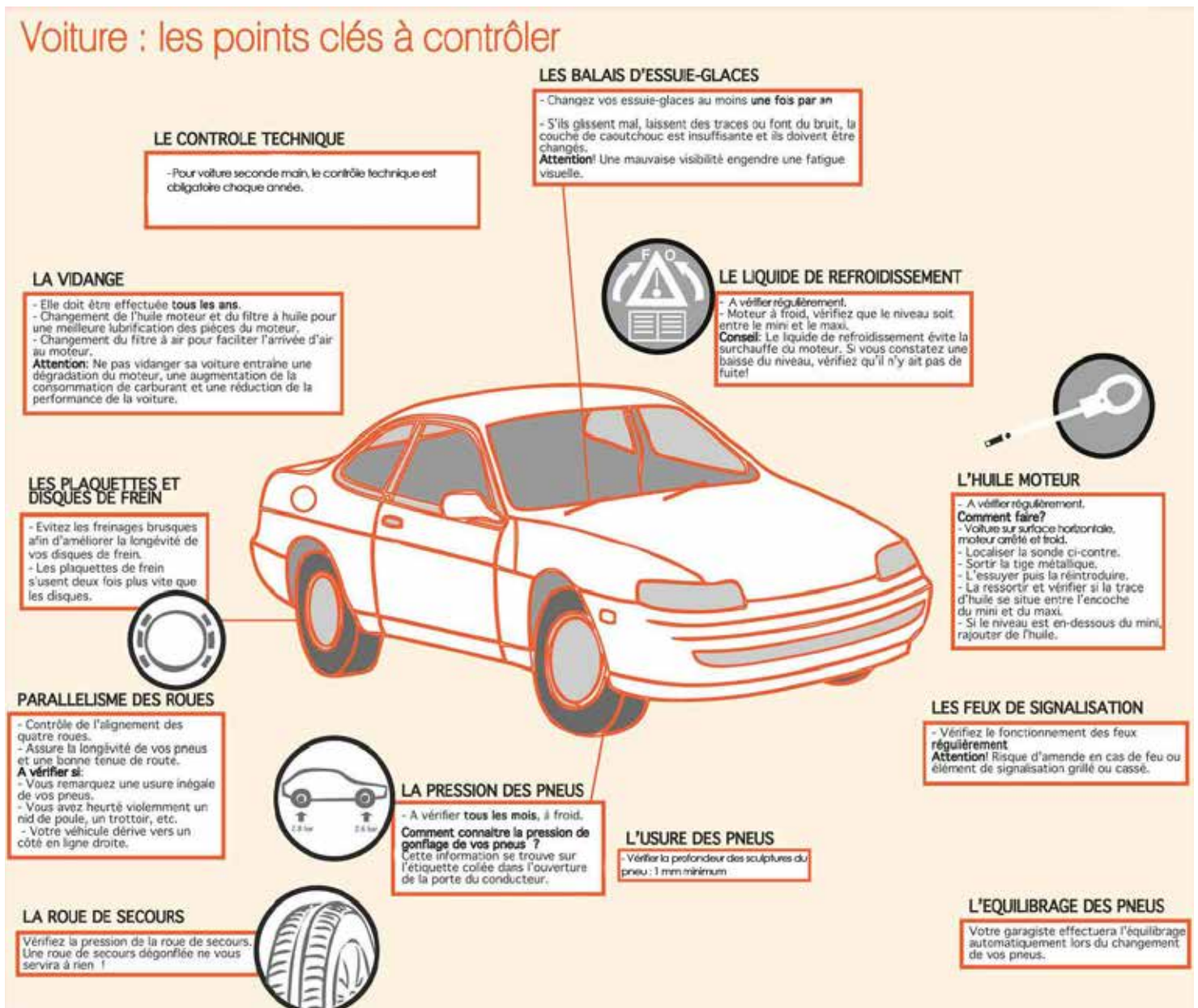
Le deuxième document indispensable concerne directement le conducteur, c'est-à-dire la personne se trouvant au volant du véhicule. Il s'agit du permis de conduire. Si un véhicule automobile est d'abord et avant tout un moyen de déplacement et de transport des personnes ainsi que des bagages et des marchandises, il peut se révéler dangereux dans certains. En effet, un véhicule en mauvais état ou conduit par une personne qui ne jouit pas de toutes ses facultés (vision, réflexes) ou qui est sous l'emprise des stupéfiants (drogues, médicaments) ou des boissons alcoolisées (bières, vins, alcools), peut devenir un danger pour autrui.

Il est donc indispensable de disposer d'une assurance automobile de type « responsabilité civile ». Cette assurance délivrée par une compagnie d'assurance agréée, est également obligatoire et peut être exigée

lors d'un contrôle routier. Enfin, il est également indispensable de disposer du certificat de contrôle technique délivré par le service compétent agréé.

