UNIVERSITÉ DU BURUNDI
GRENIER DU SAVOIR DU BURUNDI
Dépôt institutionnel officiel
https://repository.ub.edu.bi

Problématique de la gouvernance dans le secteur du transport en commun au Burundi : cas de la mairie de Bujumbura

Nzeyimana, Laurent

2023-09
UB
https://repository.ub.edu.bi/handle/123456789/406

Document téléchargé depuis le **Grenier du Savoir du Burundi** — https://repository.ub.edu.bi

UNIVERSITE DU BURUNDI

FACULTE DES LETTRES ET SCIENCES HUMAINES

MASTER EN SOCIETES, POUVOIRS, TERRITOIRES ET DEVELOPPEMENT DURABLE

==========

PROBLEMATIQUE DE LA GOUVERNANCE DANS LE SECTEUR DU TRANSPORT EN COMMUN AU BURUNDI : CAS DE LA MAIRIE DE BUJUMBURA

Par :

Laurent NZEYIMANA

Mémoire

présenté et soutenu publiquement en vue de l'obtention du diplôme de Master en Science Politique

---

Sous la direction de :

Pr. SENTAMBA Elias

Bujumbura, septembre 2023

MEMBRES DU JURY

Président : Dr TOYI Oscar

Directeur : Pr. SENTAMBA Elias

Secrétaire : Dr BANSHIMIYUBUSA Denis

DEDICACE

A mes parents ;

A mes frères et sœurs ;

A mes cousins et cousines ;

A ma très chère épouse Cécile KAYUVYI ;

A mes fils Don Dave DUSHIME et Lévis Eloi NTWARI ;

A mon regretté fils Lyam Prince de la Paix MAHORO ;

A toute ma famille.

REMERCIEMENTS

Si ce travail vient d'être réalisé, c'est grâce à de multiples soutiens et d'efficaces concours. Nous aimerions exprimer nos sentiments de gratitude et de reconnaissance à toute personne qui, d'une manière ou d'une autre, a apporté sa contribution à son aboutissement.

Ainsi, nos sentiments de gratitude sont sincèrement adressés :

Au Professeur Elias SENTAMBA qui a accepté de guider nos pas de chercheur malgré ses nombreuses obligations académiques. Sa rigueur scientifique et ses remarques pertinentes nous ont été d'une importance capitale. Qu'il trouve ici le fruit de son ouverture d'esprit.

A tous nos enseignants aussi bien du primaire, du secondaire que de l'université, en particulier à tous les professeurs qui nous ont enseigné au niveau du mastère, qu'ils trouvent ici nos sincères remerciements.

Nous ne saurions manquer d'adresser notre gratitude à nos chers parents, nos frères et sœurs, nos chers amis qui nous ont toujours encouragé au cours des moments de détresse, tout au long de nos études, qu'ils trouvent ici nos sincères remerciements.

Nous profitons en fin de cette occasion pour remercier vivement les familles Bonaventure KAYUVYI, la famille Célestin MBONIHANKUYE ainsi que toutes personnes qui, à des moments divers, de près ou de loin, ont contribué à l'aboutissement de ce travail.

Nous ne pouvons pas oublier la contribution des agents du Ministère du Commerce, des Transports, de l'Industrie et du Tourisme, des agents de la Mairie de Bujumbura, des agents de l'OTRACO, de l'OBR, de l'OAG, de l'ARTRABU et de la PARCEM. Nous soulignons également la contribution combien importante de nos enquêtés : ils ont accepté de consacrer leur temps à compléter nos questionnaires et à répondre à nos entretiens malgré leurs multiples préoccupations. Nous en sommes très reconnaissants.

Laurent NZEYIMANA

RESUME

Le concept « gouvernance » est traduit de l'anglais « *governance* ». Issu du monde de l'entreprise, il est apparu pour la première fois chez les économistes américains pour désigner la « gouvernance d'entreprises », ou « *corporate governance* » en anglais. Il s'agit de l'ensemble des processus, des réglementations, des lois et institutions destinées à cadrer la manière dont l'entreprise est dirigée, administrée et contrôlée.

Au cours des années 80, la notion de « gouvernance » fait son apparition dans un autre champ, celui des relations internationales. Elle est employée par les institutions financières (FMI, BM) pour définir les critères d'une bonne administration publique dans les pays soumis à des programmes d'ajustement structurel. Les organismes de prêt internationaux préconisent la gouvernance, par le biais de leurs aides à la démocratisation des institutions africaines, à la transparence dans la gestion de la chose publique ainsi qu'à la lutte contre la corruption.

C'est par exemple dans cette perspective que le Burundi s'engage dans un processus de réformes profondes d'institutions, inspirées par une nouvelle constitution issue d'Accord d'Arusha pour la paix et la réconciliation, et qu'il fait de la gouvernance un des principes sacro-saints. Faisons remarquer que des notions telles que la redevabilité, la transparence, la lutte implacable contre la corruption, etc., sont inhérentes audit concept de « gouvernance ».

Et comme s'en réclament toutes les institutions de la République, nous avons cherché à analyser son application en Mairie de Bujumbura. En prenant le seul secteur du « transport en commun des personnes », un service fort important dans mobilité quotidienne de la population, nous nous sommes rendu compte que les populations ignorent que les dirigeants sont redevables envers elles d'une part, et les autorités profitent de cette ignorance et font l'impasse sur le paradigme de gouvernance et sur les principes sous-jacents d'autre part.

Cela explique les nombreuses difficultés du secteur « transport en commun des personnes » : bien qu'il génère des ressources considérables pour le trésor public, il est touché par la corruption car des agents chargés de délivrer les contrôles techniques et des policiers chargés de la circulation routière n'exercent pas convenablement leur rôle. Il en découle un fonctionnement chaotique (corruption, vétusté des bus de transport, manque de discipline minimal des conducteurs et des « convoyeurs », etc.) dont soufrent les passagers ordinaires.

ABSTRACT

The concept “governance” is translated from the English “governance”. Coming from the business world, it appeared for the first time among American economists to designate “corporate governance”, or “corporate governance” in English. It is the set of processes, regulations, laws and institutions intended to frame the way in which the company is directed, administered and controlled.

During the 1980s, the notion of “governance” made its appearance in another field, that of international relations. It is used by financial institutions (IMF, WB) to define the criteria of good public administration in countries subject to structural adjustment programs. International lending organizations advocate governance, through their aid for the democratization of African institutions, transparency in the management of public affairs and the fight against corruption.

It is in this perspective, for example, that Burundi is embarking on a process of profound institutional reform, inspired by a new constitution resulting from the Arusha Accord for peace and reconciliation, and that it is making governance one of the sacrosanct principles. Note that notions such as accountability, transparency, the relentless fight against corruption, etc., are inherent in the concept of “governance”.

And as claimed by all the institutions of the Republic, we have sought to analyze its application in the Town Hall of Bujumbura. By taking the sole sector of "public transport of people", a very important service in the daily mobility of the population, we realized that the populations are unaware that the leaders are accountable to them on the one hand, and the authorities take advantage of this ignorance and ignore the paradigm of governance and the underlying principles on the other hand.

This explains the many difficulties of the "public transport of people" sector: although it generates considerable resources for the public treasury, it is affected by corruption because the agents responsible for issuing technical controls and the police in charge of traffic road do not perform their role properly. This results in a chaotic operation (corruption, dilapidated transport buses, minimal lack of discipline of drivers and “conveyors”, etc.) from which ordinary passengers suffer.

TABLE DES MATIÈRES

MEMBRES DU JURY ..... **i**
DEDICACE ..... **ii**
REMERCIEMENTS ..... **iii**
RESUME ..... **iv**
ABSTRACT ..... **v**
TABLE DES MATIÈRES ..... **vi**
LISTE DES PHOTOS ET TABLEAUX ..... **ix**
LISTE DES GRAPHIQUES ..... **x**
LISTE DES SIGLES ET ABREVIATIONS ..... **xi**
AVANT-PROPOS ..... **xii**
INTRODUCTION GENERALE **1**
1. Contexte et justification du sujet 1
1.1. Intérêt scientifique 2
1.2. Intérêt social du sujet 2
2. Choix de la Mairie de Bujumbura 3
3. Problématique et hypothèse de travail 4
3.1. Problématique 4
3.2. Hypothèses 5
4. Approches et méthodologie de travail 5
4.1. Approches théoriques 5
4.2. Approche méthodologie 6
5. Délimitation du sujet 7
6. Articulation du sujet 7
CHAPITRE I : CADRE CONCEPTUEL ET THEORIQUE **8**
1. Notion du concept de « gouvernance » 8
1.1. Définition 8
1.2. Dimension de la gouvernance 11
1.2.1. La gouvernance dans le domaine politique 12
1.2.2. La gouvernance dans le domaine économique 13
1.2.3. La gouvernance dans le domaine administratif 14
1.3. Les indicateurs de la gouvernance 14
1.3.1. Etat de droit 14

1.3.2. Une bonne administration publique 15
1.3.3. La redevabilité ou l'imputabilité 16
1.3.4. La transparence 17
1.3.5. La participation 18
1.4. Le transport en commun 18
1.4.1. La gouvernance dans le transport en commun 19
1.4.2. Politique publique en matière de transport 20
1.4.3. Le rôle socio-économique du transport 21
Conclusion du premier chapitre 22
CHAPITRE II : ETAT DES LIEUX DE TRANSPORT EN COMMUN EN MAIRIE DE BUJUMBURA 23
1. Présentation de la Mairie de Bujumbura 23
2. Organisation de la Mairie de Bujumbura 24
2.1. Domaine administrative 24
2.2. Domaine économique : les ressources de la Mairie 28
3. Les ressources perçues dans le domaine de transport 29
3.1. Taxe municipale 29
3.2. Taxes de stationnement 30
3.3. Location des espaces publics municipaux 31
4. Les infrastructures de transport en commun 34
4.1. Le secteur routier 34
4.1.1. La commune Mukaza 35
4.1.2. La commune Ntahangwa 36
4.1.3. La commune Muha 38
4.2. Les véhicules (le parc automobile) 40
4.3. Les partis prenants dans le transport en commun 42
4.3.1. L'Office de transport en commun (OTRACO) 42
4.3.2. Le Ministère ayant le transport dans ces attributions 46
4.3.3. La police spéciale de roulage et de la sécurité routière 47
4.3.3.1. Le service de prévention 47
4.3.3.2. Le service judiciaire 47
4.3.3.3. Le service chargé de délivrer les permis de conduire 48
5. Les problèmes liés au transport en commun en Mairie de Bujumbura 50

Conclusion du deuxième chapitre 56

CHAPITRE III : ANALYSE DES DEFIS DANS LE SECTEUR DE TRANSPORT EN COMMUN EN MAIRIE DE BUJUMBURA 57

Introduction 57

1. Analyse à partir de la gestion des ressources de la Mairie de Bujumbura 57

1.1. Attitude des autorités en termes de transparence 57

1.2. Attitude des autorités en matière de redevabilité 59

2 Analyse à partir du contexte organisationnel 61

2.1. Le moyen de déplacement quotidien des citadins 61

2.2. Appréciation de l'état des bus par les passagers 62

2.3. Attitude des conducteurs en vers les passagers 66

2.4. Attitude des policiers envers les bus de transport 69

2.5. Appréciation sur l'état des routes en Mairie de Bujumbura 71

3. Analyse des stratégies des acteurs : problème de responsabilité 74

3.1. La police de roulage et de la sécurité routière 74

3.2. Au niveau de l'OTRACO 75

Conclusion de troisième chapitre 77

CONCLUSION GENERALE 78

BIBLIOGRAPHIE 80

ANNEXES 84

LISTE DES PHOTOS ET TABLEAUX

Photos

Photo 1 : Véhicules en réparation au quartier de Buyenzi 36
Photo 2 : Boulevard Lieutenant Général Adolphe NSHIMIRIMANA en état de dégradation..... 37
Photos 3 : Etat des routes dans la zone de Musaga 39
Photo 4 : Photo de certains bus de l'OTRACO qui ne sont plus fonctionnels 44
Photo 5 : l'image du hangar où se font les opérations de contrôle technique 45
Photo 6 : L'image montre intérieure du hangar de la photo numéro $n^0$5 45
Photo 7 : photo montrant une moto avec l'excès de passagers 51
Photos 8 : L'intérieur de certains bus de transport en commun 64
Photo 9 : Un bus de transport sans vitre 65
Photo 10 : Les passagers à Carama sur une file d'attente 67
Photo 11 : Image qui montre l'état des passagers dans le bus venu de Carama 67
Photo 12 : Image qui montre état de la route à Musaga 73

Tableaux

Tableau 1 : Tableau des taxes municipales pour le transport rémunéré 29
Tableau 2 : Tableau des taxes de stationnement pour le transport rémunéré 30
Tableau 3 : Recettes de la Mairie : taxe municipale/an en Fbu. 33
Tableau 4 : Recettes de la Mairie au niveau du stationnement/an en Fbu. 33
Tableau 5 : Véhicules immatriculés par l'OBR en 2020 41
Tableau 6 : Lignes de service de l'OTRACO à l'intérieur du pays et en Mairie de Bujumbura 42
Tableau 7 : Effectif des bus et leur localisation 43
Tableau 8 : Types de véhicules et permis de conduire y relatif 49
Tableau 9 : Des cas d'accidents constatés par la PRSR de 2010- 2019 54

LISTE DES GRAPHIQUES

Graphique 1 : Cas d'accidents constatés par la PSR de 2010 à 2019 54
Graphique 2 : Les moyens de déplacement quotidien 61
Graphique 3 : Etat des véhicules utilisés dans le transport en commun en Mairie de Bujumbura 63
Graphique 4: Graphique montrant les différentes opinions sur l'excès de passagers 66
Graphique 5 : Fréquence de contrôle des bus par les policiers 69
Graphique 6 : L'état des routes empruntées par les bénéficiaires des bus. 72

LISTE DES SIGLES ET ABREVIATIONS

ATRABU : Association des Transporteurs du Burundi

BM : Banque Mondiale

CEPBU : Communauté des Eglises Pentecôtes de Burundi

COTEBU : Complexe Textile du Burundi

DESS : Diplôme des Etudes Supérieures Spécialisées

FLSH : Faculté des Lettres et Science Humaines

ISTEEBU : Institut des Statistiques des Etudes Economiques du Burundi

GUP : Guichets Uniques Provinciaux

OAG : Observatoire de l'Action Gouvernementale

OBR : Office Burundais des Recettes

ODECA : Office de Développement du café du Burundi

OMS : Organisation Mondiale de la Santé

OPJ : Officier de Police Judiciaire

OTRABU : Office de Transport du Burundi

OTRACO : Office de Transport en Commun

PARCEM : Parole et Action pour le Réveil des Consciences et le Changement des Mentalités

PNUD : Programme des Nations Unis pour le Développement

PSRSR : Police Spéciale de Roulage et de la Sécurité Routière

PUF : Presse Universitaire de France

RN : Route Nationale

UB : Université du Burundi

AVANT-PROPOS

Le présent travail de recherche n'est pas le fruit d'une seule personne. C'est le résultat de la conjugaison de plusieurs efforts de diverses personnes et ces dernières apparaissent dans le remerciement. La rédaction du présent travail se situe dans le cadre de l'obtention d'un diplôme de Master en science politique à l'université de Burundi.

Cette rédaction consiste à démontrer les problèmes connus dans le secteur de transport en commun en Mairie de Bujumbura. Notre problématique consiste à comprendre pourquoi es autorités burundaises en générale et celles de la Mairie de Bujumbura en particulier se font sourde oreilles lors de l'applicabilité des principes de la gouvernance. La notion de gouvernance comme une nouvelle méthode de réforme administrative a commencé dès les années 90 en Afrique. La question de « gouvernance » compte parmi les préoccupations récurrentes des organisations internationales. La bonne gouvernance apparait comme une condition *sine qua none* dans le développement économique. Cette ingérence de l'Occident dans la réforme de la gouvernance politique et économique fut également observée dans la conditionnalité des aides envers les pays dit sous-développés à l'adoption de réformes liées à la bonne gouvernance. Les réformes que doivent soutenir les donateurs vers la démocratie sont appelées « good govenance » ou « good goverment ».

L'ouverture de l'Afrique à la bonne gouvernance était une obligation vis-à-vis de sa dépendance extrême à l'égard des bailleurs pour la continuation des activités administratives les plus élémentaire (salaire des fonctionnaires, investissement, le maintien minimal des infrastructures). S'inscrivant dans la sociologie compréhensive de Max Weber, notre recherche montre que malgré les initiatives du pays pour promouvoir la bonne gouvernance, relancée depuis l'accord d'Arusha de 2000 au Burundi, les autorités restent entravées dans la mise en application desdits principes pour une gouvernance effective, car les Burundais ignorent que les dirigeants sont redevables envers eux. Ils profitent donc cette ignorance pour le non applicabilité des principes de la gouvernance.

INTRODUCTION GENERALE

1. Contexte et justification du sujet

En tant que service d'utilité publique et générateur de revenues, les transports jouent un rôle primordial dans le développement socio-économique d'un pays. Ils ont joué un rôle considérable dans l'histoire économique et sociale du monde et plus particulièrement dans les pays développés où l'évolution des échanges a été favorisée par l'amélioration des services de transport. Le transport des personnes est lié à la vie quotidienne d'un grand nombre de citoyens, il est aussi un sujet de préoccupation 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 production et d'approvisionnement.

Pour arriver à cerner le travail sur la ***« problématique de la gouvernance dans le secteur de transport en commun au Burundi : Cas de la Mairie de Bujumbura »***, la question de « gouvernance » et de sa réforme compte parmi les préoccupations récurrentes des institutions internationales. La « bonne gouvernance » est perçue comme une nouvelle méthode de réforme administrative. « La bonne gouvernance » implique : l'Etat de droit, la bonne administration, la redevabilité du gouvernement, la transparence dans la gestion des ressources et la participation des acteurs non gouvernementaux (les privés et la société civile).

En choisissant ce travail ci-haut cité, nous avons été motivé par le fait que la promotion de la gouvernance est inscrite dans les textes fondamentaux et les documents politiques importants de la République du Burundi : la Constitution, la Vision Burundi 2020-2025, La stratégie Nationale de Bonne gouvernance et lutte contre la corruption, etc.

Selon Sophia MAPPA ; *« en 1989, une institution financière internationale comme la Banque Mondiale identifie la crise du continent africain comme une crise de « gouvernance », terme préférable à « gouvernement » ou « leadership », car il ne préjuge pas d'un niveau social ou d'un régime particulier : corruption, absence de droit fondamental, gouvernement personnel non responsable »*[1].

Les réformes que doivent soutenir les bailleurs de fond (FMI, BM) vont promouvoir la notion de « bonne gouvernance » et vont conditionner leurs aides à la démocratisation des institutions africaines, surtout à la transparence dans la gestion des affaires publics.

[1] MAPPA (S.) (sous dir.), *Développer par la démocratie ? Injonction occidentales et exigence planétaire,* Paris, Karthala, 1995, p.440.

Le thème portant sur *« la gouvernance dans le secteur de transport »* revêt un intérêt double : un intérêt scientifique et un intérêt social.

1.1. Intérêt scientifique

A propos du concept « gouvernance », différents travaux scientifiques[2] et des rapports[3], ont été réalisés au Burundi, mais aucun de ces travaux n'a porté sur la gouvernance dans le secteur de transport en commun en Mairie de Bujumbura.

L'apport nouveau du présent travail est d'analyser les problèmes rencontrés dans le secteur de transport en commun en Mairie de Bujumbura tout en se focalisant sur les indicateurs de la gouvernance, afin de relever les performances et les insuffisances que connaît cette entité territoriale (Mairie de Bujumbura). C'est là où réside l'intérêt scientifique de notre recherche.

1.2. Intérêt social du sujet

La bonne gouvernance suppose une culture de redevabilité à tous les niveaux de responsabilité. Elle suppose également l'amélioration de la transparence dans la gestion des affaires publiques, suivie d'une performance de l'administration publique ainsi que les bonnes conditions de transports des citadins.

L'applicabilité de ces principes permet le renforcement de l'Etat de droit qui accorde une importance à la primauté de la loi.

Réfléchissant sur la gouvernance, Myriam GERVAIS parle du *« bon gouvernement, la façon dont un gouvernement gère les ressources sociales et économiques d'un pays. Le bon gouvernement (saine gestion des affaires publiques) désigne un exercice du pouvoir, à divers échelons du gouvernement »*[4]. Ici l'auteur souligne qu'un bon gouvernement s'intéresse à la transparence dans la gestion des ressources économiques et sociales.

La malversation des ressources économiques ouvre donc les portes à la corruption, conduit à la chute de l'économie du pays comme le dit Robert KLITGAARD : *« La corruption dévore l'économie et l'action politique des pays du tiers monde »*.[5]

---

[2] SENTAMBA (E.), *Etude sur la gouvernance au Burundi*, Rapport définitif, Mai 2005.
[3] OAG, *Evaluation de l'action du gouvernement post transition, une année de pouvoir*, Bujumbura, septembre, 2006.
[4] GERVAIS (M.), *« La bonne gouvernance et l'Etat en africain : la position de l'aide canadienne »* p.123-135, cité in GEMDEV, *Les avatars de l'Etat en Afrique*, Paris, Karthala, 1997, p.135.
[5] KLIGAARD (R.), *Combattre la corruption*, (trad.), Paris, Nouveaux Horizons, 1995, p.8.

La corruption est souvent associée au problème de la gouvernance et à l'absence de la transparence dans la gestion des affaires publiques. Elle constitue donc une menace potentielle au développement.

L'analyse du secteur de transport au Burundi en général et en Mairie de Bujumbura en particulier, contribuera à l'exploration des dimensions de la gouvernance sous ses aspects : politique, administratif, économique et social. La réalisation d'un tel travail de recherche devrait permettre aux autorités du pays en général et ceux de la Mairie de Bujumbura en particulier d'intérioriser les principes de la gouvernance ainsi que l'amélioration du secteur de transport. C'est là où réside l'intérêt social de notre recherche.

Au Burundi la promotion de la « gouvernance » est inscrite dans les textes fondamentaux et les documents politiques importants de la République du Burundi : *« ...renforcer la gouvernance, la sécurité et la sauvegarde de la souveraineté nationale et mobiliser les ressources, améliorer la gestion des dépenses publiques et développer la coopération régionale et internationale »*[6].

Nous allons essayer d'appliquer certains principes de la gouvernance dans l'administration burundaise en général et en Mairie de Bujumbura en particulier. Notre attention sera portée également sur les acteurs impliqués dans le transport public (transport en commun).

Enfin nous allons procéder à l'interprétation des résultats : sur base des entretiens fait auprès des bénéficiaires des bus ainsi que les différents acteurs impliqués dans le transport en commun à savoir : le Ministère du Commerce, des Transports, de l'Industrie et du Tourisme, la police de roulage et de la sécurité routière ainsi que les organisations de la société civile.

2. Choix de la Mairie de Bujumbura

En choisissant de mener cette recherche dans la municipalité de Bujumbura, nous avons été motivé par le faite que la ville de Bujumbura, la capitale économique, laquelle rassemble les activités importantes à savoir : le commerce, les établissements d'enseignement et principalement les universités, la majorité des administrations centrales, les sièges de grandes entreprises mais aussi des organisations et institutions internationales.

Elle est le noyau du fonctionnement du pays et attire le monde rural. Les habitants des campagnes, majoritairement jeunes, fuient les provinces pour s'installer en ville à la quête d'un emploi et d'autres activités génératrices de revenus.

[6] REPUBLIQUE DU BURUNDI, *Plan national de développement du Burundi pour la période de 2018-2027, Bujumbura*, Juin 2018, p.2.

Ceci augmente le nombre de citadins. Selon la projection démographique, « *les habitants de la Mairie de Bujumbura sont estimés à 808 553habitans en 2023*».[7]

3. Problématique et hypothèse de travail

3.1. Problématique

Le transport en commun au Burundi en général et en Mairie de Bujumbura en particulier est assuré par les véhicules publics et privés. Des institutions étatiques sont là pour réglementer la circulation routière, mais la réalité sur le terrain prouve le contraire.

Certains véhicules utilisés dans les transports en commun sont en mauvais état, quelque fois nous observons des cas de véhicules qui embarquent plus de passagers que de places réglementaires disponibles.

Face à cette situation, nous nous sommes confronté à certaines interrogations :

- Qu'est ce qui fait que certains véhicules utilisés dans les transports en commun sont en mauvais état alors que des services étatiques chargés de contrôle des véhicules sont fonctionnels ?
- Pourquoi certains véhicules de transport en commun embarquent plus de passagers que n'autorise la réglementation en vigueur ?
- L'institution chargée de délivrer les documents portant le contrôle technique d'une part, la police chargée de la circulation routière d'autre part ne seraient-elles pas impliquées dans cette affaire ?
- Les principes de la gouvernance sont-ils connus et bien appliqués par les autorités burundaises en général et celles de la Mairie de Bujumbura en particuliers ?

C'est pour répondre à ces questions que nous avons voulu entreprendre ce travail de recherche intitulée *: **« Problématique de la gouvernance dans le secteur du transport en commun au Burundi : cas de la Mairie de Bujumbura ».*** Nous espérons que ce dernier donnera quelques réponses face à ces interrogations.

[7] ISTEEBU, *Projections démographiques au niveau communal 2010-2050*, Février, 2020, p.41.

3.2. Hypothèses

Notre hypothèse de travail repose sur l'idée avancée par Maurice KAMTO ; *« la problématique de la corruption pose des questions à la fois d'ordre philosophique, d'ordre sociologique et moral. Ce phénomène est probablement aussi vieux que les sociétés humaines, même s'il connaît assurément une ampleur variable selon les époques et les sociétés considérées »*[8]. Ici, l'auteur montre que la corruption a commencé depuis longtemps et qu'elle varie aussi selon les périodes entre les acteurs sociaux.

Au Burundi le ministère ayant la bonne gouvernance dans ses attributions nous montre certains domaines touchés par la corruption : *« La corruption est courante sur les routes, dans les procédures d'instruction, dans la délivrance des documents (permis de conduire), perceptions indues des salaires (personnel fictif) ou détournement des fonds ou dans la passation des marchés publics »*.[9]

A propos de notre sujet, des hypothèses suivantes seront confirmées ou infirmées après la collecte et l'analyse des données du terrain :

1. Au Burundi, le système politique en général et les autorités de la Mairie de Bujumbura en particulier font sourde oreille lors de l'applicabilité des principes de la gouvernance, car lesdits principes ont été imposés aux pays en voie de développement dans le cadre des conditionnalités à l'aide au développement : il est donc difficile pour les autorités du pays de s'en approprier pour une gouvernance effective.
2. Certains véhicules utilisés dans le transport en commun sont en mauvais état, d'autres embarquent plus des passagers qu'autorisés car la police responsable de contrôle des véhicules n'exerce pas convenablement son rôle.

4. Approches et méthodologie de travail

4.1. Approches théoriques

En rédigeant ce travail, nous allons nous référer sur deux approches à savoir : approche structuro-fonctionnaliste et l'approche interactionniste stratégique.

[8] KAMTO (M.), *Déchéance de la politique*, Yaoundé, Mandara, 1999, p.47.
[9] REPUBLIQUE DU BURUNDI, *Ministère à la présidence chargée de la bonne gouvernance et de la privatisation : Stratégie nationale de la bonne gouvernance et de la lutte contre la corruption*, Bujumbura, avril 2011, p.54.

L'approche structuro-fonctionnaliste, l'approche selon laquelle les acteurs remplissent ses rôles dans le cadre de la réalisation des objectifs communs. Dans ce cas, chaque acteur remplit dans le système une fonction. Donc on dit qu'il joue un rôle ou qu'il a un rôle à jouer.

La notion de rôle comme celle de statut sont fondamentales dans cette perspective structuro-fonctionnaliste. Le rôle se définit comme une activité, une place, une mission, une attitude ou comme des comportements socialement attendus.

La seconde approche que nous allons utiliser est l'approche interactionniste stratégique en ce sens que le pouvoir politique n'est pas un bloc homogène. Il est éclaté entre plusieurs groupes qui s'influencent mutuellement, chacun développant des stratégies et mobilisant des ressources propres pour obtenir que les décisions politiques soient favorables à ses intérêts.

Il y a donc interactions entre acteurs politiques et économiques, c'est le jeu des offres et demandes qui créent les cadres d'échanges corruptibles.

4.2. Approche méthodologie

Pour mener à bon port notre recherche, il convient de signaler que ces approches théoriques reposent une analyse documentaire et sur l'enquête par questionnaire. L'approche documentaire met un accent sur la revue de la littérature qui consiste à consulter les ouvrages généraux, les articles et les revues scientifiques, les rapports et autres documents en rapport avec notre thématique de recherche.

Selon Serge PAUGAM, « *l'enquête par questionnaire apparaît aux yeux de certains comme le standard, voire idéal d'une enquête scientifique en sciences sociales, du fait du caractère statistique de son exploitation* »[10]. Il souligne que l'intérêt principal de l'enquête par questionnaire est de rassembler une grande quantité d'informations, aussi bien factuelles que subjectives, auprès d'un nombre important d'individus. C'est dans cette optique que nous avons mené une enquête qui se présente sous l'aspect de la méthode quali-quantitative du fait que nous avons fait une enquête par questionnaire qui a été complété par des entretiens semi-directifs auprès des bénéficiaires des bus de transport en commun dans la ville de Bujumbura. Nous avons également utilisé à la méthode participative par le biais de l'observation directe de ce qui se passe dans le domaine de transport pour ainsi compléter les sources écrites ainsi que la méthode compréhensive de Max Weber qui suppose le principe de neutralité

[10] PAUGAM (S.), *L'enquête sociologique*, Paris, PUF,2012, p.96.

axiologique dans la recherche de l'objectivité scientifique. Le politologue analyse la société dans le but de la comprendre et de l'interpréter.

5. Délimitation du sujet

Au cours de notre recherche, l'observation a porté sur la problématique de la gouvernance dans le secteur de transport en commun au Burundi. Le cadre spatial de notre sujet est la Mairie de Bujumbura. Notre travail a été centré sur la période comprise entre 2009 et2020. L'année 2009 qui constitue la borne inférieur est considéré comme la période de passation des marchés publics pour renouveler les plaques d'immatriculation des véhicules et motos suivant les normes exigées par l'EAC comme le montre la loi de finance de 2009 : *« la loi de finances révisée pour l'exercice 2009 disposait en son article 25 qu'au cours de la gestion budgétaire 2009, toutes les plaques d'immatriculation des véhicules et motos seront renouvelées »*. L'année 2020 qui la borne supérieur est l'année au cours de laquelle on a introduit de nouveaux bus de transport capable d'embarquer des passagers variant entre 45 et 80.

6. Articulation du sujet

Le corps de notre travail est réparti en trois chapitres. Le premier chapitre porte sur le cadre théorique et conceptuel. Dans ce chapitre nous exposons les concepts et les contours de mots clés comme la gouvernance et transport. Le second chapitre présente l'état état des lieux de transport en commun en Mairie de Bujumbura. Ce chapitre consiste à démontrer l'organisation du transport en commun ainsi que les ressources de la Mairie de Bujumbura en général et en particulier dans le domaine de transport. Enfin dernier chapitre concerne l'analyse des résultats auxquels nous avons abouti lors de notre recherche.

CHAPITRE I : CADRE CONCEPTUEL ET THEORIQUE

1. Notion du concept de « gouvernance »

1.1. Définition

La gouvernance est un concept assez utilisé dans le domaine de la gestion des affaires publiques. Etymologiquement, le terme « gouvernance » vient du verbe grec *kubernân* (piloter un navire ou un char). Il fut utilisé pour la première fois par Platon pour désigner le fait de gouverner les hommes. Il a donné naissance au verbe latin *gubernare*, pour devenir « governance » en anglais au XIVème siècle[11].

La notion de gouvernance a été définie de diverses façons. Driss KETTANI et Bernard MOULIN la définissent comme « *la façon selon laquelle le pouvoir est exercé à travers les institutions économiques, politiques et sociales d'un pays* ».[12] Cette définition présente la gouvernance comme la somme des activités et des processus qui façonnent l'exercice du pouvoir dans les unités institutionnelles d'un Etat. Ainsi, la gouvernance concerne principalement les gouvernements et leurs façons de contrôler leurs processus internes.

Les termes « gouverner », « gouvernement » et « gouvernance » ont une même base étymologique. « Gouvernance » peut alors être comprise comme étant l'action de piloter. Dans le sens politique, gouverner signifie diriger politiquement c'est-à-dire exercer le pouvoir dans le domaine politique, économique et sociale.

Abordant cette notion de gouvernance, Philippe BRAUD met l'accent sur l'enchevêtrement des logiques et des contraintes internes et externes qu'on peut analyser comme des régulations »[13].

Quant à Guy HERMET, Ali KIZANCIGIL et Jean-François PRUD'HOMME, ils définissent la gouvernance, comme étant *« un procédé ou une technique de coordination, de négociation et de prise de décisions. Elle est de plus en plus utilisée dans des questions relevant de l'action publique, mais aussi dans des affaires relevant du secteur privé ou de la société civile »*[14].

---

[11] ROCA (Th.), *La gouvernance à l'heure du consensus post-Washington, Les limites théoriques et méthodologiques d'un concept protéiforme,* Université Montesquieu - Bordeaux IV, école doctorale de sciences économiques, gestion et démographie, doctorat ès sciences économiques, 2011, p.25.

[12] KETTANI (D.) et MOULIN (B.), *L'e-gouvernement pour la bonne gouvernance dans les pays en développement*, presse de l'université de Laval, 2014, p.98.

[13] BRAUD (P.), *Sociologie politique*, 9è éd., Paris, LGDJ, 2008, p.692.

[14] HERMET (G.), KAZANCIGIL (A.) et PRUD'HOMME (J-F.) (sous dir.), *La Gouvernance : concept et ses applications*, Paris, Karthala, 2005, p.53

Alain BRYDEN et Boubacar N'DIAYE essaient de faire le parallélisme entre gouvernance et gouvernement. Par « gouvernement » on entend les autorités politiques chargées de prendre les décisions qui relèvent à l'Etat, alors que « gouvernance » couvre une notion plus large qui comprend toutes les institutions et processus liés à la manière de prendre les décisions politiques.[15]

La gouvernance comprend donc un grand nombre d'acteurs publics, privés ainsi que la société civile ; des organes qui participent à la gestion du pays dans les différents secteurs.

Les institutions internationales (PNUD et BM) donnent leur définition à propos de la « gouvernance ». Pour le PNUD, *« la gouvernance peut être considérée comme l'exercice de l'autorité économique, politique et administrative en vue de gérer les affaires d'un pays à tous les niveaux. Elle englobe les mécanismes, les processus et les institutions par le biais desquels les citoyens et les groupes expriment leurs intérêts, exercent leurs droits juridiques, assument leurs obligations en vue de régler leurs différends »*[16].

La définition la plus courante est celle qu'utilise la Banque mondiale. Elle circule souvent implicitement dans les rapports des grandes agences de développement :

« La gouvernance est l'ensemble des traditions et institutions par lesquelles le pouvoir s'exerce dans un pays avec pour objectif le bien de tous. Elle comprend : les procédés par lesquels les titulaires du pouvoir sont choisis, contrôlés et remplacés ; la capacité du gouvernement à gérer efficacement les ressources et à appliquer des politiques solides ; le respect des citoyens et de l'Etat envers les institutions régissant les interactions économiques et sociales intervenant entre eux »[17].

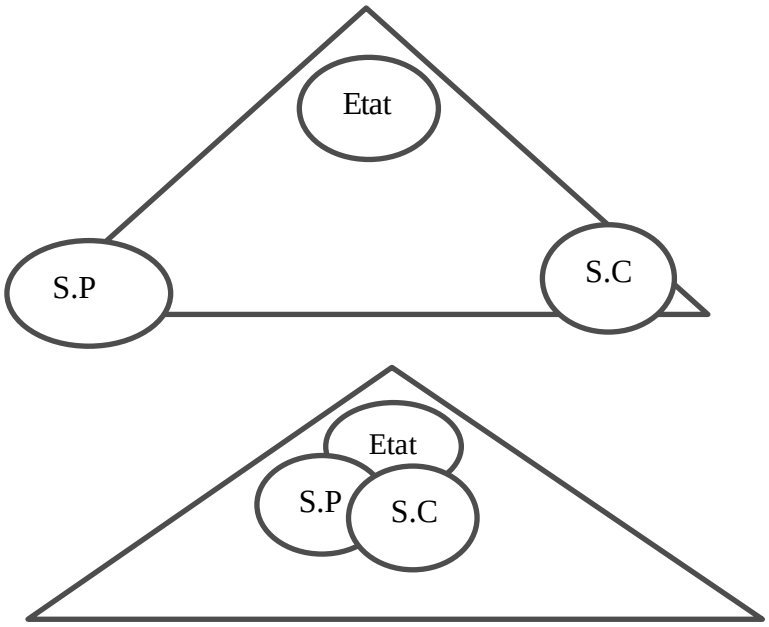
Comme le souligne Elias SENTAMBA : *«L'idée maîtresse du concept « gouvernance » est qu'il s'agit d'un mode de régulation des affaires de la collectivité ou de l'Etat, où l'accent est mis sur l'interaction [permanente] entre des organisations/institutions publiques et privées et/ou des acteurs individuels, dans laquelle aucun protagoniste (fût-il l'Etat, le gouvernement) n'est censé dicter la loi »*[18]. C'est cette dimension inter-active qui réduisant pratiquement l'ancienne « puissance publique » au rang de simple protagoniste parmi tant d'autres (privés

[15] BRYDEN (A.) et N'DIAYE (B.), (dir. Publ.), *Gouvernance du secteur de la sécurité en Afrique de l'ouest francophone : Bilan et perspectives*, Genève, Centre pour le contrôle démocratique des forces armée, septembre, 2011, p.10.
[16] PNUD, *La gouvernance en faveur du développement humain durable*, rapport, Janvier, 1997, p.21
[17] QUANTIN (P.), *Gouverner les sociétés africaines*. Acteurs et institutions, Paris, Karthala, 2005, P.17.
[18] SENTAMBA (E.), *Etude sur la gouvernance au Burundi, rapport définitif*, mai 2005, p.3.

en l'occurrence) et disputant à l'Etat sa traditionnelle volonté générale qui constitue le soubassement de la gouvernance.

« *La gouvernance appelle à son tour de la méta-gouvernance qui consiste (...) à organiser l'auto-organisation des relations interorganisationnelles : en termes plus simples, formuler des règles de procédure, assurer la compatibilité des différents mécanismes parallèles, veiller à l'intégration et à la cohésion sociale, fournir une juridiction d'appel permettant de régler les disputes sur et autour de la gouvernance, etc.* »[19]

Schématiquement les acteurs impliqués dans la gouvernance se présentent comme suit :



S.P : Secteur Privé

S.C : Société Civile

Nous pouvons dire que la gouvernance est un paradigme (dans le sens de Thomas Kuhn) dans la mesure où l'on ne saurait penser la conduite des affaires publiques sans s'inscrire dans le moule de l'interaction où les pouvoirs publics ne sont plus qu'une des parties prenantes. Avec la désacralisation de l'Etat, l'édition des codes de conduite et de ce qui devrait passer pour le « vrai » par les pouvoirs publics passent dorénavant par la négociation permanente entre l'Etat et les acteurs de la société civile et du secteur privé.

Il de sied de souligner que les différents acteurs doivent apprendre que tout n'est pas possible en même temps ; d'où la « priorisation » des actions dans le court, le moyen et le long terme ; que les intérêts de différents groupes peuvent se révéler contradictoires, d'où la prise en compte des visions du monde des uns et des autres.

[19] PAPADOPOULOS (Y.) *Démocratie directe,* cité par SENTAMBA (E.), in *Etude sur la gouvernance au Burundi, rapport définitif,* mai 2005, p.5.

.

La bonne gouvernance peut être considérée donc comme étant la forme de gestion du pouvoir et des ressources qui en découlent ainsi que la capacité des dirigeants à gérer les affaires de l'Etat en rapport avec les intérêts et les besoins des citoyens. Et ce processus doit prendre en compte l'environnement politique, économique et social. Elle prévoit la réforme administrative dans la gestion des services publics ainsi que la lutte contre la corruption.

Conçue comme un instrument de développement, la bonne gouvernance suppose un service public efficace, un système judiciaire indépendant et une législation garantissant les transactions, une administration rendant des comptes sur l'utilisation des fonds publics, organes de contrôle élus, le respect des droits de la personne et de l'Etat de droit à tous les niveaux de gouvernement, la séparation des pouvoirs et la liberté de la presse.[21]

Comme nous venons de le voir avec plusieurs auteurs, la gouvernance signifie en définitive la manière de gouverner où les gouvernants sont redevables envers les gouvernés. Donc, le concept de gouvernance nous renvoie à l'efficacité des pouvoirs publics, l'Etat de droit ainsi que la lutte contre la corruption dans la gestion des moyens publics.

La bonne gouvernance est incarnée par l'élaboration de politiques ouvertes et éclairées ; un leadership imprégné d'une éthique professionnelle, une composante exécutive du gouvernement responsable de ses actes et une société civile forte participant aux affaires publiques, tout en interagissant sous la primauté de la loi. La bonne gouvernance veille à ce que les voix des plus pauvres et des plus vulnérables soient entendues et prises en compte dans le processus décisionnel, et que les priorités politiques, sociales et économiques soient fondées sur un large consensus entre les trois acteurs principaux : l'État, le privé et la société civile.

1.2. Dimension de la gouvernance

La théorie de la gouvernance formule cinq propositions mettant en lumière différentes dimensions qui entourent ce concept [22]:

- La gouvernance fait intervenir un ensemble d'institutions et d'acteurs qui n'appartiennent pas tous à la sphère gouvernementale ;
- En situation de gouvernance, les frontières et les responsabilités sont moins nettes dans le domaine des politiques sociales et économiques ;

[21] QUANTIN (P.) *op.ci.t*, p.19.
[22] HERMET (G.), KAZANCIGIL (A.) et PRUD'HOMME (J-F.), *op. ci.t,* p.87-88.

- La gouvernance traduit une interdépendance entre les pouvoirs des institutions associées à la collectivité ;
- La gouvernance fait intervenir des réseaux d'acteurs autonomes ;
- La gouvernance part du principe qu'il est possible d'agir sans s'en remettre au pouvoir ou à l'autorité de l'Etat.