Un véhicule en bon état de fonctionnement respectant les normes de sécurité requis

Prendre la route implique des conditions, mais aussi une vraie responsabilité pour celle ou celui qui se mettra au volant. Il est bien évidemment également indispensable de disposer d'une voiture en bon état qui respecte les conditions minimales de bon fonctionnement en matière de sécurité. Parmi celles-ci, mettons en évidence les freins, la qualité des pneus et leur degré d'usure, la pression de ces pneus, le parallélisme des roues, l'équilibrage de ces roues, les feux de signalisation, les balais d'essuie-glaces. Voici un schéma de synthèse.



Sécurité active et sécurité passive

La sécurité «active» et celle dite «passive» s'avèrent nécessaires dans la circulation routière. Avant d'en parler, il sied de rappeler les trois sécurités principales :

Sécurité primaire, secondaire et tertiaire

Les recherches en matière de sécurité routière portent sur trois domaines de sécurité :

La sécurité primaire intervient dans trois domaines complémentaires pour **éviter les accidents**: le conducteur, le véhicule, les infrastructures routières. La sécurité secondaire concerne tous les éléments destinés à diminuer les conséquences de l'accident. Les véhicules sont conçus de manière à amortir le choc et préserver l'habitacle. La sécurité tertiaire porte sur les actions de secours une fois que l'accident s'est produit afin d'organiser les secours et d'éviter un sur-accident. L'analyse d'un accident permet d'en saisir les causes pour éviter qu'il ne se reproduise.

Sécurité active

La sécurité active fait partie de la sécurité primaire.

Les éléments de la **sécurité «active»** sont ceux qui contribuent à éviter l'accident: suspensions, freins, pneumatiques, ABS,

ESP, reprises du moteur, éclairage, rétroviseurs, indicateur de la température extérieure, etc.

On n'insistera jamais assez sur l'état du véhicule et sur les conséquences d'un mauvais équipement ou entretien (le contrôle technique est-il performant et efficient ?). C'est le cas notamment des suspensions. Un **véhicule dont les amortisseurs** sont défaillants a une moins bonne tenue de la route. Le risque de perte de contrôle, surtout lors des freinages dans les virages des collines et montagnes est réel.

C'est le même risque pour les pneus usés ou mal gonflés. Attention également à l'équilibrage et au pinçage des roues avant ! La sécurité «active» concerne également toute la technologie d'un véhicule et son équipement électronique destinés à éviter l'accident. On peut citer l'ABS (Anti Blocage Système) dont est équipée la majorité des voitures. Lors d'un freinage violent, il empêche que les roues ne se bloquent. Le conducteur peut donc continuer à manœuvrer pour éviter un obstacle par exemple et il peut continuer à freiner sur une surface glissante.

L'ESP (Electronic Stability Program) aide à maintenir la trajectoire quand la voiture dérape, par un système de capteurs électroniques et en agissant sur les freins. Le BAS ou AFU (Brake Assistant System) est un complément de l'ABS. Il augmente la

puissance de freinage quand le conducteur freine très rapidement. Il permet un freinage plus court. L'antipatinage agit sur les roues motrices pour moduler le freinage. D'autres équipements apparaissent régulièrement, en particulier dans le domaine de l'interaction entre les véhicules (calcul de distance par rapport à la voiture précédente ou à un obstacle).

Sécurité passive

La sécurité «passive» fait partie de la sécurité secondaire. Les éléments de la **sécurité «passive»** sont ceux qui permettent de **limiter les dégâts** lorsque l'accident survient : ceinture de sécurité, airbag, appui-têtes, renforts de caisse, déformation de la structure, etc. La sécurité «passive» concerne donc les équipements d'une voiture destinés à **protéger les passagers d'un véhicule en cas d'accident**.

Ce sont les airbags et la ceinture de sécurité. Ils se complètent et doivent être utilisés simultanément pour un maximum d'efficacité. Des capteurs mesurent une décélération très rapide et déclenchent le détendeur de l'airbag et le prétensionneur de la ceinture. L'action de la ceinture amortit ainsi le choc du passager contre l'airbag. Les ceintures sont également **équipées de limiteurs d'efforts** pour limiter la pression du corps (essentiellement le thorax) contre la ceinture.



Les éléments de la sécurité «passive» sont ceux qui permettent de limiter les dégâts lorsque l'accident survient (ceinture de sécurité, airbag, appui-têtes, ...)

Comment apprendre à l'enfant à traverser une rue ?

Alors que des dizaines de milliers d'enfants utilisent la route surtout pour se rendre à l'école, il est utile de rappeler les règles de sécurité à observer pour les traverser. A ce niveau, les parents, les enseignants et tous les adultes ont un devoir de pédagogie et de vigilance à observer pour la protection des enfants.