Il faut noter que la gouvernance attire une attention particulière sur la participation accrue du secteur privé et du secteur associatif à la prise de décision stratégique et à la prestation de divers services.

1.2.1. La gouvernance dans le domaine politique

Jacques LAGROYE fait bien ressortir la notion de gouvernance dans le domaine politique. Parler de « gouvernement politique » d'une société, c'est à ses yeux admettre que les individus ou groupes d'individus plus ou moins spécialisés (les gouvernants) sont susceptibles de faire accepter par les membres de cette société une orientation mutuellement ajustée de leur comportement, soit qu'ils y parviennent par l'usage d'une parole d'autorité dont ils ont le monopole, soit qu'ils contraignent les membres par l'utilisation des moyens de coercition.[23]

Vers des années 1990, le concept de « gouvernance » initiée par les institutions de Bretton Woods (Banque mondiale et Fonds Monétaire International) entre dans la discipline des relations internationales sous l'appellation de « gouvernance mondiale ». La gouvernance politique est venue pour spécifier les interactions entre l'Etat et les autres secteurs d'activités (le secteur privé et la société civile).

Avec la notion de gouvernance politique, une attention particulière est portée sur deux éléments : d'une part la notion de territoire car le pouvoir politique, à la différence de celui des firmes privées, s'exerce sur un espace délimité par des frontières étatiques ou administratives. D'autre part, l'autorité de l'instance politique dans le système global de régulation puisqu'il est crucial en effet d'identifier la marge d'initiative, sa capacité d'impulsion et de direction, ainsi que les types de coopérations ou de coordination qui s'instaurent entre les divers niveaux de pouvoir infra ou supra étatique[24].

[23] LAGROYE (J.), *Sociologie politique*, Paris, Dalloz,1993, p.37.
[24] BRAUD (P.), *op.cit*., p.693.

Signalons en passant que la gouvernance politique s'observe dans la séparation des pouvoirs au sein d'un gouvernement comme le montre Julien NIMUBONA : *«Le gouvernement respecte la séparation des pouvoirs, la primauté du droit, les pratiques de la bonne gouvernance et de la transparence dans la conduite des affaires publiques »*[25].

1.2.2. La gouvernance dans le domaine économique

A côté de l'approche de la gouvernance politique, la notion de gouvernance est également sous- entendue sous un angle économique. La notion de « gouvernance » se fait remarquer au travers des discours des économistes avec l'expression « corporate governance » qui signifie gouvernance d'entreprise.

Il s'agit, dans ce contexte de *« prendre des distances par rapport aux termes « gouverner » et « gouvernement », puisqu'il était question de gouverner autrement les sociétés en changeant de règles et de méthodes en vue de promouvoir l'efficacité économique »*[26].

La gouvernance consiste alors à imposer une attitude entrepreneuriale à l'Etat en donnant aux citoyens les moyens de contrôler les performances des bureaucraties, dont les missions et les résultats sont clairement définis.

Comme l'a souligné Lin NIYUKURI ; la gouvernance économique ou gouvernance d'entreprise inclut *« les différentes institutions et les règles de fonctionnement qui touchent plus directement à la sphère économique et financière dans les domaines tels que la fiscalité, la collecte des impôts et des taxes, les pratiques éthiques de l'administration publique, la gestion budgétaire, le contrôle des dépenses publiques, la politique commerciale, la gestion des entreprises publiques, etc. »*[27].

---

[25] NIMUBONA (J.), *Analyse critique des projets de Code Electorale et de Constitution post-transition au Burundi* : travail réalisé sous le compte de l'OAG, novembre, 2004, p.10.
[26] QUANTIN (P.), *op.cit*., p.18.
[27] NIYUKURI (L.), *Problématique de l'applicabilité des principes de la gouvernance au niveau local : cas de la commune songa (2005-2018)*, Bujumbura, U B, Mémoire de mastère, en SPTD, science politique, 2020, p. 13.

1.2.3. La gouvernance dans le domaine administratif

La gouvernance est définie comme le « bon gouvernement » ou la « bonne administration », donc la bonne gestion des affaires publiques comme le montre Denis BANSHIMIYUBUSA : *« Gouverner se traduit classiquement, dans les représentations collectives, comme une activité qui consiste à décider et arbitrer de manière rationnelle, cohérente et prévisionnelle»*[28].

Le concept de gouvernance administrative concerne les politiques publiques, dans le cadre d'une gestion des services publics reposant sur des processus de coordination d'acteurs, de groupes sociaux et d'institutions tant publiques que privées poursuivant des objectifs spécifiques dans différents domaines. La gouvernance suppose donc l'efficacité de l'administration publique pour répondre aux attentes de la population dans l'objectif de promouvoir la qualité des services publics.

Face à cette notion où la gouvernance concerne les politiques publiques, c'est l'expression d'une volonté gouvernementale d'action ou d'inaction. *« On peut les définir comme des ensembles structurés, réputés cohérant, d'intention, de décisions et de réalisations, imputables à une autorité publique locale, nationale ou supranationale »*[29].

1.3. Les indicateurs de la gouvernance

Ses applications sont analysées à travers les relations entre la société civile, le secteur privé et l'Etat. Aussi le concept de gouvernance est-il au cœur de l'analyse des politiques publiques car il s'efforce de rendre compte « de situations où se mêlent acteurs publics et privés et où l'Etat n'est plus en position dominante. Les indicateurs de la gouvernance sont les suivants : Etat de droit, la bonne administration publique, la redevabilité ou l'imputabilité, la transparence et la participation.

1.3.1. Etat de droit

Selon Jacques CHEVALLIER, il faut entendre par l'Etat de droit, un type particulier d'Etat soumis à ce régime de droit : dans un tel Etat, le pouvoir ne peut user que de moyens autorisés par l'ordre juridique en vigueur, tandis que les individus disposent de voies de recours juridictionnelles contre les abus qu'il est susceptible de commettre[30].

---

[28] BANSHIMIYUBUSA (D.), *Du lien entre bonne gouvernance, Etat de droit et droit de l'homme*, Bujumbura, UB, mémoire de DESS, 2008, p.12.
[29] BRAUD (P.), *op.cit.*, p.678.
[30] CHEVALLIER (J.), *L'Etat de droit*, Paris, Montchrestien, 2003, p.14.

L'Etat de droit est décrit comme état « *un principe de gouvernance en vertu duquel l'ensemble des individus, des institutions et des entités publiques et privées, y compris l'Etat lui-même, ont à répondre de l'observation de lois promulguées publiquement, appliquées de façon identique pour tous les administrés de manière indépendante, et compatibles avec les règles et normes internationales en matière de droits de l'homme »*[31].

Il convient de noter que les mesures propres à assurer le respect des principes de la primauté du droit, de l'égalité devant la loi, de la responsabilité au regard de la loi, de la séparation des pouvoirs, de la participation à la prise de décision et de la transparence des procédures et des processus législatifs.

L'Etat de droit suppose que les règles soient connues à l'avance, qu'elles soient en vigueur et appliquées de manière systématique et équitable. Elle suppose également que les conflits puissent être résolus par un système judiciaire indépendant et que les procédures soient connues du public.

1.3.2. Une bonne administration publique

Pour Daniel KAUFMANN, une bonne administration publique exige une compétence des cadres et des agents, une bonne gestion des ressources humaines, une bonne professionnalisation et une accessibilité des populations à des services publics de qualité.[32]

Moussa OUMAROU ajoute qu'une bonne administration consiste à *«Promouvoir une gestion saine et transparente des affaires publiques, dans toutes ses dimensions, notamment en maintenant l'Etat de droit, en responsabilisant et en améliorant le fonctionnement du secteur public, et en combattant la corruption, est un élément essentiel d'un environnement qui permet aux pays d'atteindre une prospérité durable*»[33].

Une bonne administration publique concerne la création d'un environnement politique et administratif rationnel et favorable au développement, à travers une restructuration de leurs administrations publiques, en améliorant les systèmes de gestion (notamment la gestion

[31] ONU, *Rapport sur le renforcement et la coordination de l'action des Nations Unies dans le domaine de l'Etat de droit*, 2014

[32] KAUFMANN (D.), *« Les 10 idées reçues sur la bonne gouvernance et la corruption », finance et développement*, septembre, 2005, p.7

[33] OUMAROU (M.), *Réformes de l'administration publique des pays membres de l'UEMOA (Union Economique et Monétaire Ouest Africaine) : impacts et perspectives*, Bureau international du Travail – Genève, Juin 2009, p.4.

économique, financière et celle des ressources humaines) et en mettant en œuvre une politique de décentralisation des pouvoirs.

La question de la réforme des administrations publiques a toujours constitué une préoccupation pour les décideurs politiques au point qu'elle est souvent inscrite dans l'agenda des actions prioritaires à conduire car une bonne administration est une condition essentielle du développement.

1.3.3. La redevabilité ou l'imputabilité

Selon Elias SENTAMBA, *« redevabilité ou imputabilité suppose que les fonctionnaires de l'Etat en tant qu'agents ou les structures administratives en tant qu'organisations publiques payées par le trésor public, les contribuables doivent rendre des comptes aux citoyens destinataires de leurs prestations (…).*

Cette conception anglo-saxonne de l'administration publique a donné, très tôt, une large place aux citoyens consommateurs des services publics dans la mesure où elle repprochait davantage le secteur public du secteur privé ».[34]

Selon ce principe, les dirigeants à tous les niveaux doivent rendre compte de leurs actions devant la population ou ses représentants. Elle se caractérise par l'obligation des officiels publics à informer sur leurs activités et à expliquer leurs démarches, elle accorde les compétences aux juridictions la capacité d'imposer des sanctions sur les détenteurs du pouvoir qui violent le principe de transparence.

La redevabilité implique d'une part, les citoyens, qui constituent les bénéficiaires des services publics ; d'autre part, l'Etat, qui est responsable de la provision des biens publics et qui construit l'espace de participation pour les citoyens dans la gouvernance.

La capacité et l'organisation des groupes citoyens sont importantes, car elles montrent l'habileté des acteurs de la société civile à mobiliser les ressources, à utiliser les médias effectivement, à renforcer leur légitimité ainsi que la qualité de leurs actions.

La redevabilité suppose un Etat qui s'engage dans la mise en place de lois, règles et pratiques qui élargissent l'espace nécessaire pour que les citoyens participent dans les institutions de gouvernance. L'accès à l'information est un aspect très important de la redevabilité.

---

[34] SENTAMBA (E.), *L'Etat burundais dans l'EAC : assez modernisé pour tirer profit de la communauté* ? In revue de l'IDEC, vol.3, n°6, 2010, p.12

La qualité de l'information permet aux citoyens de s'impliquer dans la vie civique et aux acteurs étatiques de dialoguer avec les bénéficiaires des services publics.

1.3.4. La transparence

La transparence est devenue un véritable paradigme administratif depuis les années soixante-dix, avec la mise en cause du secret administratif dans les pays de l'OCDE (Organisation de Coopération et de Développement Economiques). Selon Hélène Michel, la transparence est brandie à la fois comme objectif de bonnes pratiques gouvernementales et comme moyen pour susciter la confiance envers les institutions publiques. De manière générale, la transparence est définie par opposition au secret et renvoie à un pouvoir qui se donne à voir et qui accepte de se soumettre à la publicité. Plus concrètement, elle se traduit par des droits d'accès aux documents, par un droit de regard sur ceux qui sont en charge des affaires publiques et par la participation des citoyens qui ne seraient alors plus tenus à distance par un pouvoir qui formerait un monde à part, coupé de la société qu'il administre.[35]

La transparence renforce le caractère démocratique des institutions, la confiance du public envers l'administration, ainsi que d'accroître l'accès du public à l'information dont disposent les institutions. Il s'agit de définir une procédure permettant de communiquer aux citoyens les informations sur les procédures administratives, de mieux communiquer sur les motivations des décisions prises, notamment en élaborant des relations saines avec les médias qui sont le premier outil de la communication. La transparence dans l'allocation des ressources à l'échelon local peut être améliorée grâce à une planification et à une préparation participative des budgets. Pour ce qui est de la gestion des fonds publics (recettes et dépenses), une transparence accrue peut être garantie lorsque des citoyens siègent dans des comités d'utilisateurs (Ecole, Centre de santé, fontaine d'eau, etc…).

Deux mesures principales sont reprises dans la communication sur la transparence : d'une part, l'invitation faite aux groupes d'intérêt d'une auto-régulation, notamment par l'élaboration d'un code de conduite et, d'autre part, la constitution par la commission d'une banque de données sur ces groupes comme outil de transparence pour le grand public et les fonctionnaires des institutions.[36]

[35] MICHEL (H.), *La transparence dans l'union européenne : réalisation de la bonne gouvernance et redéfinition de la démocratie,* « Revue française d'administration publique » 2018/1 N° 165, pages 109 à 126, p.110.

[36] MICHEL (H.), *La transparence dans l'union européenne : réalisation de la bonne gouvernance et redéfinition de la démocratie,* op cit, p.115.

1.3.5. La participation

La participation des hommes et des femmes, ainsi que de toutes les couches et diversités sociales du pays, est un des fondements principaux de la bonne gouvernance. La participation peut être mise en œuvre directement ou à travers les institutions intermédiaires légitimes ou leurs représentants. Il est important de souligner que la démocratie représentative ne signifie pas nécessairement que les préoccupations des personnes les plus vulnérables de la société seraient prises en considération dans la prise de décision. La participation doit être informée et organisée. Cela correspond à la liberté d'association et d'expression d'une part et à une société civile organisée d'autre part. La gouvernance exige qu'il y ait un mécanisme de participation des citoyens à l'élection, à la planification, à la gestion et au suivi-évaluation des politiques.[37]

Un des éléments clés de la gouvernance est la participation des populations au les processus de prise de décision, ce qui permet de renforcer la citoyenneté et de promouvoir la justice sociale à travers une allocation transparente des ressources. Une saine gestion des affaires de l'Etat implique que la société civile à la formulation des stratégies de développement, et que les communautés et les groupes directement concernés puissent participer à la conception et à la mise en œuvre des programmes et des projets.

Cela signifie qu'il existe des espaces ouverts de confrontation d'opinions pour différents groupes, et que ces points de vue sont pris aux sérieux pour les processus décisionnels.

1.4. Le transport en commun

Le mot « transport » vient du latin *trans qui* signifie « au-delà » ou à « travers » et *portare* « porter »[38]. Le transport désigne le moyen de déplacement d'objets, de marchandises, d'individus d'une région à une autre. Ces modes de transport incluent le transport terrestre, le transport aérien et le transport maritime. Le mode de transport dépend du type de véhicule et d'infrastructures utilisés.

Les modes de transport peuvent inclure le bateau, le train, le véhicule, le tricycle, la bicyclette, l'avion et la marche à pied. Dans l'acceptation la plus courante, le transport est le déplacement des choses ou des personnes sur une assez longue distance et avec des moyens spécialisés.

[37] KETTANI (D.) et MOULIN (D.), op cit, p.100.
[38] http://www.transport: définition et explication-techno-science. net, consulté le 25/4/2021 à 12h 30.

Emile QUINET souligne que *« dans l'économie peu développée, les infrastructures de transport constituent une condition nécessaire à la croissance économique »*[39].

La plupart des transports en commun relèvent des transports publics, c'est-à-dire accessibles à tous. L'existence d'itinéraires fixes, parcourus selon les horaires en principe réguliers les caractérisent en outre.

Comme le souligne Christian GERONDEAU, *« l'un des caractéristiques des transports en commun réside dans leur capacité ; celle-ci est pratiquement sans limite, et il est toujours possible de la rendre supérieure aux besoins, en multipliant le nombre des véhicules et la fréquence des passages »*[40].

On peut distinguer le transport public et le transport privé. Par transporteurs publics, on entend les entrepreneurs qui mettent leurs véhicules à la disposition du public contre rémunération ; tandis que les transporteurs privés dont le matériel sert uniquement à l'exécution des transports propres aux propriétaires des véhicules. Le transport des produits commerciaux ou industriels se réfèrent aux transporteurs privés.

Pour parler du transport public, il faut qu'il s'agisse d'entreprises régulières ; c'est-à-dire effectuant des transports dans des conditions fixées à l'avance. Ici nous nous référons sur les agences des bus de transport en commun qui effectuent leurs voyages entre Bujumbura et les différentes provinces du pays selon les heures et les tarifs fixés à l'avance.

1.4.1. La gouvernance dans le transport en commun

Michel LEBLANC introduit les notions de gouvernance dans la bonne marche du transport public en ces termes : *« le développement des transports en commun passe par une gouvernance efficace. Elle dépend d'abord d'une coordination forte entre les notions d'aménagement du territoire et de planification. Elle doit aussi reposer sur des entités aux responsabilités claires et distinctes. Enfin, elle doit faire appel à des mécanismes permettant de bâtir des consensus politiques forts, autour d'orientations de développement régional cohérentes, tout en assurant la prédominance des impératifs techniques »*[41].

---

[39] QUINET (E.), *Les transports en France. Situation au début des années 80 et politique nouvelle*, Paris, documentation française, 1982, p.65.
[40] GERONDEAU (CH.) *Les transports urbains, Que sais-je* ? 2è éd., Paris, PUF, 1977, p.39.
[41] LEBLANC (M.), *Le transport en commun Au cœur du développement économique de Montréal*, étude réalisée par Chambre de commerce du Montréal métropolitain en collaboration avec SECOR, novembre 2010, p.43.

La mise en œuvre et le contrôle de l'organisation du service public reviennent bien évidemment à l'Etat et aux collectivités locales, à qui est dévolue la politique de transport. C'est cela qui s'appelle précisément la « méta-gouvernance », c'est-à-dire la prérogative de mettre en place des normes ou ordre au sens desquels(lle)s se négocient les intérêts des différentes parties prenantes[42].

En d'autres termes et pour faire la réflexion de Xavier GODARD et Pierre TEURNIER, le rôle exact de l'Etat est d'organiser et de promouvoir le transport des personnes par [43] :

- ✓ la définition de la politique des transports urbains et des grandes orientations stratégiques pour mener à bien cette politique revient à la puissance publique: définition d'un système de transport collectif urbain à savoir le réseau, la technologie employée, le statut juridique, les modalités des financements, les coopérations étrangères, etc.
- ✓ la construction et la gestion des infrastructures y compris la gestion du trafic, de la circulation et du stationnement.

D'emblée, dans le domaine de transport, le rôle de l'Etat est d'ordre réglementaire et de politique fiscal. L'Etat a le rôle de garantir certaines conditions favorables : liberté d'entreprendre, l'égalité des citoyens, la sécurité des passagers, les conditions de travail et le respect de l'environnent. Il intervient aussi dans la régulation des questions relatives à l'efficience (meilleur service au moindre coût).

1.4.2. Politique publique en matière de transport

La notion de politique publique est défini par Raphaëlle LEHNARDT et Claire DE GRAVE comme étant *« les procédures d'action visant à résoudre les problèmes publics définis à partir de l'interaction de divers sujets sociaux sur fond de situation sociale complexe donnée et de relations de pouvoir prétendant permettre une utilisation plus efficace des ressources publiques et la prise de décisions à travers des mécanismes démocratiques, et ce avec la participation de la société »*[44].

[42] GAUDIN (J-P.), *Gouverner par contrat. L'action publique en question*, Paris presse de sciences politiques, 1999, p.37.
[43] GODARD (X.) et TEURNIER (P.), *Les transports urbains en Afrique à l'heure d'ajustement. Redéfinir le service public*, Paris, Karthala, 1992, p.113.
[44] LEHNARDT (R.) et DE GRAVE (C.), Des *politiques publiques basées sur les droits Expériences de la société civile à travers le monde*, Publication réalisée par Terre des Hommes France, Paris, 2012, p. 35.

Ces auteurs montrent bel et bien qu'il s'agit des stratégies que l'autorité publique met en place pour résoudre des problèmes de la société. Ces dernières peuvent concerner diverses thématiques comme la santé, le logement, le développement du territoire, l'environnement, plus précisément le transport en ce qui nous concerne.

Le domaine de transport concerne la construction des infrastructures, le confort des bus de transport va de pair avec l'adoption des politiques de transport de plus ou moins claires. L'amélioration de la qualité de transport et de la sécurité des passagers nécessitent de la part des pouvoirs publics, un processus adéquat de prise de décisions. Comme pour tout politique publique, l'inscription du problème de transport à l'agenda politique nécessite certains préalables dont le premier est la demande sociale. La mise sur l'agenda d'un problème n'est rien d'autre que son inscription à l'ordre du jour des préoccupations du pouvoir politiques.

1.4.3. Le rôle socio-économique du transport

Selon Emile QUINET, *« une première série de facteurs socio-économiques concerne les déplacements pour motif personnel (loisir, vacances) et le déplacement domicile-travail. La deuxième série de facteurs influençant les besoins de transport concernent les déplacements pour motif professionnel.*

La croissance économique et la part de plus en plus importante du secteur industriel, et surtout du secteur de service qui occupe maintenant plus de la moitié des actifs, ont contribué à l'expansion des voyages d'affaires »[45].

D'emblée, le transport joue un grand rôle dans la facilitation des déplacements des personnes et des biens. A ce propos, nous constatons que le transport est un secteur fondamental dans le domaine socio-économique où toutes les activités passent par le transport. Il constitue un moyen de déplacement par lequel les produits (matières premières) sont distribués aux industries, les produits finis aux consommateurs et les marchés sont approvisionnés. Le transport public contribue de manière importante à faciliter l'accès aux services professionnels divers ainsi que la consolidation des relations sociales entre les membres de la communauté.

Il sied de souligner que le secteur de transport génère des recettes à travers les taxes sur les carburants, l'importation des véhicules, le stationnement, la taxe municipale, les frais exigés pour avoir un permis de conduire, autorisation de transport, le contrôle technique, etc.

[45] QUINET (E.), *op.cit*., p.65.

Conclusion du premier chapitre

Ce chapitre aura été l'élucidation des concepts « gouvernance » et celui du « transport ». Le concept « gouvernance » ainsi que les indicateurs y relative qui servira de base de tout le travail. Ce concept a été initié dans les années 90 après l'effondrement de l'URSS et le vent de changement a forcé les régimes autoritaires à s'ouvrir aux réformes administratives. Le concept « gouvernance » est perçu comme une nouvelle méthode réforme administrative dans la bonne gestion des affaires publiques suivant les principes démocratiques où les priorités politiques, sociales et économiques soient fondées sur une large consensus entre les trois acteurs principaux à savoir : l'Etat, le secteur privé ainsi que la société civile. Quant au concept « transport », ce mot vient du latin *trans qui* signifie « au-delà » ou à « travers » et *portare* « porter ». Ce concept désigne le moyen de déplacement d'objets, de marchandises, d'individus d'une région à un autre. Les modes de transport incluent le transport terrestre, le transport aérien et le transport maritime. Le mode de transport dépend du type de véhicule et d'infrastructures utilisés. En plus, ce chapitre, nous a permis également de comprendre les différentes théories et approches qui nous a servis davantage pour la compréhension du phénomène étudié. Dans le chapitre suivant, allons parler de l'état des lieux de transport en commun en mairie de Bujumbura.

CHAPITRE II : ETAT DES LIEUX DU TRANSPORT EN COMMUN EN MAIRIE DE BUJUMBURA

1. Présentation de la Mairie de Bujumbura

Bujumbura, c'est la capitale économique du Burundi depuis 2019 comme le montre la Loi n°1/04 du 04 Février 2019 portant fixation de la capitale politique et la capitale économique du Burundi. Cette ville est connectée par le biais du lac Tanganyika et le chemin de fer de Kigoma- Dar-es-Salaam à l'océan Indien d'une part, et à beaucoup de pays par l'aéroport international Mélchior NDADAYE via la navigation aérienne d'autre part.

Les activités commerciales se développent grâce à la circulation de la monnaie provenant des salaires des fonctionnaires et des activités lucratives multiformes. La ville de Bujumbura est une ville privilégiée par laquelle passent beaucoup de produits importés avant qu'ils ne soient distribués dans les différentes localités du pays.

Carte de la Mairie de Bujumbura



Source : **NDUWAYEZU (J-M.)**, *Les ressorts de l'adhésion et du militantisme des jeunes au sein des partis politiques en Mairie de Bujumbura : cas des partis CNDD-FDD, FRODEBU, UPRONA et CNL*, Bujumbura, UB, FLSH, mémoire de master, 2022, p.29.

2. Organisation de la Mairie de Bujumbura

2.1. Domaine administrative

Selon BELLINA et ses co-auteurs, *« La gouvernance urbaine est la somme des diverses manières dont les individus et les institutions, le public et le privé, planifient et gèrent les affaires communes de la ville (city). C'est un processus continue à travers lequel les intérêts divers ou contradictoires peuvent être négociés et des actions collectives peuvent être entreprises »*[46].

La ville de Bujumbura dispose d'un statut spécial du régime de droit commun des communes burundaises. Cela veut dire que la ville la Mairie de Bujumbura est assimilée à une province.

Au niveau administratif, la Mairie de Bujumbura est une entité à la fois décentralisée et déconcentrée. La déconcentration est, selon Jacques CODART, *« un système par lequel l'Etat gouverne et administre au moyen d'agents qui ont chacun des compétences de décision pour une portion du territoire, mais avec des pouvoirs de contrôle hiérarchiques qui lui sont entièrement subordonnés »*[47]. De ce fait, par « déconcentration », on entend une technique administrative qui consiste à transférer le pouvoir du centre à la périphérie mais au sein de la même personne morale. Les autorités déconcentrées dépendent donc du pouvoir central et ne jouissent d'aucune autonomie, c'est-à-dire que l'autorité centrale contrôle et exerce en permanence son influence sur son subordonné.

Elle est donc l'œil et oreille du pouvoir central. Leurs titulaires sont d'ailleurs nommés et démis discrétionnairement par l'autorité centrale.

Quant à la décentralisation, elle consiste à transférer certaines attributions du pouvoir central, c'est-à-dire de l'Etat au profit des responsabilités administratives qui deviennent des centres de décision. Paul LEROY souligne qu' « *une collectivité décentralisée, est en premier lieu, une collectivité dotée de la personnalité juridique et dès lors titulaire de droit et d'obligations* ».[48] On entend donc par la décentralisation le transfert de pouvoirs de l'autorité centrale à une autorité périphérique (locale) qui jouit de l'autonomie dans le domaine économique et de personnalité juridique. La loi accorde à l'autorité périphérique (locale) le plein pouvoir de gérer des ressources, contracter un crédit dans le but de réaliser ses objectifs. Les problèmes d'intérêt local sont résolus par la communauté locale elle-même.

---

[46] BELLINA (S.), MAGRO (H.) et VILLEMEUR (V.), *op.cit*., p.298.
[47] CODART (J.), *Les institutions politiques et droit constitutionnel*, Paris, Economica, 1980, p.60.
[48] LEROY (P.), *Les régimes politiques du monde contemporain : Le régime politique et l'organisation administrative de la France*, Paris, Presse Universitaire de Grenoble, 2001, p.160.

Ainsi les autorités des entités décentralisées ne sont pas nommées mais elles sont élues par les populations pour un mandat précis.

Il sied de souligner que la décentralisation a été transposée pour la première fois par les administrations coloniales en Africque en général et au Burundi en particulier au moment où ces dernières étaient contraintes de quitter l'Afrique à la veille des indépendances.

La loi n°1/02 du 25/01/2010 portant organisation de l'administration communale au Burundi dispose, dans son article premier, que *« la commune est une entité décentralisée, dotée de la personnalité juridique, de l'autonomie organique et financière »*.

Depuis l'instauration de la politique de décentralisation des communes au Burundi, les communes de la Mairie de Bujumbura n'ont jamais été autonomes surtout dans le domaine financier. Ces communes éprouvent donc des difficultés dans l'exécution de leurs projets de développement. Selon le conseiller au développement en commune de Mukaza : *« Comme pour les communes de la Mairie de Bujumbura, la commune de Mukaza n'a pas de moyens financiers car elle n'a aucun droit de collecter les taxes et impôts. Il est donc difficile de réaliser certains projets de développement »*[49].

Chaque commune burundaise dispose de la prérogative de percevoir les impôts et taxes dans sa circonscription, à contracter un crédit auprès de la banque pour financer les activités concourant à la réalisation de ses missions telles le développement de la commune. Tel n'est pas le cas pour les communes de la Mairie de Bujumbura.

Selon Faustin NDIKUMANA, « *la politique de décentralisation visait le développement local. Les résultats de cette politique ont été mitigés montrant qu'en Mairie de Bujumbura on n'a même pas osé s'y engager. La décentralisation pourrait trouver la solution aux problèmes liées à l'hygiène et les infrastructures routières auxquelles fait face la Mairie* »[50]. Donc les communes urbaines ne sont pas encore cueillies les fruits de la décentralisation, d'où elles sont confrontées à des difficultés dans l'exécution de leurs projets de développement.

Le cas d'illustration est celui de la commune urbaine de Mukaza qui affirme avoir élaboré un plan de développement sur 4 ans qui coûtera plus de 5milliards de francs burundais alors que la commune ne perçoit que 570 millions par an via le FONIC. *« C'est un plan costaud qui exige beaucoup de moyens financiers chiffrés sur un montant de 5milliards provenant de la*

[49] *Entretien avec le Conseiller au développement de la commune de Mukaza*, le 27 septembre 2021.
[50] *Entretien avec le Représentant Légal du PARCEM*, le 04 octobre 2021 au siège de cette association en Mairie de Bujumbura.

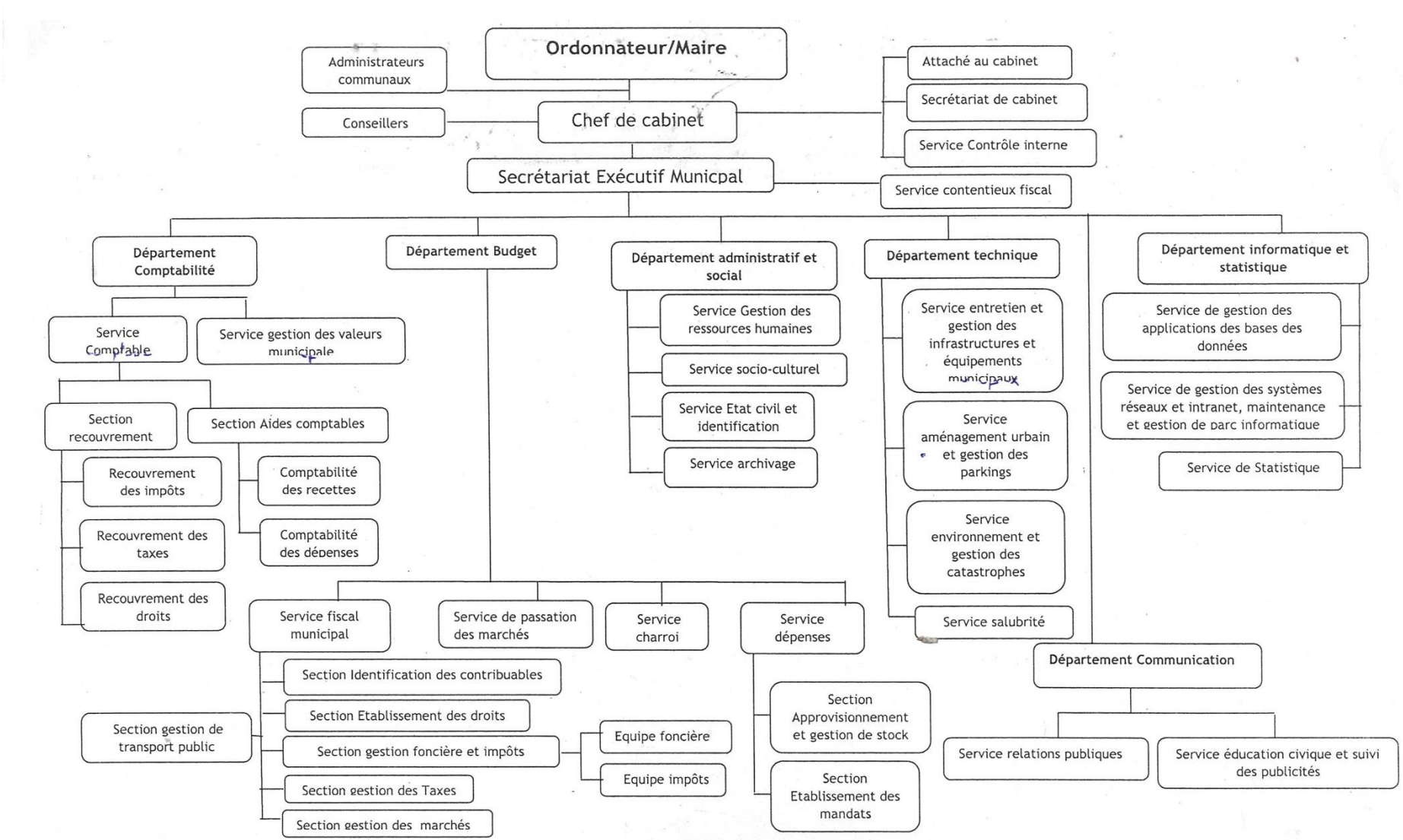
population à hauteur de 7%, la commune à hauteur de 37% et le reste proviendra du gouvernement et d'autres partenaires financiers [51]». Le Conseiller au développement de la commune de Mukaza souligne que ce plan risque de ne pas être réalisé car les 570 millions octroyés aux communes par le gouvernement ne suffisent pas à voir les projets de la commune.

Les communes de la Mairie ont besoin d'une autonomie afin que chacune résolve les défis auxquels elle fait face sans attendre l'intervention de la Mairie. Quelques fois la Mairie traîne les pieds lorsqu'elle traite les demandes des communes alors qu'il s'agit souvent des questions urgentes.

L'exemple est celui du lycée communal de Mugoboka de la commune urbaine de Mukaza, « *la toiture a été détruite par les vents violents. La commune a fait recours à la Mairie pour la réhabilitation mais elle a réagi après 6mois alors qu'il s'agissait d'une question urgente. Même quelque chose de moindre importance comme une rame de papier, la commune fait la demande à la Mairie de Bujumbura* ».[52]

[51] *Entretien avec le Conseiller au développement de la commune Mukaza*, le 27 septembre 2021.
[52] *Entretien fait avec le Conseiller au développement de la commune Mukaza,* le 27 septembre 2021.

Organigramme administratif de la Mairie de Bujumbura



Manuel des procédures administratives et financières de la Mairie, section procédures Administratives

2.2. Domaine économique : les ressources de la Mairie

Selon Beligh NABLI, l'Etat dispose de trois ressources financières essentielles : les recettes fiscales (issues des impôts sur les revenus, sur le patrimoine, sur les sociétés, ainsi que des taxes sur la consommation, taxe sur la valeur ajoutée, des taxes spécifiques sur certains produits) ; les recettes non fiscales (issue du patrimoine de l'Etat : vente d'actifs ou de participation à des entreprises, d'amendes, de diverses redevances perçues, y compris de l'usage du domaine public, de remboursements et intérêts de prêts, avances et autres immobilisations financières telles que les intérêts des prêts à des banques et à des Etats étrangers, etc.) ; enfin, l'endettement (des emprunts destinés à être remboursés et qui créent une dépense matérialisée par la charge d'intérêt.[53]

L'auteur souligne que parmi les ressources de l'Etat, l'impôt revêt un statut formel et symbolique particulier : non seulement il a permis l'édification historique du monde étatique, mais il représente un instrument essentiel de financement de son propre fonctionnement (frais liés aux agents, administration et institutions publiques), de ses politiques économiques (en faveur d'emploi via l'exonération pour certaines entreprises, en faveur de la consommation et de l'investissement etc.) et sociales (choix de la nature et de la progressivité, de l'imposition, redistribution via le financement des dépenses en faveur de lutte contre la pauvreté, financement des biens et services, etc.).[54]

Les besoins de la Mairie comme les autres collectivités sont satisfaites obligatoirement à l'aide des ressources financières ; des ressources qui sont très diversifiées.

Les recettes de la Mairie de Bujumbura proviennent essentiellement de secteurs ci- après :

- Impôt foncier ;
- Impôt sur les véhicules (nous allons enter en détail dans les pages suivantes) ;
- Taxe sur les activités ;
- Taxe dans les marchés ;
- Taxe sur l'extraction des matériaux de construction ;
- Les panneaux publicitaires ;
- Les places publiques ;
- Les documents administratifs ; etc.

[53] NABLI (B.), *L'Etat, Droit et Politique*, Paris, Almand Colin, 2017, p.163.
[54] NABLI (B.), op.cit., p.163.

3. Les ressources perçues dans le domaine de transport

Le département de transport en Mairie de Bujumbura date de 2010. Le service de transport contribue énormément aux recettes de la Mairie de Bujumbura. Les différentes taxes exigées par la Mairie de Bujumbura sont réparties comme suit : taxe municipale, taxe sur le stationnement, location des espaces publics municipaux.

3.1. Taxe municipale

La taxe municipale en Mairie de Bujumbura est régie par Ordonnance ministérielle n° 530/549/312 du 04/8/1997 portant révision des taxes municipales et communales pour les transports rémunérés.

Tableau 1 : Tableau des taxes municipales pour le transport rémunéré

Catégories de véhicules	**Taxes municipale**.
Camion remorque transport locale	**120.000F/an**
Camion simple d'une capacité de de 10 tonnes et plus	**50.000F/an**
Camionnette (transport en ville)	**20.000F/trimestre**
Camion benne	**20.000F/trimestre**
Camion simple de capacité inférieure à 10tànnes	**20.000F/trimestre**
Bus de marque coaster (simple : 30 places)	**12.000F/trimestre**
Bus de marque Hiace	**6.000F/trimestre**
Taxi voiture	**4.500F/trimestre**
Cyclomoteur (bajaj)	**2.000F/trimestre**
Moto	**2.000F/trimestre**
Vélo	**1.000F/trimestre**

***Source** : Tableau a été réalisé par nous-même sur base des données recueillies dans le département de transport en Mairie de Bujumbura.*

Les autorités de la Mairie n'ont pas voulu nous fournir les effectifs des véhicules qui paient la taxe municipale ainsi que les recettes collectées en une année, mais en nous référant à un seul véhicule parmi ces différentes catégories ci haut-cités, nous constatons que la Mairie encaisse une somme de cinq cent vingt mille francs (520.000F) par an .

Le constat est que la taxe municipale en vigueur applicable dans le domaine de transport rémunéré date de 1997.

3.2. Taxes de stationnement

Dans les villes françaises, l'habitude a été prise d'utiliser la voirie pour le stationnement d'une partie du parc automobile. Cette situation n'est pas gênante tant que la demande n'excède pas le nombre de places disponibles le long des trottoirs. Mais dans de nombreux quartiers, il n'en est pas ainsi, et il faut réduire le volume de la demande si l'on ne veut pas l'anarchie.[55]

La meilleure solution est alors le stationnement payant, universellement adopté. Il présente de surcroît les avantages de procurer des recettes non négligeables, de faire cesser l'anarchie dans l'occupation de la chaussée en délimitant chaque place, et d'accroître la fluidité du trafic.

Tout système de transport nécessite donc trois éléments : l'infrastructure de circulation, le véhicule et le lieu de stationnement.

En Mairie de Bujumbura, contrairement à la taxe municipale régie par l'Ordonnance ministérielle, la taxe de stationnement est régie par la décision du Maire n^{0}531.018/024 du 27/10/2016 portant règlement du stationnement en Mairie de Bujumbura sur les transports rémunérés comme les transports non rémunérés.

Tableau 2 : Tableau des taxes de stationnement pour le transport rémunéré

Catégorie de véhicule	**Droit de stationnement/mois**
Camion remorque transport local	**100.000F**
Camion simple d'une capacité de plus de 10 tonnes	**40.000F**
Camion simple d'une capacité inférieure à 10tonnes	**30.000F**
Camion benne	**30.000F**
Camionnette (transport en ville)	**15.000F**
Bus de marque Coaster	**30.000F**
Bus de marque Hiace	**21.000F**
Taxi voiture	**15.000F**
Cyclomoteur (bajaj)	**10.000F**
Taxi moto	**5.000F**
Taxi vélo	**2.000F**

Source *: Tableau réalisé par nous-même sur base des données du département de transport de la Mairie de Bujumbura.*

[55] GERONDEAU (CH.), *op.cit*., p. 118-119.

Il sied de souligner encore que les autorités n'ont pas voulu nous fournir les effectifs des différents véhicules qui paient la taxe de stationnement. Comme pour la taxe municipale, en nous référant à un seul véhicule pris dans chacune de ces différentes catégories cités en haut, nous constatons que la Mairie de Bujumbura encaisse une somme de trois millions cinq cent soixante-seize mille francs (3.576.000F) par an.

Le versement des droits de stationnement se fait par versement bancaire. Des sanctions sont envisageables en cas de retard du paiement où une pénalité de 10% par mois de retard est appliquée.

Après trois mois de non-paiement, des mécanismes de recouvrement forcés sont mises en œuvre. Actuellement la Mairie dispose d'agents chargés de collecter ces taxes dans les différents axes de la Mairie.

Quant au transport non rémunéré, le recouvrement des droits de stationnement est assuré au moyen d'un « ticket de stationnement »:

« Pour chaque stationnement, le ticket de stationnement est fixé à 300Fbu par un stationnement qui ne dépasse pas une heure. Pour chaque heure supplémentaire, le ticket de stationnement est fixé à 300Fbu. Pour un stationnement d'une durée maximale de 12 heures, le ticket de stationnement est fixé à 2.000Fbu. Ce ticket est valable pour une seule journée »[56].

Il faut noter que pour un stationnement mensuel, le ticket de stationnement est fixé à 30.000Fbu par véhicule.

3.3. Location des espaces publics municipaux

L'espace public, comme le souligne Jacques CABANIEU ; *« n'est pas seulement l'espace non-privé. Il se ramifie jusqu'en des lieux plus intériorisés, régis par un statut particulier et induisant des règles de comportements différenciées (domaines privés ouverts au public, commerces, espaces de rencontre divers, ou domaines publics à usages privés, administrations, universités, théâtres, écoles, palais de justice…). Il se négocie aussi à la limite entre privé et public pour favoriser certains usages, et imposer certaines règles ou servitudes, la collectivité assurant avec vigilance les prérogatives d'esthétique, d'hygiène, de*

[56] Article 6 de la décision n°531.018/du 27 octobre 2016 portant règlement du stationnement en Mairie de Bujumbura.

sécurité, plus globalement d'intérêt général, contribuant ainsi à la constitution d'un patrimoine collectif à valeur culturelle sur ses limites »[57].