Les enfants n'ont pas la même expérience de la circulation que les adultes et n'ont pas les mêmes capacités. L'enfant a une réelle difficulté pour repérer l'origine des sons, pour évaluer les distances et la vitesse des véhicules. Il a également des difficultés pour se concentrer sur une seule chose à la fois. Son panorama visuel est limité et les autres usagers de la route peuvent avoir des difficultés pour le voir en raison de sa petite taille.

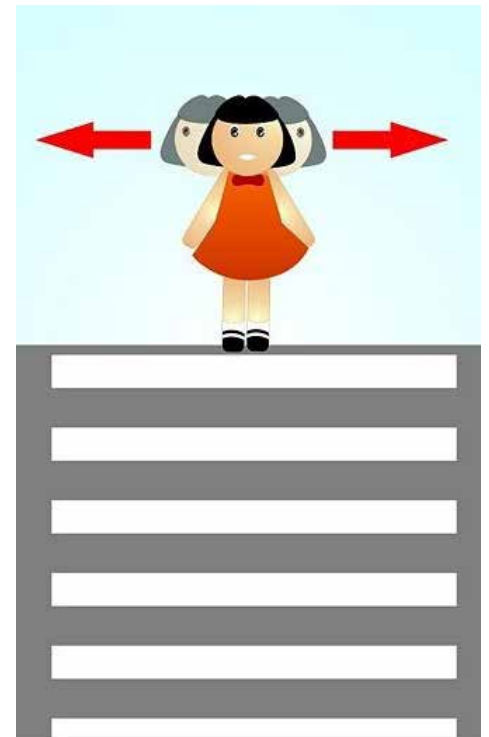
Pour traverser une rue, expliquez à l'enfant qu'il faut :

- Traverser sur un passage pour piétons. Depuis peu, la plupart des grands carrefours de la capitale sont équipés de feux tricolores et de passages protégés pour piétons. Il est donc impératif de bien observer le fonctionnement de ces nouvelles installations et d'attendre que le feu dédié aux seuls piétons soit vert pour entamer la traversée. Cependant, il faut rester attentif et vigilant car certains automobilistes ne respectent pas les règles du code de la route et ne considèrent pas le piéton comme prioritaire lorsqu'il est sur un passage protégé ! Donc, même si le feu est rouge pour les voitures et vert pour les piétons, il ne faut s'engager uniquement que si tous les véhicules sont à l'arrêt.

- S'il n'y a pas de passage pour piétons, l'en-



fant doit choisir un endroit où il verra bien et, loin des deux côtés, où il sera visible. Il est très important que l'enfant soit visible par les autres usagers de la route. Il doit donc apprendre à bien observer les autres et en particulier les conducteurs de véhicules et ainsi prendre garde à l'égard des automobilistes qui conduisent en téléphonant. Dans ce cas, l'enfant doit se méfier et attendre. Non seulement il doit veiller à être visible, mais l'idéal est qu'il ait été vu par le conducteur. Il faut en effet savoir qu'en Europe 25 % des piétons accidentés étaient masqués par un obstacle



au moment de la traversée. Il faut essayer de traverser dans une zone dégagée, où le piéton peut voir les autres usagers de la route et surtout est visible. Avant de s'engager sur la chaussée, regarder à gauche et à droite puis encore à gauche. Si la voie est libre, entamer la traversée en continuant à regarder à gauche d'abord, à droite ensuite. Ne jamais courir en traversant, car on risque de tomber sur la chaussée. La traversée doit être directe (perpendiculaire au trottoir), car il faut parcourir le chemin le plus court sur la chaussée. Il ne faut pas traverser en diagonale, car le chemin est plus long et le danger plus grand.





Toujours attentifs aux besoins du client.
Votre satisfaction, Notre succès.



L'Imprimerie HOPE DESIGN, partenaire incontournable pour votre communication imprimée

E-mail: hopedesign@hopedesign.bi

Site Web : www.hopedesign.bi



Représentant de COLOP Autriche au Burundi

Rohero II, Avenue MOSO n°23

B.P. 6164 Bujumbura - BURUNDI

Tél: +257 22 27 59 44

COURS DE FRANÇAIS, KIRUNDI, KISWAHILI & INFORMATIQUE

Nouvelles sessions de cours collectifs :
première semaine de février 2019

INSCRIPTIONS ET REINSCRIPTIONS :

du 10 nov. au 21 déc. 2018 puis du 7 au 31 janvier 2019

du lundi au vendredi : 8h30 – 12h00 / 14h-17h30



Les nouveaux candidats ?

Cette session est aussi pour **VOUS !**

Venez passer un test de positionnement en Français **GRATUIT**
les mardis et jeudis, de 16h00 à 17h00

Condition : Vous devez savoir lire et écrire en langue maternelle.

Plus d'information : secdl@ifburundi.org - +257 22 22 23 51

9, Chaussée Prince Louis Rwagasore - www.ifburundi.org - Facebook : Institut Français du Burundi