« L'espace public » représente dans les sociétés humaines, en particulier urbaines, l'ensemble des espaces de passage et de rassemblement qui sont à l'usage de tous. La location des espaces publics de la Mairie de Bujumbura est régie par la décision n°531/006 du 26/8/2015 portant location des espaces publics municipaux et frais de parking sur les espaces publics.

Dans cette décision donc, il est écrit que tout véhicule qui gare dans l'espace réservé au parking en Mairie de Bujumbura doit payer 500Fbu comme frais de parking.

Selon l'article 5 de cette même décision, *« les frais annuels de location pour les parkings réservés sont fixés à 180.000Fbu par véhicule et par un »*. Quant à l'occupation de l'espace public municipal réservé au parking, les frais de location sont fixés à 7500F/m^2/an.

D'emblée, le secteur de transport rémunéré génère de revenus assez importants en Mairie de Bujumbura.

Les frais exigés pour la taxe de stationnement et la taxe municipale varient selon la catégorie du véhicule. La seule différence est que la taxe municipale est payable par trimestre, c'est-à-dire 4fois/an ; tandis qu'on paie la taxe de stationnement une fois le mois, c'est-à-dire 12fois/an.

Le Secrétaire général de l'Association des Transporteurs du Burundi (ATRABU) nous a affirmé qu'environ 900 bus dont 300 de marque « Coaster » et 600 de la marque « Hiace » sont opérationnels en Mairie de Bujumbura. Ces bus doivent desservir une population avoisinant un million de personnes et environ 50 nouveaux grands bus ayant des places variant entre 45 et 80, qui desservent les passagers dans les quartiers de Carama et Kanyosha[58].Cette catégorie de bus paient la taxe municipale de 80.000F/an et 40.000F/mois comme frais de stationnement.

En nous référant à ces informations du secrétaire général de l'ATRABU, nous pouvons calculer les recettes gagnées par la Mairie de Bujumbura en termes de taxes municipales et de stationnement en une année.

[57] CABANIEU (J.), *Les espaces publics urbains, Comment passer de l'intention de projet a la réalisation,* Mission interministérielle pour la qualité des constructions publiques (MIQCP), novembre 2001, p.10.
[58] *Entretien avec NTIRAMPEBA Charles, secrétaire général de l'ATRABU, consulté le 31 mars 2022*.

Tableau 3 : Recettes de la Mairie : taxe municipale/an en Fbu.

Catégorie de Véhicules	Eff. Total	Taxe mun./ trimestre	Taxe mun./an
Coasters	300	3.600.000	14.400.000
Hiaces	600	3.600.000	14.400.000
Coasters et Hiaces	**900**	**7.200.000**	**28.800.000**

Source : *Tableau réalisé par nous-même sur base des données fournis par le secrétaire général de l'ATRABU.*

Comme le montre ce tableau, sur 600 hiaces et 300 coasters seulement, la Mairie de Bujumbura encaisse une somme de vingt-huit millions huit cent mille de nos francs en une année dans la taxe municipale (28.800.000Fbu).

Tableau 4 : Recettes de la Mairie au niveau du stationnement/an en Fbu.

Catégorie de Véhicules	Eff. Totale	Stationnement/ mois	Stationnement/ an
Coasters	300	9.000.000	108.000.000
Hiaces	600	12.600.000	151.200.000
Coasters et Hiaces	**900**	**21.600.000**	**259.200.000**

Source : *Tableau réalisé par nous-même sur base des données fournies par le Secrétaire général de l'ATRABU.*

Comme le montre ce tableau, sur 600 hiaces et 300 coasters seulement, la Mairie de Bujumbura encaisse une somme de deux cent cinquante-neuf millions deux cent mille de francs burundais en une année dans la taxe de stationnement (259.200.000Fbu).

En nous basant sur les coasters et hiaces qui œuvrent en Mairie de Bujumbura sans compter d'autres catégories de véhicules rémunérés, la location des espaces publics ainsi que d'autres ressources, le total des recettes annuelles enregistrées en termes de taxes municipales et de stationnement est de : 28.800.000F+259.200.000F=288.000.000Fbu.

Il sied de souligner qu'en faisant ces calcules nous nous sommes référés sur les bus de transport en commun de marque hiace et coaster disposant respectivement de 18places et de 30places sans compter de nouveaux bus (grands coasters capables d'embarquer des passagers variant entre 45 et 80) introduits dans le transport en commun en Mairie de Bujumbura.

Rappelons que ces derniers desservent les passagers vers les quartiers de Carama et Kanyosha et paient la taxe municipale de 80.000F/an et 40.000F/mois de stationnent.

4. Les infrastructures de transport en commun

Le transport en commun en Mairie de Bujumbura est préféré par des milliers de personnes chaque jour. C'est un moyen de déplacement moins cher par rapport aux autres (taxis voitures). L'augmentation des prix des transports collectifs dépend de l'augmentation des coûts du carburant comme nous le voyons dans ce communiqué du Ministère ayant le transport dans ces attributions : *« Consécutivement à la nouvelle structure du prix de carburant intervenue en date du 23juillet2023 et compte tenue de l'intérêt général de toutes les parties prenantes, le Ministère du Commerce, du Transport, de l'Industrie et du Tourisme revoit à la hausse le prix du ticket de transport tant en Mairie de Bujumbura que dans les provinces ».*[59]

Le prix en Mairie de Bujumbura passe de 550Fbu à 600FBU, tandis que dans les quartiers périphériques le prix du ticket varie entre 650Fbu à 1200Fbu. En revoyant à la hausse ces prix, les décideurs ignorent les taxes diverses et les pièces de rechanges. Or les prix de ces dernières se fixent en fonction du dollar alors que les autorités compétentes se limitent au seul facteur carburant pour déterminer les prix des transports dans ce secteur.

4.1. Le secteur routier

« Les relations entre citadins et ruraux passent par la route. Ce qui n'est pas moins évident, c'est le fait que la qualité de la vie en ville et en campagne dépend de la nature et de la qualité du réseau routier qui lie ces deux milieux »[60].

A l'origine, les rues qui constituaient la trame de la ville étaient destinées aux piétons. L'apparition des véhicules à traction animale, puis mécanique, a conduit à tracer les rues en fonction des impératifs de ces derniers. L'usage s'est alors instauré de ne pas rétablir une infrastructure spécifique, mais de réserver de simples trottoirs aux piétons pour passer d'une rive à une autre.[61] Ces trottoirs ont été aménagés dans le but à éviter des accidents.

[59] Communiqué n°00/5 du 24 juillet 2023 relatif à la fixation du prix de ticket de transport.
[60] UNIVERSITE CATHOLIQUE D'AFRIQUE CENTRALE, *Citadins et ruraux en Afrique subsaharienne*, Ouvrage publié avec le concours de la Fondation Charles Léopold Meyer pour le progrès de l'homme (Paris) et celui de l'Université Saint-Joseph de Beyrouth (Liban), Paris, Karthala, 1999, p.226.
[61] GERONDEAU (CH.), *op.cit*., p.40.

La route est l'une des infrastructures destinées aux services de la population et constitue un facteur important de développement économique dans la mesure où elle favorise les relations au sein de la ville et celles entre la ville et la campagne. Les infrastructures de transport en Mairie de Bujumbura souffrent de l'inexistence des arrêts-bus, les problèmes liées à l'embouteillage pendant les heures de pointe, du charroi vétuste de bus, de la destruction des infrastructures routière, des conducteurs des bus qui ne respectent pas les piétons ainsi que les normes de la circulation routière, etc. Dans ce cas, les piétons doivent prendre soin d'eux-mêmes car le constant est que les conducteurs ne tiennent pas compte d'eux, mais la Mairie doit intervenir par rapport au respect de règlementation au profit de toutes les parties prenantes. Le problème majeur sur ces réseaux est le vieillissement : des trous et ruptures ici et là sont constatés, lesquels sont dus au manque d'entretien. L'entretien convenable des routes permet de diminuer les frais de réparation (entretien) des véhicules, d'améliorer la sécurité routière ainsi que les bonnes conditions de transport des passagers.

Nous avons jugé bon de parler de l'état du réseau routier en Mairie de Bujumbura en nous référant à trois communes à savoir : Mukaza, Ntahangwa et Muha.

4.1.1. La commune Mukaza

Le réseau routier dans cette commune est dominé par les voies goudronnées (asphaltées), les routes en terre ainsi que les routes pavées. Ces dernières sont remarquables dans les quartiers Rohero et INSS et au Sud-Ouest dans le quartier Kabondo et Kinindo. Les mêmes réseaux s'observent dans les quartiers de Nyakabiga, Bwiza et Jabe. Ce réseau présente dans ces derniers quartiers certaines défaillances comme : l'étroitesse et la dégradation. Vers l'ouest de cette commune, le quartier Asiatique connaît des routes pavées et d'autres en terre. Ce quartier est touché par l'inondation accentuée par le non-entretien des canales pluviales.

Le quartier de Buyenzi, est l'un des quartiers de la commune de Mukaza qui compte une population dense. La zone urbaine de Buyenzi dispose d'un réseau routier très défectueux. Deux routes asphaltées traversent ce quartier, des routes pavées en cours de construction ainsi qu'une multitude de routes en terre. Ce réseau connaît différentes formes de dégradations liées notamment à la surexploitation, aux véhicules et autres outils hors usages qui sont garés au bord des routes, aux activités de réparation électromécanique, la soudure, des lavages des véhicules, les restaurants, les moulins, les différentes activités commerciales sont observables dans ce quartier.

Photo 1 : Véhicules en réparation au quartier de Buyenzi



Source *: Photo prise par nous-même le 24 mai 2022 au 21ème avenue du quartier de Buyenzi*

L'image nous montre des véhicules qu'on est en train de réparer, garés au bord de la 21ème avenue. Les mêmes activités également observables dans les différents quartiers de Buyenzi surtout de la 13ème avenue à la 22ème avenue.

Nous remarquons l'insécurité de la population suite aux nuisances sonores causées par ces activités. La circulation est gênante suite aux développements des activités de réparation au bord de cette route. Certains ménages jettent les déchets liquides, solides ainsi que d'huiles de vidanges dans les caniveaux non entretenus de certaines routes, ce qui est à l'origine de la dégradation des voies dans ce quartier ainsi que la pollution de la rivière de Ntahangwa qui pollue à son tour le lac Tanganyika.

4.1.2. La commune Ntahangwa

Des voies pavées et d'autres en terre sont observables dans les quartiers de Gihosha et Mutanga-Nord, Kigobe, Gikungu et Gasenyi à Gihosha-urbain ainsi que presque l'absence de voiries dans les quartiers de Gikungu II et Gikungu III, Muyaga, Nyabagere et Winterekwa à (Gihosha rural). Les petites rues en terre s'y faufilent entre les habitations et se terminent souvent par des impasses.

La zone de Kamenge dispose des routes asphaltées, pavées et routes en terre. La seule route asphaltée qui relie la Zone Kamenge et zone Kinama est utilisée tout le temps par des piétons, des vélos, des motos, des tricyles et des véhicules. Le long de cette route, l'espace réservé aux piétons est partagée avec les vélos et quelques fois par les motos. Suite à la surexploitation de cette infrastructure, elle est actuellement en mauvais état.

Les voies de la zone Ngagara subissent une forte dégradation suite au vieillissement et à l'érosion. Les voies asphaltées sont vieilles sauf le boulevard Mg BUCONYORI. Le cas le plus frappant est celui du boulevard Lt Gn Adolphe Nshimirimana. A plusieurs endroits de cette route, il n'y a plus de goudron et un bon nombre de nids de poule sont observables à plusieurs endroits. Dans le but de protéger leurs véhicules, certains conducteurs préfèrent utiliser le boulevard Monseigneur BUCONYORI pour rejoindre le quartier neuf exactement à l'endroit appelé « kwa commune », (chez commune), ce qui n'est pas facile les pour citoyens qui vivent respectivement des quartiers cinq (Q.5) et quartier neuf (Q.9). Comme le précise NINGANZA René : « *Nous les habitants du quartier 9, avons un problème d'avoir un bus tout près de chez nous. Nous avions l'habitude de prendre ou de descendre le bus à ODECA. Puisque la route est en mauvais état, nous sommes obligés de prendre ou descendre le bus chez Commune quand nous voulons nous déplacer vers le centre-ville*».[62] La photo ci-dessous nous montre l'état de dégradation de cette route.

Photo 2 : Boulevard Lieutenant Général Adolphe NSHIMIRIMANA en état de dégradation



Source : *Photo prise par nous-même le 12 avril 2022*

Cette route commence à partir du rond-point des Nations Unies (Ngagara). Des nids de poule commencent à s'observer à partir de l'Eglise Bon Berger. Elle passe également à côté du Mess des officiers de police ainsi que le « camp municipal ». L'usine du café ODECA (Office de Développement du café du Burundi), les infrastructures appartenant à un homme d'affaire Adrien NTIGACIKA connu sous le surnom de Ziranotse, le parquet de la commune de Ntahangwa, les locaux de l'Université des Grands Lacs se trouvent non loin de ce boulevard.

[62] Entretien avec NINGANZA René, *habitant de la zone Ngagara quartier neuf (Q9)*, consulté le 12 avril 2022.

Dans l'ensemble, le réseau routier dans la zone urbaine de Ngagara, Kinama, Cibitoke, Kamenge et Carama est en état de dégradation suite à l'érosion pluviale, les voies de canalisation ne drainent pas convenablement les eaux du ruissellement. Cela endommage les voies en terre surtout en période des pluies, le drainage n'existant presque plus. Certains ménages déversent directement les déchets solides et liquides dans les caniveaux, ce qui empire la situation.

4.1.3. La commune Muha

Les zones situées dans la commune Muha comprennent des quartiers haut standing et des quartiers populaires. Dans les quartiers aisés, les routes sont biens équipés, tandis que les quartiers Musaga et une partie de Kanyosha disposent d'un réseau routier en mauvais état. L'extension de cette zone vers le Sud s'étend, aujourd'hui jusqu'à Ruziba. Cette zone est traversée par le boulevard de la liberté est prolongé par la RN3.

Quant à la zone Musaga, son extension continue jusque dans les hauteurs surplombant la ville. Ce dernière présente un réseau routier divers. Elle est traversée par le boulevard NTARE RUSHATSI prolongé par la RN 7, la principale route qui mène vers Ijenda en province de Bujumbura. A côté de cette voie principale, s'ajoutent ses deux routes asphaltée : l'une qui mène vers le quartier Gasekebuye et l'autre branche menant vers l'ouest et qui débouche sur la RN3.

Le boulevard NTARE RUSHATSI est en l'état critique. Il contient des nids de poule qui commencent à partir du camp Muha et prolongent la RN7. En protégeant cette route, certains citoyens se sacrifient en essayant de remplir les nids de poule à l'aide des moellons de rivière ou des pierres de carrière. Des déchets solides sont jetés dans les caniveaux, ce qui bloque l'évacuation des eaux pluviales des routes dans cette zone comme le montre les photos ci-après.

Photos 3 : Etat des routes dans la zone de Musaga





Source *: Photos prises par nous-même le 26 mai 2022*

De gauche à droite ; l'image à gauche nous montre la route vers le marché de Musaga à peu près à 15m à partir de la RN7. A cet endroit, nous remarquons les déchets solides jetés dans le caniveau ainsi que l'effondrement des dalettes entrainées par à la force des eaux pluviales. La seconde image à droite nous montre la boulevard NTARE RUSHATSI (RN7) qui contient tant de nids de poule et une personne tante d'entretenir cette route à l'aide des graviers à côté de l'école primaire de la zone Musaga.

D'autre personnes qui font de même s'observent dans la zone de Cibitake sur le boulevard Adolphe NSHIMIRIMANA*.

La voirie urbaine accuse des manquements au niveau de son aménagement : des routes ne répondent plus à la densité du trafic d'où le désordre total dans la circulation, les piétons, vélos, motos et voitures s'entremêlent sur l'état délabré des voies, insuffisance des panneaux de signalisation, le manque d'entretien des chaussées, le manque de parkings aménagés et de gares routières.

D'une façon globale, la Mairie de Bujumbura est une ville presque sans trottoirs. Ces derniers se retrouvent souvent aux quartiers résidentiels et commerciaux du centre-ville. Certaines voies qui desservent les quartiers à grand trafic et à grands mouvements des piétons sont dépourvues de trottoirs. Les différents moyens de transport se distinguent : la marche à pied, les bus de transport en commun, ainsi que les véhicules particuliers. Ces moyens de transport diffèrent suivant les types de quartiers.

Dans les quartiers du centre-ville, où les poids lourds n'ont pas droit d'accès, la circulation est dominée par des voitures particulières et des bus de transport en commun.

Dans les quartiers périphériques populaires, en plus de l'absence presque totale des trottoirs, tous les moyens de transport partagent une voie conçue uniquement pour les véhicules. Là, s'observe un désordre total dans la circulation : les piétons, les deux roues, les véhicules particuliers, les bus de transport en commun, les poids lourds se partagent une même route sans trottoirs ce qui augmente le risque d'accidents.

4.2. Les véhicules (le parc automobile)

Par parc automobile, on entend l'ensemble des automobiles en circulation dans un pays. L'ISTEEBU dispose dans son rapport annuel des données sur le parc automobile, mais ces dernières ne sont pas actualisées. Dans son rapport annuel sur parc automobile en 2013, on a dénombré 35.999 voitures, 4.020 camions, 7.245 camionnettes, 114 remorques, 2.8697 motos. La ville de Bujumbura concentre à elle seule à peu près 80 % du parc automobile national.[63]

Selon les informations de la part du service de l'immatriculation de l'OBR, il est difficile de connaître le nombre exact des véhicules en circulation sur le territoire burundais car des véhicules venant des pays voisins sont également observables au Burundi.

Un autre problème qui se pose est que les véhicules déclassés ne sont pas signalés aux services habiletés afin de procéder au comptage exact, d'où cette institution ne peut pas publier l'effectif des véhicules immatriculés se trouvant au Burundi. Tout simplement l'OBR peut publier l'effectif des véhicules immatriculés dans n'importe quelle année depuis sa création. Donc nous avons jugé bon de prendre les véhicules immatriculés en 2020 comme l'indique ce tableau suivant.

[63] ISTEEBU, *Parc automobile au Burundi au 31 décembre 2013*, p.12.

* il s'agit des personnes qui font semblant de combler les nids de poule à l'aide des cailloux et par là demandent la charité aux automobilistes qui passent.

Tableau 5 : Véhicules immatriculés par l'OBR en 2020

Type de véhicule	1e trimestre	2e trimestre	3e trimestre	4e trimestre	Total
Bus	53	29	16	16	**114**
Camion	166	241	214	268	**889**
Camionnette	158	109	258	135	**660**
Jeep	331	230	333	398	**1.292**
Engin de chantier	22	10	19	16	**67**
Machine agricole	-	1	-	1	**2**
Tracteur	-	-	4	2	**6**
Trailer	82	74	97	78	**331**
Minibus	36	29	36	55	**156**
Moto	1. 395	1.402	1.322	1.951	**6.070**
Tricycle	194	106	124	101	**525**
Voiture	1.173	970	1.107	1.165	**4415**
Totale	**3.610**	**3.201**	**3.532**	**4.186**	**14.529**

Source *: Tableau réalisé par nous-même sur base des données recueillis auprès du service d'immatriculation de l'OBR.*

Les véhicules portant une immatriculation circulant actuellement au Burundi sont soumis d'une façon ou d'une autre à une taxation directe. Le secteur transport en commun en Mairie de Bujumbura occupe une bonne place dans l'offre d'emploi et un bon nombre de familles dépendent du transport collectif : une source de revenu pour le personnel dans le secteur de transport et de leurs familles. Le conducteur engagé travaille avec un second conducteur de « piquet ». A côté de lui, il faut ajouter un convoyeur en général qui assure la maintenance du véhicule au cours du trajet ainsi que la collecte des frais de déplacement.

Le parc automobile observé donc en Mairie de Bujumbura augmente sans cesse, alors que les infrastructures routières n'augmentent pas au même rythme. Pire encore, les concepteurs des routes n'ont pas prévu des trottoirs pour les piétons. Ils circulent sur la même voie avec les véhicules et de toutes sortes de moyens de déplacement en mairie de Bujumbura.

L'embouteillage est très grand de temps en temps et particulièrement pendant les heures de pointe. A ces bouchons s'ajoute la non-maîtrise du code de la route de certains conducteurs, de leur état d'ivresse quelque fois, le mauvais état de la route, l'engouement de vouloir dépasser les autres observés surtout chez les conducteurs des bus de transport en commun, les taxis-voitures, les taxis-motos, l'état vétuste de beaucoup de véhicules, etc., sont responsables de beaucoup d'accidents de la route.

4.3. Les partis prenants dans le transport en commun

Les parties prenantes qui interviennent dans le secteur de transport sont :

- office de transport en commun (OTRACO) ;
- ministère ayant les transports dans ses attributions ;
- la police spéciale de roulage et de la sécurité routière.

4.3.1. L'Office de transport en commun (OTRACO)

Selon Sylvestre NDAYIRUKIYE, les transports collectifs des personnes sont assurés depuis 1977 par l'Office de Transport du Burundi (OTRABU). A l'origine, l'OTRABU s'occupait à la fois du transport des personnes et du transport international des marchandises. Plus tard les privés ont été associés au transport collectif des personnes. A sa création, l'OTRABU, disposait de 40 bus pour assurer le service urbain et interurbain. En 1985, les services de transport des personnes et des marchandises ont été séparés et le transport des personnes a été confié à (OTRACO), tandis que l'OTRABU gardait le service de transport international des marchandises. L'OTRABU a été liquidé à cause du manque de performance et de à la concurrence en 1991, laissant place aux opérateurs de transport privés qui opèrent jusqu'aujourd'hui.[64]

Le service public de transport en commun est réalisé par l'OTRACO qui utilise des autobus relativement de grande taille pour ses activités. L'OTRACO est considéré comme un transporteur national qui dessert aussi bien les zones urbaines que les zones enclavées : il exploite 8 lignes en province et 2 lignes en Mairie de Bujumbura, comme l'indique le tableau suivant.

Tableau 6 : Lignes de service de l'OTRACO à l'intérieur du pays et en Mairie de Bujumbura

En provinces	Muhanga, Mpinga, Cankuzo,Vyanda, Kinyinya,Vugizo Gishubi, Kibago et Gishiha.
Mairie de Bujumbura	Kanyosha, Zone industrielle Ligne de renfort : dans les quartiers du Nord et du Sud de la capitale.

Source : *Tableau réalisé par nous-même sur base de données recueillis au siège de l'OTRACO, dans le service de l'exploitation des bus.*

[64] NDAYIRUKIYE (S.), *Bujumbura centenaire 1897-1997 : Croissance et défis*, Paris, Harmattan, 2002, p.182.

En tant que société à gestion autonome sous la tutelle du Ministère du Commerce, des Transports, de l'Industrie et du Tourisme, l'OTRACO est un établissement public à caractère commercial dont les missions sont l'exploitation et la régulation des transports.

La Japanese Grant Aid Projet a octroyé à l'OTRACO 68 grands bus entre 1983-1984 ainsi que 67 autres en 1989. L'OTRACO avait autour de 100 grands bus avant la guerre civile de 1993.[65] Cependant, la plupart de ces grands bus et d'autres équipements ont été endommagés, et des travailleurs compétents ont été aussi perdus à cause de cette guerre qui a duré plus d'une décennie.

Actuellement, l'OTRACO ne reste qu'avec une quarantaine de bus « Coasters » et grands bus « Isuzu ». D'autres véhicules ne sont plus fonctionnels faute des pièces de rechanges. Ils répondent à différentes demandes : location à la demande d'institutions ou d'écoles pour des transports professionnels et scolaires. Les lignes de renfort s'observent durant les heures de pointe : des bus de l'OTRACO tentent de compenser le déficit du transport privé au Sud comme au Nord de la capitale.

Il faut noter que l'OTRACO dispose des agences en province à savoir : Bururi, Gitega et Ngozi. Le tableau suivant montre l'effectif des bus qui sont encore fonctionnels.

Tableau 7 : Effectif des bus et leur localisation

Catégorie (marque) de bus	Effectif total	Bujumbura	Bururi	Gitega	Ngozi
Isuzu (MV) 100 places	**20**	**19**		**1**	
Isuzu (FL) 60 places	**11**	**8**	**1**	**1**	**1**
Casters	**13**	**5**	**5**	**3**	

Source : *Tableau réalisé par nous-même sur base de données recueillis auprès du service de l'exploitation des bus de l'OTRACO.*

[65] REPUBLIQUE DU BURUNDI, *L'Etude urgente sur le transport urbain à Bujumbura, Rapport final*, février 2008, p.3.

Photo 4 : Photo de certains bus de l'OTRACO qui ne sont plus fonctionnels



Source : P*hoto prise par nous-même le 18 août 2021.*

L'image nous montre les bus de l'OTRACO hors usage suite au manque de pièces de rechange. Certaines sources nous ont affirmé que ce manque est dû à la mauvaise gestion des ressources de cette société. Ici nous faisons allusion aux ressources émanant des bus ainsi que le service de contrôle technique.

D'emblée, l'OTRACO dispose des véhicules fonctionnels avoisinant une quarantaine de bus et un équipement de contrôle technique. A côté de services des transports publics sur le territoire national, l'OTRACO est chargé de délivrer les certificats de contrôle technique. Chaque bus de transport en commun doit chercher le contrôle technique après six mois c'est-à-dire deux fois par an. Les images ci- dessous nous montrent les différentes opérations faites avant de délivrer ce document.

Photo 5 : l'image du hangar où se font les opérations de contrôle technique



Source : *Photo prise par nous-même le 18 août 2021 dans les enceintes de l'OTRACO à Bujumbura, devant le hangar réservé aux les opérations de contrôle technique.*

Cette image montre un lieu de contrôle de véhicule de poids lourds (PL), véhicule léger (VL) et véhicule utilitaire (VU). C'est un appareillage qui contrôle l'état des véhicules selon le système de fonctionnement tels que la suspension, l'éclairage, le système freinage, etc. Les images ci-après montrent plus de détails.

Photo 6 : L'image montre intérieure du hangar de la photo numéro n^{0}5





Source : *Photos prises par nous-même le 18 août 2021.*

De droite vers à gauche : l'image à droite nous montre la balance qui contrôle des pneus et leur mouvement. Devant cette camionnette, il y a un fasse de réparation dans laquelle se tient le technicien pour contrôler les parties en dessous du véhicule.

L'image à gauche nous montre une voiture dont on est en train de contrôler des lampes et leurs lumières. Devant cette voiture s'observe une autre balance chargée de contrôler le système de freinage. La somme exigée pour avoir le contrôle technique est de 70.000Fbu. Les frais de pénalité de retard de renouvellement de ce document sont de 200F/jour.

D'une façon générale, l'OTRACO dispose de matériel moderne pour effectuer les opérations de contrôle technique. Mais le constat est que certains véhicules utilisés dans le transport public échappent à ce genre de contrôle.

Selon le chef de garage, l'OTRACO : *« Peu de bus de transport en Mairie de Bujumbura, car ces derniers sont en mauvais état. Si ce genre de véhicules passait sur nos balances, celles-ci les endommagent davantage »*[66].

Il souligne que les machines qui contrôlent les véhicules les secouent avec une certaine force, ce qui peut entraîner la cassure ou la rupture de certaines pièces.

4.3.2. Le Ministère ayant le transport dans ces attributions

La principale mission du ministère ayant les transports dans ses attributions est de concevoir et d'exécuter la politique nationale en matière d'infrastructures de transports, d'initier une politique de développement des infrastructures de transports, sa mise en œuvre et son suivi dans l'intérêt du pays et de la population.

Comme le Burundi est un pays enclavé, le ministère susmentionné devrait mettre en œuvre une politique d'amélioration et de rentabilisation des autres infrastructures de transport comme le transport aérien et lacustre favorables au désenclavement du pays, d'actualiser la politique d'entretien des infrastructures publiques, de mettre en œuvre une politique de rentabilisation maximale des infrastructures routières, portuaires et aéroport. De même, il devrait promouvoir leurs préventions en matière de sécurité routière en collaboration avec les ministères compétents comme le ministère en charge de la sécurité routière.

[66] *Entretien avec le chef de garage de L'OTRACO,* le 18 août 2021.

4.3.3. La police spéciale de roulage et de la sécurité routière

Au Burundi une autre institution étatique chargée du transport public est la police spéciale de roulage et de la sécurité routière. La raison d'être de cette institution policière, c'est l'ensemble des activités où l'exercice de la souveraineté interne de l'Etat est susceptible d'entrainer un recours à la force et à la coercition. Le principe de la police c'est la main forte, et il s'exprime par un symbole connu par tous : le port d'arme. D'une façon générale, la police assure l'ordre social alors que l'armée assure la défense nationale du territoire.

Au Burundi la police spéciale de roulage et de la sécurité routière est subdivisée en trois blanches de service à savoir ; le service de prévention, le service judiciaire et le service permis de conduire.

4.3.3.1. Le service de prévention

Marcel LE CLERE rappelle que *« l'avènement de l'automobile a mis à contribution la police de prévention au point de lui faire oublier ses autres missions. On a en effet trouvé commode de confier aux fonctionnaires en uniforme le soin de faire respecter les règles élémentaires des codes routiers que la sagesse des usagers ne suffisait point à faire observer par tous »*[67]. Le service de prévention est composé par les policiers chargés du maintien ou le rétablissement de l'ordre sur les axes routiers. Au Burundi l'activité de régulation commence très tôt le matin et se termine vers 8h30. Ces policiers quelque fois font le contrôle des documents des véhicules. Lors de ce contrôle, ils se focalisent en général sur les documents ainsi que sur l'état du véhicule comme : l'éclairage, essuies glasses, l'avertissement sonore, etc.

4.3.3.2. Le service judiciaire

La police judiciaire est née pour les individus qui refusent de se plier aux normes légalement posées, force est de recourir aux poursuites, afin de punir le délinquant et, par-là, de prévenir une violation généralisée de la règle.[68]

Un autre service la police de roulage et de sécurité routière est le service judiciaire. Il est composé par les OPJ (officier de police judiciaire). Il existe un service de garde pour chaque jour et la personne désignée ce jour devient responsable au premier degré pour la prévention routière en ce qui concerne particulièrement le constat des accidents survenus ce jour-là ainsi que la confection du dossier d'accident.

[67] LE CLERE (M.), *La police, 3è édtion :* que sais-je *?* , Paris, PUF, 1972, p.16.
[68] ibid, p.46.

En cas d'accident, il fait le constat, le fautif doit payer une « amande » de 50.000F et déclarer l'accident dans son assurance. Les documents exigés en cas d'accident sont entre autres : le permis de conduire, l'assurance et la carte rose.

Il sied de souligner qu'il y a un numéro vert qu'on appelle en cas d'accident. La police dispose également d'un véhicule d'intervention en cas d'accident de roulage. Mais un seul véhicule ne suffit pas quand il s'agit des accidents qui se produisent au même moment à des endroits différents. C'est pour cette raison que quand survient un accident, quelques fois les parties en lice par rapport à l'accident s'arrangent pour déplacer les policiers vers le lieu de l'accident.

4.3.3.3. Le service chargé de délivrer les permis de conduire

D'après le code de la circulation routière, toute personne conduisant un véhicule doit détenir un permis de conduire correspondant à la catégorie du véhicule conduit. C'est un document qui atteste l'autorisation de conduire les véhicules motorisés tels qu'automobile, motocyclette, cyclomoteur, camion ou autobus. La convention internationale sur la circulation routière définit pour les pays qui en sont membres l'âge minimal de conduire à 18ans (la convention de Genève 1948).

On distingue deux sortes de permis : le permis provisoire qu'on obtient après avoir réussi le test théorique organisé chaque mardi en Mairie de Bujumbura. Le même test s'organise en province où se trouvent les GUP (guichets uniques provinciaux). L'examen pour permis provisoire comporte une preuve orale et/ou écrite portant notamment sur la signalisation routière, les règles générales relatives à la circulation routière. L'examen est considéré comme réussi si le candidat obtient au moins la note de 15sur 20 c'est-à-dire 75%.

Quant au test pratique, il se fait à travers les épreuves de marche en arrière sur une ligne droite, le demi-tour, le parking, le démarrage en côte et la circulation en ville. Le test pratique renseigne sur la maîtrise de la conduite automobile. Il est considéré comme réussi si le candidat obtient au moins une note de 16 sur 20 c'est à dire 80%. Ce test est organisé chaque jeudi en Mairie de Bujumbura, la même police organise des descentes en province où se trouve les GUP.

La convention de Vienne de 1968 sur la circulation routière définit pour les pays qui en sont membres, les différents types de véhicules pour lesquels un permis est valable suivant ce tableau ci-dessous.

Tableau 8 : Types de véhicules et permis de conduire y relatif

Catégories	Type de véhicules
A	Motocyclette
B	Automobile ≤ à 3500kg
C	Automobile > à 3500kg
D	Transport des personnes
E	Véhicule couplé

Source : *Service chargé de délivrer les permis de conduire au sein de la police spéciale de roulage et de la sécurité routière.*

La police de roulage a introduit un nouveau permis de conduire « permis biométrique » dans le but de se conformer aux normes des pays de l'EAC et de mettre fin à la circulation des permis frauduleux fabriqués au quartier de Buyenzi. Même si la PRSR délivre ce nouveau document, des irrégularités ne manquent pas. Certaines gens en complicité avec certains policiers de la PRSR bénéficient des permis biométriques sans passer le test pratique.

Selon les informations recueillies auprès de certains policiers, certains conducteurs des véhicules et certaines gens qui détiennent les permis de conduire, ils nous ont affirmé que quelqu'un qui détient un permis provisoire (qui a réussi au test théorique) peut obtenir un permis définitif moyennant une somme variant entre 300.000Fbu à 400.000Fbu, tandis que l'autre qui n'a pas un permis provisoire peut obtenir un permis définitif moyennant une somme variant entre 600.000Fbu à 700.000Fbu[69]. Il sied de souligner que ce document s'obtient moyennant une somme de cent mille francs (100.000Fbu).

Certaines gens préfèrent acheter les autorisations de conduire comme on achète des marchandises parce qu'ils ont échoué lors de la passation de test pratique d'autres parce que les procédures pour avoir ce document légalement sont longues. Un autre groupe de gens, y compris certains fonctionnaires, n'ont pas de temps pour fréquenter les auto-écoles. Il faut noter également les fonctionnaires qui disposent des véhicules de service préfèrent se conduire quand ils voyagent pour des raisons privées*.

[69] *Entretien avec les anonymats lors de notre enquête de terrain.*

* un fonctionnaire quand il s'agit d'une mission de service, voyage avec son conducteur. Et quand il s'agit d'une mission privée, il préfère se conduire lui-même. Au cas contraire il doit prendre des dispositions pratiques tout à fait privées.

Le code de la route contient des articles qui sèment la confusion. Le cas typique est celui de l'article 109 qui stipule que : « *tout véhicule automobile doit être équipé de ceintures de sécurité aussi bien aux sièges avant qu'aux sièges arrières* ».

Or dans les bus de transport en commun ainsi qu'un bon nombre de véhicules, seul les sièges d'avant disposent des ceintures de sécurité. Quant à l'article 190, « *la conduite en état d'ivresse est interdite* ». Or la police ne dispose pas d'alcootest, instrument qui mesure la quantité d'alcool dans l'organisme.

5. Les problèmes liés au transport en commun en Mairie de Bujumbura

Le transport en commun en Mairie de Bujumbura connaît de nombreuses difficultés. Le peu de bus disponibles sont souvent vieux et ne peuvent pas satisfaire toute la demande disponible. De ce fait, les passagers font recours à d'autres moyens de déplacement comme les bajaj (tricycles), les taxi-voitures, les motos et les vélos.

Ces moyens de transport sont également à bout de souffle, car ils ne sont pas tous autorisés à circuler dans toute la capitale et leurs heures de travail sont limitées.

Cela s'observe à travers une décision établissant les limites à ne pas franchir en Mairie de Bujumbura par le Ministre en charge de la Sécurité publique. Les zones interdites pour les tricycles, les motos et les vélos ont été délimitées par secteurs. Dans le secteur sud, ils ne doivent pas dépasser le pont de Kanyosha, le pont construit sur la 12 ème avenue à Musaga, dans les hauteurs qui surplombent la zone Musaga précisément dans la localité communément appelée Bonesha. Au centre, ces moyens de déplacement ne doivent pas dépasser campus Kiriri de l'Université du Burundi, Sororezo et Mugoboka à Mutanga-Sud. Dans le secteur Nord, ils ne doivent pas franchir ces endroits : château d'eau (Mutanga-Nord), zone Gihosha, marché de Gasenyi, la RN1 jusqu'à la rivière Gasenyi, la 1ère avenue de la zone Kamenge, lycée Saint Gabriel, boulevard BUCONYORI, les ponts qui relient les zones Ngagara et Cibitoke érigés sur la rivière Nyabagere, le parquet de Ntahangwa, ODECA (ex- SODECO), CAMEBU, le siège de l'OTRACO et rond-point Chanic. Les distances entre ce dernier et la 15ème avenue de Maramvya sur la RN4 ainsi qu'entre le rond-point Chanic et la rivière Mutimbuzi sur la RN5 ne sont pas non plus autorisé par ces moyens de déplacement.

Les conducteurs se bousculent dans le secteur sud dans la zone de Kanyosha : dans les quartiers de Nkenga-Busoro, Nyabugete, Ruziba, etc., ainsi que dans le secteur Nord dans les quartiers de Kamenge, Kinama, Carama, Cibitoke, Mutakura, Buterere et Ngagara quartier 10.

A propos de cette décision, le Ministre en charge de la Sécurité Publique déclare ceci : « *il ne s'agit pas d'une décision politique mais technique prise pour prévenir les accidents routiers et pour éviter les déplacements des criminels en Mairie de Bujumbura* ».[70] La mesure concerne aussi les motos qui n'exercent pas le transport rémunéré et les vélos qui transportent du lait.

Les conducteurs de ces moyens de déplacement utilisent en grande partie les routes en terre qui contiennent beaucoup de nids de poule ce qui endommagent leurs véhicules. Les motards quelques fois déplacent plus de passagers qu'autorisé par la règlementation c'est-à-dire deux passagers alors qu'une moto devrait déplacer une seule personne. La photo ci-dessous en montre un cas de figure.

Photo 7 : photo montrant une moto avec l'excès de passagers



Source *: Photo prise par nous-même le 16 mai 2022.*

Ce conducteur de moto avec deux passagers était à Mutakura sur la 12ème avenue vers la zone de Buterere. Dans notre recherche sur terrain nous avons remarqué également des policiers qui se déplacent à deux sur une même moto, c'est-à-dire deux policiers et le conducteur. Ces policiers passent outre la loi alors qu'ils devraient être les premiers à la respecter.

La décision du ministre a affecté les conducteurs car leurs revenues journalières ont sensiblement diminué, ce qui les met en conflit avec leurs propriétaires comme nous le dit le conducteur de bajaj :

[70] Burundi Eco n°494du 25 février 2022.

« *Avant la décision du ministre qui nous interdit d'arriver dans certaines places, à près avoir donné le versement de 25000Fbu, mon revenu journalier était entre 15.000Fbu à 20.000F si j'ai bien travaillé. Actuellement, il difficile d'atteindre le versement de dix mille* ».

Il ajoute que certains conducteurs ont préféré abandonner ce métier et ont regagné leurs provinces natales.

Cette décision du Ministre a touché également les bénéficiaires de ces moyens de déplacement. Il s'agit des gens de toutes catégories qui utilisaient les bajaj, les motos et les vélos dans leurs activités quotidiennes. Les gens voulant aller aux différents hôpitaux pour se faire soigner ou rendre visite les malades faisaient recours aux bajaj et motos le taxi est énormément cher par rapport aux autres moyens de déplacement. Certains préfèrent se réveiller très tôt pour aller au travail à pied. Un autre groupe de gens touchés par cette mesure sont les commerçants qui achètent une grande quantité de poireaux, d'aubergines, de légumes, de tomates, de bananes et de pommes de terre, ect.,) au marché de COTEBU pour les vendre dans les différents quartiers de la commune Ntahangwa communément appelés « agasoko ». Suite à cette décision, ces marchands payent les porteurs jusqu'à l'OTRACO ou vers le quartier neuf (Q9) de la zone Ngagara (chez Commune) où sont garés les bajaj, les motos et vélos. Donc ils payent doublement avant d'arriver à leur destination.

A propos du transport en commun, selon Charles NTIRAMPEBA, les problèmes dont souffre le secteur du transport en Mairie de Bujumbura s'accumulent d'années en années. *« La plupart des bus sont usés. Cela car depuis 2008, une ordonnance ministérielle a interdit l'importation des bus « main gauche ». Pourtant, ils étaient moins chers par rapport aux bus « main droite ». Ce qui a réduit les importations des bus suite au faible pouvoir d'achat des transporteurs »*[71].

Certains de ces problèmes sont entre autres : D'abord le manque des devises pour acheter les nouveaux véhicules ainsi que les pièces de rechanges. Un nouveau bus de plus de trente places s'achète entre 40 à 45milles dollars. Pour avoir ces devises, on fait recours aux « marchés noirs » et on l'obtient à un prix très élevé. Le secrétaire général de l'ATRABU précise que les bus importés s'amortissent rapidement : *« certains d'entre eux sont des véhicules d'occasion, d'autres sont amortis par les infrastructures routières défectueuses, d'autres bus ne sont pas bien entretenus car les pièces de rechange sont chères »*[72].

[71] *Entretien fait le 31 mars 2022 au siège de l'association ATRABU.*
[72] *Entretien fait le 31 mars 2022 au siège de l'association ATRABU.*

Ensuite les routes en Mairie de Bujumbura manquent les panneaux de signalisation très utiles dans la régulation de la circulation ainsi que le manque des arrêts bus. Enfin les dépenses auxquelles font face les investisseurs dans le domaine de transport sont notamment l'alimentation du véhicule en carburant, le salaire du conducteur, sa ration et celle du convoyeur, le paiement des taxes (taxe de stationnement et taxe municipale), l'autorisation de transport et le contrôle technique.

Pour que l'investisseur ne travaille pas à perte, le secrétaire général de l'ATRABU souhaite que le prix de transport s'élève au minimum à 1000F. Au cas contraire, il souhaite que le gouvernement subventionne le secteur pour compenser les dépenses de l'investisseur comme on le fait ailleurs : *« En Europe, le ticket de bus revient à 2,5 euro. Les passagers paient 1 euro et les gouvernements paient le reste soit 1,5euro ».*[73] Il faut noter que lors de l'entretien avec le secrétaire général de l'ATRABU, le prix de transport en commun était de 450Fdans les quartiers proches du centre-ville, tandis qu'à Gatumba et Carama, le prix de transport était respectivement à 800F et 550F.

Pour illustrer le travail à perte des gens qui investissent dans le transport, nous pouvons nous référer sur un bus neuf de marque coaster qui s'achète à 45 mille dollars, soit à 144.900.000Fbu, c'est-à-dire (1$=3220F). Prenons que le propriétaire du véhicule encaisse 80mille par jour comme frais de location. Dans un mois, le propriétaire du bus épargné 2.400.000Fbu, soit 28.800.000Fbu en une année. Si on projette l'amortissement du véhicule dans cinq ans, le propriétaire va encaisser 144.000.000. Un manque à gagner de 900.000F pendant 5ans si on compte aussi les dépenses pendant cinq ans à savoir : les taxes municipales, taxe de stationnement, le contrôle technique, les vidanges, les pièces de rechange (les pneus par exemple), etc.

D'emblée, le transport au Burundi en général et en particulier en Mairie de Bujumbura connaît beaucoup de difficultés. Les infrastructures routières exigües et vétustes sont encombrées par une multitude de moyens de déplacement, les cyclomoteurs, les motos, les vélos ainsi que les piétons mal socialisés au code, qui sont à l'origine des différents accidents.

[73] *Burundi Eco* n° 492 du vendredi, 11 février 2022.

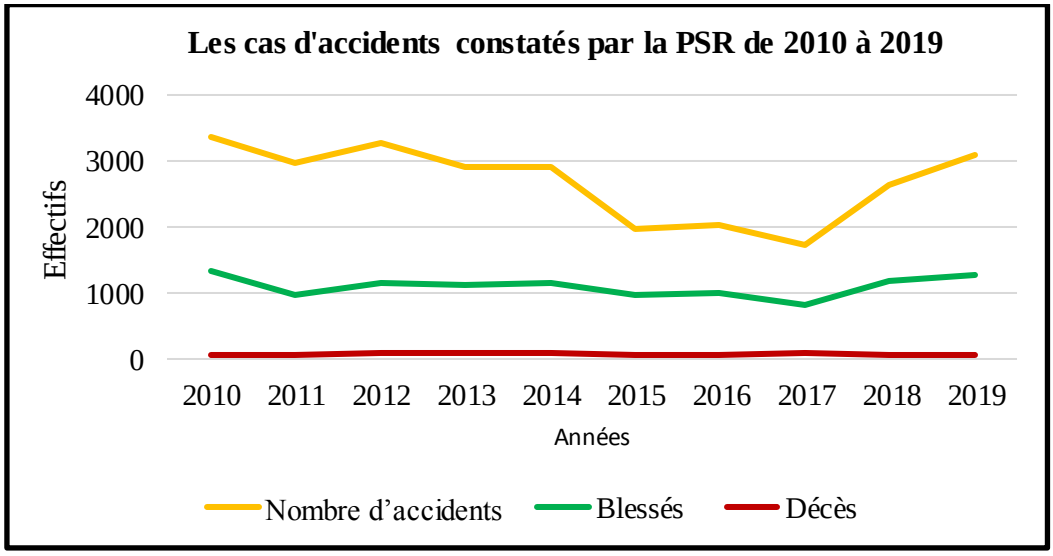
Tableau 9 : Des cas d'accidents constatés par la PRSR de 2010- 2019

Années	Nbre d'accidents	Blessés	Décès
2010	3351	1337	75
2011	2960	981	76
2012	3273	1167	85
2013	2895	1135	87
2014	2904	1152	84
2015	1961	978	69
2016	2039	1008	62
2017	1718	832	91
2018	2639	1173	78
2019	3077	1275	72
Total	**26817**	**11038**	**779**

Source : *Tableau réalisé par nous-même sur base d'archives du PRSR.*

Ce tableau montre les cas d'accidents survenus à Bujumbura de 2010 à 2019 sur une période de 10 ans. Les policiers chargés de la prévention routière affirment que certains cas d'accidents se résolvent à l'amiable avant que la PSR fasse le constat, surtout quand le choc n'est pas grave. Il convient d'ajouter que tous les cas d'accident ne sont pas non plus documentés étant donné de nombreux cas de fuite des conducteurs.

Graphique 1 : Cas d'accidents constatés par la PSR de 2010 à 2019



***Source* :** *Graphique réalisé par nous-même sur base des données de la PRSR*

Selon le chef de service prévention au PRSR, de janvier 2021 à janvier 2022, la PRSR a enregistré 3449 cas d'accidents de véhicules contre véhicules et 1543 cas d'accidents de véhicules contre tricycles, motos et vélos constatés et déclarés.

Ces accidents ont occasionné 130 morts et 1970 blessés. Jusqu'à la fin du mois de février, la police dénombre 8000 motos, 8124 vélos et 4275 bajaj utilisés pour le transport rémunérés.[74]

D'emblée, plus de 924 cas d'accidents n'ont pas encore connu car leurs auteurs ont fait l'objet de laissant sur place leurs véhicules plutôt que d'écouter les sanctions. Selon les mêmes sources la cause est qu'ils n'ont pas les documents exigés, surtout le certificat d'assurance et le permis de conduire. Ces engins sont donc saisis ; on compte 627 vélos et 302 motos conservés dans la PRSR. L'insécurité routière est due à plusieurs facteurs comme nous l'avons déjà souligné en haut. A ces éléments on peut également ajouter la conduite du véhicule étant en état d'ivresse, le non maîtrise du code de la route ainsi que l'excès de vitesse.

[74] *Burundi Eco* n° 494 du vendredi 25 février 2022.

Conclusion du deuxième chapitre

Ce chapitre, forcera de remarquer que le transport public joue un grand rôle dans la mobilité quotidienne des citoyens. Le transport en commun en Mairie de Bujumbura est assuré par les sociétés de transport, l'OTRACO, ainsi que les particuliers (opérateurs informels).

La Mairie de Bujumbura perçoit autant de recettes dans le domaine du transport. Le constat que ce secteur est confronté à autant de problèmes : l'exiguïté des infrastructures routières, son vieillissement ainsi que du charroi vétuste. La principale mission du ministère ayant le transport dans ses attributions est de concevoir et d'exécuter la politique nationale en matière d'infrastructure de transport, sa mise en œuvre et son suivi évaluation dans l'intérêt du pays. Il devrait donc mettre en œuvre une politique d'amélioration et de rentabilisation d'autres infrastructures de transport à savoir : le transport maritime et aérien. La police joue un grand rôle dans la régulation des véhicules dans les voies publiques. Il sied de souligner qu'il y a encore des bus de transport en commun qui sont en mauvais état et d'autres qui embarquent plus de passagers prévus par la loi malgré la présence la police chargée de la sécurité routière. Tous ces problèmes feront l'objet de notre étude dans le dernier chapitre.

CHAPITRE III : ANALYSE DES DEFIS DANS LE SECTEUR DE TRANSPORT EN COMMUN EN MAIRIE DE BUJUMBURA

Introduction

Dans ce chapitre, nous allons montrer en long et en large les problèmes rencontrés dans le domaine de transport en Mairie de Bujumbura, où la plupart des citadins habitent dans les quartiers périphériques. Pourtant, ce centre-ville est le centre des affaires, des ministères, des banques, mais aussi de beaucoup d'écoles. Pour exercer leurs activités quotidiennes, ces citadins ont besoin de se déplacer. Dans notre enquête, nous avons constaté qu'en moyenne l'individu effectue deux déplacements par jour. Ces déplacements sont surtout motivés par le souci d'aller à l'école et au travail.

1. Analyse à partir de la gestion des ressources de la Mairie de Bujumbura

Une gouvernance efficace et responsable est fondamentale pour gérer les ressources nationales de manière performante et cohérente. La Mairie de Bujumbura perçoit autant de recettes dans les domaines déjà cités en haut. Il incombe de savoir la manière de gestion dans la bonne marche de la gouvernance économique.

1.1. Attitude des autorités en termes de transparence

Au Burundi, la transparence dans la gestion des ressources n'est pas du tout efficace. Pour illustrer cette situation, un député du CNL nous a déclaré ceci : « *Lors de l'évaluation du budget de l'Etat au cours de l'exercice 2020-2021, un député de notre groupe parlementaire a voulu savoir la gestion des fonds qui proviennent des missions de maintien de la paix en Somalie et en Centrafrique. Il a rappelé que ces fonds tournent autour de trois milliards. Le ministre des finances nous a répondu que c'est un secret, mais il a demandé à celui qui veut en savoir plus de s'orienter au niveau du ministère à titre individuel* ».[75]

Ce langage du ministre des finances montre tout simplement le non-transparence de l'Etat dans la gestion de ses ressources. Mais il faut noter qu'il ne devrait pas avoir de secret dans la gestion des ressources de l'Etat. Au niveau économique, la transparence implique un système de comptabilité efficace et transparent pour le contrôle des dépenses et la gestion des ressources, avec l'obligation de rende compte au public.

[75] Entretien avec le député le 30 juin 2022.

La Mairie encaisse autant de ressources, mais la transparence dans la gestion n'est pas du tout efficace. Comme le souligne Faustin NDIKUMANA, la transparence est un grand défi dans la gestion financière de la Mairie de Bujumbura. Il propose qu'il y ait d'abord un audit sur le fonctionnement et la gestion de la Mairie et que la redevabilité envers les populations soit effectivement garantie.[76]

S'agissant de la connaissance des décisions prises par les autorités municipales et leurs motivations, ces dernières prennent des décisions quelquefois sans consulter les concernés. Par exemple, dans l'objectifs de décentraliser la taxe de stationnement pour faciliter les conducteurs des véhicules rémunérés à payer cette taxe sans perdre du temps au niveau des services de la Mairie, les autorités municipales ont affecté des agents chargés de collecter ladite taxe dans des différents axes de la capitale économique, mais les agents de la Mairie dans le département de transport n'ont pas été consultés avant de prendre cette décision ainsi que la procédure utilisée pour faire le recrutement[77].

C'est le même cas pour les cahiers de ménage où chaque famille doit en avoir. Mais certains enquêtés affirment que le prix de ce cahier est cher, et les élus collinaires (chefs de quartiers) affirment qu'ils n'ont pas été consultés lors de la fixation de ce prix. Or, la bonne gouvernance veille à ce que les voix des plus pauvres et les plus vulnérables soient entendues et prises en compte dans le processus décisionnel et que les priorités politiques, sociales et économiques soient fondées sur un large consensus entre les trois acteurs principaux : l'État, le privé et la société civile.

Il sied de souligner également la décision du Ministre ayant le transport dans ses attributions qui détermine les lieux à ne pas franchir par les tricycles, les motos et les vélos en Mairie de Bujumbura sans consulter les gens investis dans ce secteur, ni les associations des transporteurs.

[76] *Entretien avec NDIKUMANA Faustin*, Représentant Légal du PARCM, le 25 septembre 2021.
[77] *Entretien avec un agent du département de transport de la Mairie de Bujumbura*, le 20 septembre 2021.

1.2. Attitude des autorités en matière de redevabilité

Selon Guillaume NICAISE, *« le concept de redevabilité dans le jargon du développement correspond à l'obligation pour les dirigeants de rendre compte de leurs actions. Selon cette conception, à travers le pacte de citoyenneté, les citoyens possèdent un droit inaliénable à l'information, pour juger les actions de leurs dirigeants, prises en leur nom »*[78].

Quant à Maurice DRUON parlant de redevabilité il souligne que *« les ministres devront publier régulièrement les bilans informant le public du volume des affaires traitées, des économies réalisées et des résultats des initiatives »*[79].

Dans l'entretien avec le Conseiller au développement en rapport avec la gestion des ressources de la Mairie, ce dernier nous a dit que les ressources collectées sont utilisées au paiement du personnel, l'entretien et la réhabilitation des infrastructures, la motivation du personnel, la lutte contre la COVID-19, etc. D'une façon générale nous avons constaté que ces ressources sont utilisées dans le fonctionnement de la Mairie.

Nous lui avons demandé le détail de la gestion de ces ressources et si ces ressources répondent-elles aux besoins des citoyens, la réponse n'était pas du tout claire : *« les ressources de la Mairie sont gérées davantage suivant la loi des finances publique »*.[80]

Dans notre recherche sur terrain, nous avons constaté que la Mairie de Bujumbura monopolise la collecte des impôts et taxes ainsi que d'autres ressources déjà citées, mais la réponse aux besoins des citoyens est médiocre. Les routes sont en mauvaise état et quelque fois impraticables. Ici nous donnons l'exemple du boulevard Adolphe NSHIMIRIMANA, boulevard NTARE RUSHATSI ainsi que certains autres axes de la capitale. Les voies publiques ne sont plus éclairées, la Mairie exige les ménages d'éclairer les rues. Les élus dans les quartiers surveillent si chaque ménage dispose d'une ampoule pour éclairer la voie publique pendant la nuit. Quant aux récalcitrants, une amande de 50.000F est appliquée avec motif « non éclairage des voies publiques ». De toute façons c'est la Mairie qui devrait être responsable de l'éclairage publique. Quelques canaux d'évacuation des déchets des ménages vers la station d'épuration de BUTERERE ne sont plus fonctionnels.

---

[78] NICAISE (G.), *L'Afrique des grands lacs (Rwanda, Burundi) à l'heure des réformes de bonne gouvernance : ethnographie comparative d'un « travelling model »*, Thèse de doctorat, Université de recherche Paris Sciences Sociales et Lettres (Ecole des Hauts Etudes en Sciences Sociales), 2018, P.85.

[79] DRUON (M.), *Ordonnance pour un Etat malade, de l'académie française*, Paris, Edition de Fallois/Edition du Rocher, 2002, p.48.

[80] *Entretien avec le Conseiller au développement en Mairie de Bujumbura*, le 20 septembre 2021.

Cela s'observe dans les quartiers 1,2,3,4 et 5 de la zone de Ngagara où les canaux d'évacuations sont bouchés et les déchets se déversent sur les chaussées ainsi que dans caniveaux, ce qui dégage une mauvaise audeur nuisible aux populations bénéficiaires ainsi que les habitations avoisinantes.

Voulant savoir si la Mairie a l'habitude de rendre compte (redevabilité) auprès de populations, le même Conseiller nous a affirmé que seules les communes de la Mairie ont l'obligation de rendre compte. Cette activité se fait après 6mois[81].

Une autre source de la part d'une autorité de la Mairie nous a dit ceci : *« Les Burundais n'ont pas encore eu la culture de demander le bilan des projets réalisés par leurs autorités* »[82].

S'agissant de la redevabilité au niveau de la commune, le Conseiller au développement de la commune Mukaza nous a affirmé que la commune ne devrait pas être redevable car elle n'a pas de ressources à gérer. Elle bénéficie seulement de 570 millions par an que le gouvernement accorde à chaque commune. Dans ce cas, la commune Mukaza publie des réalisations par le biais d'affichage après six mois, mais peu de gens viennent les consulter.[83]

Comme nous l'avons déjà souligné au début de ce chapitre que les principes de la gouvernance étaient une imposition de l'Occident à laquelle les Africains ont adhéré dans le but de maintenir de bonnes relations avec l'Occident et de bénéficier aux aides. Le Burundi en général et la Mairie de Bujumbura en particulier n'est pas épargné à cette situation.

Le fait que le Conseiller chargé au développement nous a répondu que seules les communes ont l'obligation de rendre compte, c'est une preuve qui nous pousse à confirmer que les autorités de la Mairie ne pratiquent pas des principes de la gouvernance. Le constat est que beaucoup de Burundais n'ont pas la culture de redevabilité, c'est-à-dire qu'ils n'ont pas enclins à demander aux dirigeants de leur rendre des comptes. Ils ignorent donc que ces derniers sont redevables envers eux.

Les autorités de la Mairie profitent de cette ignorance pour le non-applicabilité des principes de la gouvernance. Elles font sourdes oreilles en matière de redevabilité. Ce qui nous pousse à confirmer notre première hypothèse selon laquelle, au Burundi, le système politique en général et les autorités de la Mairie de Bujumbura en particulier font l'impasse sur les principes de la gouvernance.

---

[81] *Entretien avec le Conseiller au développement en Mairie de Bujumbura*, le 20 septembre 2021.
[82] *Anonyme*, consulté, le 20 septembre 2021.
[83] *Entretien avec le conseiller au développement de la commune de Mukaza*, le 04 octobre 2021.

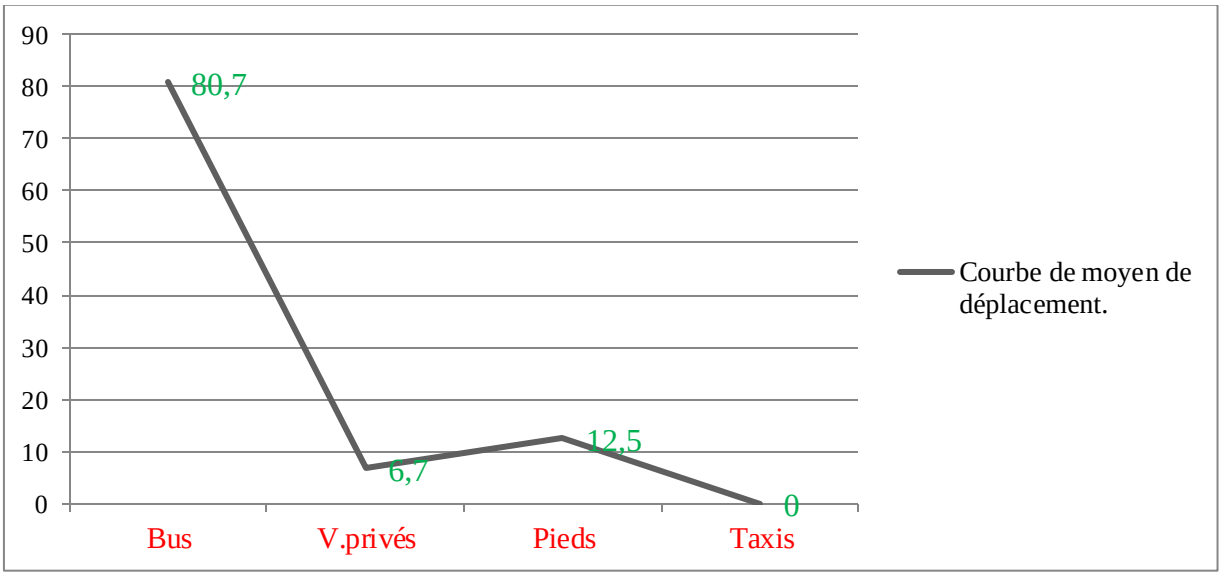
2 Analyse à partir du contexte organisationnel

La Mairie de Bujumbura (centre-ville) est le point de départ et d'arrivée des milliers de personnes vivant dans les quartiers périphériques, des utilisateurs du centre-ville considéré comme le centre des affaires, sièges des ministères, des banques, etc.

2.1. Le moyen de déplacement quotidien des citadins

Chaque jour plusieurs personnes vivant dans les différents quartiers de la Mairie de Bujumbura se déplacent pour aller au travail. Sur 280 personnes qui ont complété nos questionnaires d'enquête, 226 personnes c'est-à-dire 80,7% utilisent le transport en commun (les bus) ; 19 personnes c'est-à-dire 6,7% utilisent leurs propres véhicules et 35 personnes c'est-à-dire 12,8% se déplacent à pied. Personne parmi nos enquêtés n'utilise le taxi-voiture.

Graphique 2 : Les moyens de déplacement quotidien



Source : *Graphique réalisé par nous-même sur base des données collectées lors de notre enquête sur terrain.*

Les différents moyens de déplacement observés en Mairie de Bujumbura sont répartis en trois groupes à savoir : le transport en commun (bus), les véhicules privés et la marche à pied.

Le transport en commun en Mairie de Bujumbura est sollicité par un bon nombre de gens qui habitent dans les différents quartiers des communes Ntahangwa, Muha, Mukaza ainsi que les régions environnantes de la capitale. Ici nous soulignons les communes de Isare, de Kanyosha et de Mutimbuzi de la province de Bujumbura. Pour bénéficier du bus en allant au travail il faut se réveiller très tôt le matin à défaut de ne pas arriver en retard.

Comme le témoigne Josué NIYONSABA : *« Les déplacements matinales aux quartiers de Carama sont très difficiles. Pour prendre le bus, il faut arriver au parking au plus tard 6h00»*.[84]

Le même scénario s'observe également dans la commune Muha exactement dans la zone de Kanyosha, où l'embouteillage sur la RN3 commence à s'observer à partir 7h et commence à diminuer vers 8h30. Certains facteurs à l'origine de cet embouteillage sont entre autres l'extension de la ville vers le sud, un bon nombre des véhicules dans cette zone. L'embouteillage causé par les parents amenant les élèves à l'Ecole Internationale de Bujumbura, etc.

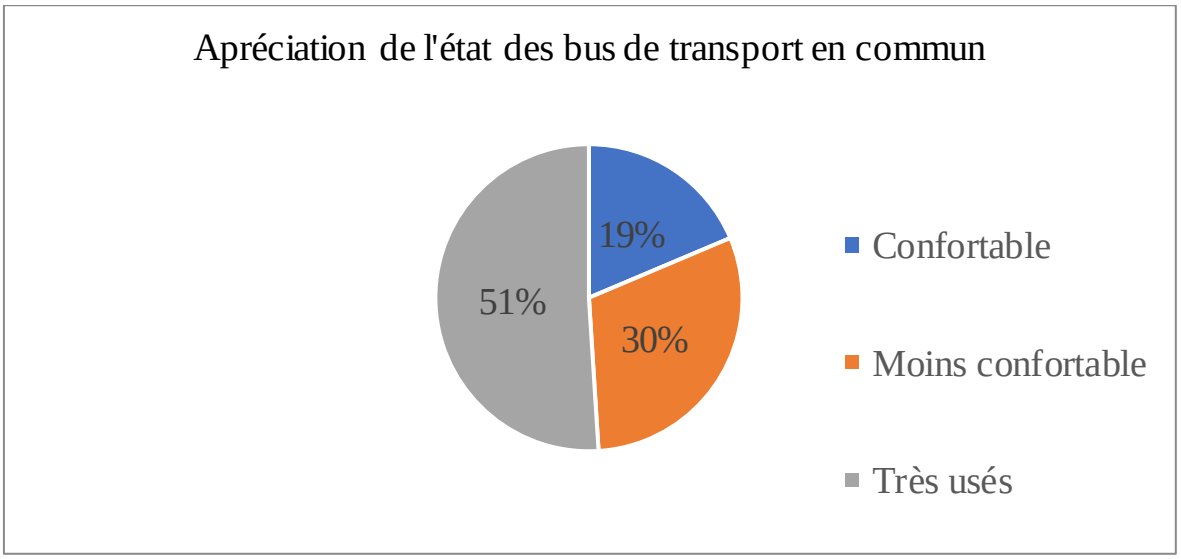
Un autre groupe de personnes enquêtées en Mairie de Bujumbura est composé par des gens utilisant leurs propres véhicules pour se déplacer. Ces derniers travaillent aussi dans le secteur public que dans le secteur privé comme les banques, assurances, etc. Le dernier groupe est composé par des personnes qui habitent dans les quartiers Bwiza, Jabe, Nyakabiga, Musaga, Buyenzi, Ngagara et Asiatique. Compte tenu du prix de bus, au coût de la vie en Marie de Bujumbura et de leurs revenus mensuel, ces gens préfèrent se déplacer à pieds.

2.2. Appréciation de l'état des bus par les passagers

Comme nous l'avons déjà dit, nous avons enquêté 280 personnes dont 214 utilisent le transport en commun. De ce fait, 40 personnes c'est-à-dire 18,6% disent que les bus utilisés comme moyen de déplacement sont en bon état : confortables, 65 personnes soit 30,3% disent que les bus utilisés dans le transport en commun sont moins confortables alors que 109 personnes soit 50,9% disent qu'ils sont en mauvais état : très usés.

[84] *Entretien avec NIYONSABA Josué, Secrétaire à Université des Grands Lac au parking de Carama* le18 novembre 2021.

Graphique 3 : Etat des véhicules utilisés dans le transport en commun en Mairie de Bujumbura



Source *: Graphique réalisé par nous-même sur base des données collectées lors de notre enquête sur terrain*

L'amélioration de la qualité de transport, de la sécurité des passagers, du confort nécessitent la volonté des pouvoirs publics, un processus adéquat de prise de décisions en matière de politique publique. D'une façon générale, les bus en bon état sont remarquables dans les quartiers de Mutanga-Nord, Gihosha, et Carama, tandis que les bus en mauvais état sont observables dans les quartiers de Cibitoke, Kamenge, Mirango, Musaga, Mutakura et Kanyosha.

Les différents points de vue donnés par nos enquêtés soulignent qu'un grand nombre de bus affectés au transport en commun sont à l'état critique : on observe des fois les bus dont le démarrage nécessite la connexion des câbles alors qu'on devrait utiliser la clé de contact. Pour d'autres véhicules, les batteries ne sont plus capables de démarrer le monteur automatiquement. Pour mettre le moteur en marche, il doit y avoir des gens qui poussent le véhicule pour permettre un démarrage forcé. De ce fait, le conducteur n'éteint pas le moteur ou bien il gare le bus dans une place bénéficiant une certaine pente. Les ceintures de sécurité ne sont plus fonctionnelles. On fait semblant de l'utiliser juste pour tromper la vigilance des policiers.

Les sièges sont très serrés, également en mauvais état. Des bouts des barres de fer servant de cadre des sièges débordent dangereusement les coussins. Aussi risquent-ils non seulement de déchirer les habits des passagers peu prudents, mais aussi de les blesser carrément.

Le système d'éclairage, quelquefois la lampe qui éclaire les passagers dans le bus pendant la nuit ne s'allume pas. Nous remarquons également certains véhicules qui dégagent trop de fumées polluant purement l'environnement. Or le code de la route n'autorise pas la circulation de ce genre de véhicule.

Certains câbles dans la cabine sont à la vue de tout le monde, les portes ne fonctionnent pas convenablement, des vitres ne s'ouvrent pas ou ne se ferment pas, sans parler des vitres cassées, etc., pour beaucoup de bus de transport en commun. Dans cette situation, les passagers prennent leur mal en patience en cas de pluie.

Photos 8 : L'intérieur de certains bus de transport en commun





Source : *Photos prises par nous-même*

De gauche vers à droite, la première photo prise le 24 octobre 2021 au centre-ville, la photo qui montre l'état de la cabine où les files sont exposés à la vue de tout le monde. Ces derniers sont liés à l'aide du papier collant. Ce bus venait de déposer les passagers en provenance du Nord de la capitale (Mutakura ou Kinama). La seconde nous montre un bus venant de Gatumba vers le centre-ville. On voit des sièges où les barres de fer dans lesquelles les sièges sont fabriqués ne sont plus couvertes. Les passagers peuvent être blessés par ces sièges s'ils ne font pas attention ou quand ils se bousculent en entrant notamment au cour de période de pénurie de bus. Nous remarquons également que dans ce bus des seaux contenants des poissons frais (ndagalas) naturellement ces derniers désagréables pour les passagers.

Photo 9 : Un bus de transport sans vitre



Source *: Photo prise par nous-même au centre-ville le 22 octobre 202.*

Ce bus en provenance des quartiers Nord de la capitale (Gasenyi) venait de déposer les passagers au centre-ville en pleine pluie. A la place de la vitre on utilise le sachet pour protéger les passagers contre la pluie.

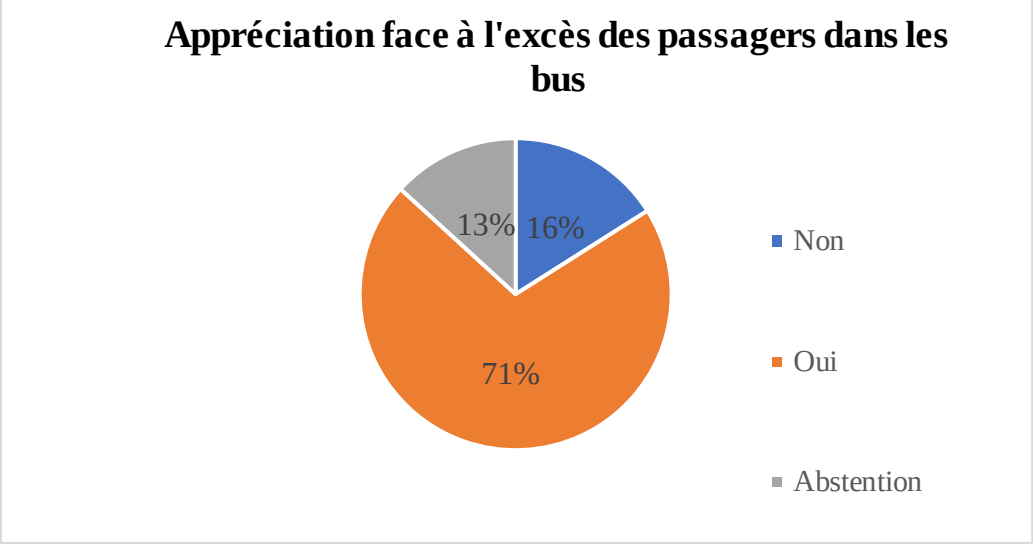
Le constat est que les propriétaires des bus ne se préoccupent pas à remplacer les pièces défectueuses car ces dernières coûtent cher. Il faut noter également que certains de ces bus appartiennent aux certains hauts cadres de l'armée et de la police, ce qui n'est pas facile pour les policiers d'appliquer les sanctions à ce genre de bus appartenant à ses supérieurs hiérarchiques. Un autre constat est que le conducteur peut embarquer toute personne sans tenir compte de son état (son habillement) ni du respect autres passagers : le conducteur peut prendre un passager portant une tenue d'un mécanicien portant une salopette tachée du cambouis encore frais. En plus est, ce passager hors pair était assis à côté des personnes en tenue civile. Pour ne pas entrer en discussion sans issue avec le conducteur, il préfère se taire. Il sied de souligner que les passagers ne réclament pas leur droit (les bonnes conditions de transport), ils acceptent toutes les conditions de voyage imposées par les conducteurs.

Ces derniers savent d'avance que lors du contrôle des véhicules par les policiers, seuls les éléments superficiels comme le système d'éclairage, l'essuie-glace, l'avertissement sonore ainsi que les documents obligatoires tels le permis de conduire, certificats d'assurances, contrôle technique, etc. L'échange de poignée d'amitié entre conducteur et policiers amène ce dernier à fermer les yeux sur le reste d'infraction au code de la circulation routière.

2.3. Attitude des conducteurs en vers les passagers

Les effectifs répertoriés sont répartis comme suit : sur 280 personnes qui ont complété notre guide d'entretien, 198 personnes c'est-à-dire 70,7% disent que les conducteurs des bus de transport en commun embarquent plus des passagers que les places réglementaires disponibles, tandis que 45 personnes soit 16,0% disent le contraire (les conducteurs des bus ne dépassent pas l'effectif des passagers prévu par la loi). Il sied de souligner 37 personnes soit 13,2% n'ont pas donné leurs points de vue.

Graphique 4: Graphique montrant les différentes opinions sur l'excès de passagers



Source : Graphique réalisé par nous-même sur base des données collectées lors de notre enquête sur terrain

Le constat est que ces bus desservant les passagers à Mutanga-Nord, Bwiza, Nyakabiga, Jabe, Musaga et Kinindo respectent les normes relatives au nombre de passagers; tandis que les bus desservant les quartiers de Kanyosha, Kamenge, Cibitoke et Carama, violent impunément lesdits normes.

Comme le quartier de Carama est aussi vaste que très peuplé, il est subdivisé en quatre sous-quartiers à savoir : Carama I, II, III et Carama IV. Les bus de transport en commun qui y opèrent sont insuffisants et se retrouvent déborder d'où de longues files d'attentent pendant les heures de pointe. Selon les passagers consultés, ils nous ont affirmé que pour avoir un bus sans problème, il faut arriver sur le parking à partir de 5h45.

A partir de 6h, les passagers commencent à former des files indiennes en fonction de l'ordre d'arrivée pour éviter les bousculades. L'image ci-après présente la situation qui régnait sur l'arrêt bus à Carama.

Photo 10 : Les passagers à Carama sur une file d'attente



Source : P*hoto prise par nous-même à Carama, le matin du 25 novembre 2021.*

Il s'agit des passagers sur une file d'attente dans le quartier de Carama au Nord de la capitale, voulant se rendre vers le centre-ville pour des raisons multiples. Ils vont à l'école, au travail, au centre de santé, au marché, etc.

Photo 11 : Image qui montre l'état des passagers dans le bus venu de Carama



Source : P*hoto prise par nous-même à Carama, le 25 novembre 2021.*

Ce bus « James transport » dispose de 80 sièges avec deux rangés de sièges. Le constat est qu'il y a plus d'une vingtaine de passagers qui ont manqué de places. Comme le montre l'image, les uns font le queue, les autres s'entassent derrière la portière et cette dernière a du mal à se fermer suite au surnombre des passagers.

En embarquant les passagers, le convoyeur les invite à se serrer entre-eux en ces termes : *« Essayer de vous serrer, c'est un bus pour des amis et des voisins. Soyez rapides pour ne pas retarder ceux qui vont au travail. Ceux qui sont débout, tenez la barre de fer en haut pour tenir l'équilibre ».*

D'une façon générale, du centre-ville vers les communes de Muha et de Ntahangwa, les bus de 18plase et ceux de 30places et plus embarquent l'excès de passagers après avoir traversé les ponts de la rivière Ntahangwa (vers Mutanga-Nord et Ntahangwa vers COTEBU). La seule raison avancée par les conducteurs est qu'ils échappent aux barrages policiers. Le même scénario s'observe sur les ponts des rivières Muha vers la zone de Musaga ainsi qu'après avoir traversé la rivière Kanyosha. Le versement par jour d'un minibus est de 50.000Fbu tandis que celui du coaster est de 80.000Fbu et le nombre de tours varie entre 7 à 10fois par jour. Ce qui pousse les conducteurs à l'excès de vitesse en dépassant autant de véhicules que possible, à embarquer l'excès de passagers pour gagner plus après avoir donné le versement au propriétaire de bus, le réservoir garni du carburant.

Un comportement indigne s'observe chez les conducteurs et convoyeurs envers les passagers. Un bus peut s'arrêter n'importe où quand on veut prendre un passager. De bonnes paroles envers les passagers les incitant à monter dans leurs bus : quand il s'agit d'un passager de sexe féminin : « ingo tantine/sister » ce qui se traduit littéralement comme *« bienvenue sister/tantine* » et s'il s'agit d'un passager de sexe masculin quel que soit son âge, il l'appelle son grand-frère : « ingo grand-frère », ce qui se traduit littéralement comme : « bienvenue grand-frère ». Une forme de concurrence peut s'observer s'il s'agit de deux ou trois bus sur un même endroit. Quand il s'agit d'un passager qui vient avec un bagage, ils se précipitent pour le lui arracher. Le convoyeur peut réduire le ticket à quelqu'un mais secrètement. Il peut dire au passager qu'il va payer 550F voire 500F au lieu de 600F. La situation change quand il s'agit d'un passager qui veut descendre à un endroit où il n'y a pas d'autres passagers susceptibles de monter dans le bus. Il lui dit : « ici, il n'y a pas de parking », et vous arrive à peu près à 100m voire même plus de votre destination. Ils pressent le passager à descendre vite avec un langage impoli en ces termes : « D*escends vite ! Tu nous fais perdre du temps* ».

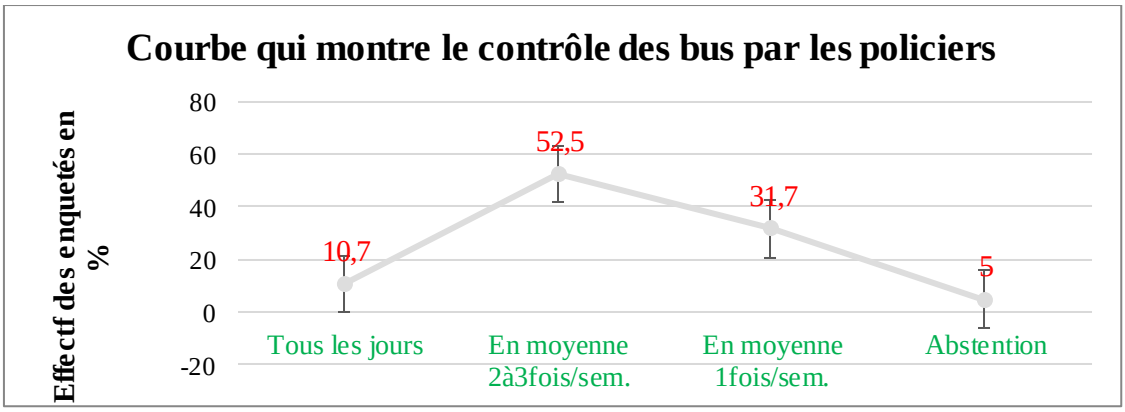
Le même comportement s'observe quand il s'agit d'un passager qui donne un billet de dix mille comme frais de déplacement, qui nécessite donc de l'échange.

Bref, les « convoyeurs » ou conducteurs savent faire une chose et son contraire en même temps. Autant ils font semblant d'être polis et respectueux des passagers lorsqu'il est question de les inviter dans leurs bus, autant qu'ils se montrent aussi brutaux qu'impolis aussitôt que des passagers sont déjà dans le bus ou veulent en descendre.

2.4. Attitude des policiers envers les bus de transport

En se référant sur le nombre de fois de contrôle des bus par les policiers dans les différents axes de la capitale, les passagers donnent leurs points de vue (*tous les jours, en moyenne 2 à 3 fois par semaine, en moyenne 1fois par semaine*). Sur 280 enquêtés, 30 personnes soit 10,7% disent que les policiers contrôlent les bus tous les jours, 147 personnes c'est-à-dire 52,5% disent que les policiers contrôlent les bus en moyenne 2 à 3 fois par semaine, 89 personnes soit 31,7% de nos enquêtés disent qu'ils remarquent les policiers en train de contrôler les bus en moyenne une fois par semaine, alors que 14 personnes soit 5% de nos enquêtés n'ont rien dit.

Graphique 5 : Fréquence de contrôle des bus par les policiers



Source *: Graphique réalisé par nous-même sur base des données collectés lors de notre enquête sur terrain*

On peut se demander pourquoi dans certaines localités les policiers font des contrôles tous les jours : il s'agit ici en général des policiers affectés sur la route qui relie centre-ville et la zone Gatumba de la Commune Mutimbuzi, vers la frontalière de la RDC. Les policiers se présentent chaque fois dans cette localité pour contrôler les mouvements de vas et vient des

Congolais qui s'approvisionnent en général au marché de COTEBU et le marché appartenant à un homme d'affaire connu sous le nom de « Sioni ».

Selon certains conducteurs, *« les policiers se présentent tous les jours sur la route vers Gatumba pour demander des pots de vin aux véhicules congolais qui ne sont pas en ordre au niveau des documents ainsi que le mauvais chargement de personnes ou de marchandises achetées ou vendues au Burundi »*.[85]

Il sied de souligner que sur la route RN4 (Bujumbura-Gatumba) le contrôle des bus ainsi les véhicules privés est rigoureux toute la journée même pendant la nuit. Dans d'autres localités, le contrôle se fait généralement de 9h00 à 12h au cours de la matinée et de 15h à 17h dans l'après-midi. Pendant ces moments de « pause », c'est un moment opportun pour les bus qui ne sont pas en ordre en termes de documents pour faire leur travail.

En ce qui concerne le contrôle des bus, très tôt le matin aux environs de 7h, les policiers font la régulation des véhicules.

Pour le cas des véhicules de transport en commun, le contrôle se limite aux les documents et contrôle technique (les lampes, essuie-glace, etc.,). Pendant le contrôle, si le policier constate une ou des irrégularités, il saisit les documents et donne une quittance (contravention) en se référant au code de la circulation routière. Le conducteur est obligé de payer cette amande à l'OBR et récupère ses documents après avoir présenté le bordereau de paiement.

La contravention dure 24heures. Le problème est que le véhicule dont les documents sont saisis continue à travailler même plus d'une semaine sans document. Quand les policiers l'arrêtent encore, il présente la contravention seulement.[86]Les conducteurs déclarent souvent : « *Ils ont saisis mes documents, actuellement je travaille sur la contravention* ». Le véhicule commet deux infractions : à celle qui a occasionné la saisie des documents s'ajoute aussi celle de ne pas récupérer les documents avant 24heures et continuer à travailler.

La circulation routière est contrôlée grâce à des postes de contrôle sur les différents axes desservant le centre-ville, c'est-à-dire sur les rivières Ntahangwa, Muha ainsi que sur la RN4 et RN5. A ces endroits, une observation minutieuse de la manière dont certains agents de la police réalisent le contrôle des bus de transport en commun révèle en effet que cette activité reste toujours entourée d'une corruption.

[85] Entretien du 22 avril 2022.
[86] Entretien avec les agents de la police de roulage et de la sécurité routières.

Quand le policier constate un problème, quelque fois des négociations à « huit clos » s'observent entre lui et le conducteur. Cela s'observe quand il s'agit du véhicule qui ne dispose pas de tous les documents nécessaires, ou un problème technique.

Selon certains conducteurs, quand un véhicule n'est pas en ordre, il suffit de « disponibiliser » un billet de 5000Fbu. Ce dernier est glissé dans les documents[87]. Selon les informations recueillies auprès de nos enquêtés, il est vraiment regrettable de voir des bus sans document, des bus dont les documents sont expirés ou encore des bus en mauvais état qui circulent alors que les sites de contrôles se localisent un peu partout sur les différents axes routiers.

Comme nous l'avons déjà dit, les véhicules qui ne sont pas en ordre travaillent très tôt le matin au moment où les policiers n'ont pas encore commencé le contrôle, entre midi et 15h quand le contrôle est déjà terminé. A chaque moment, les conducteurs s'informent de la situation routière c'est-à-dire qu'il y a ou non des policiers en train de faire le contrôle.

2.5. Appréciation sur l'état des routes en Mairie de Bujumbura

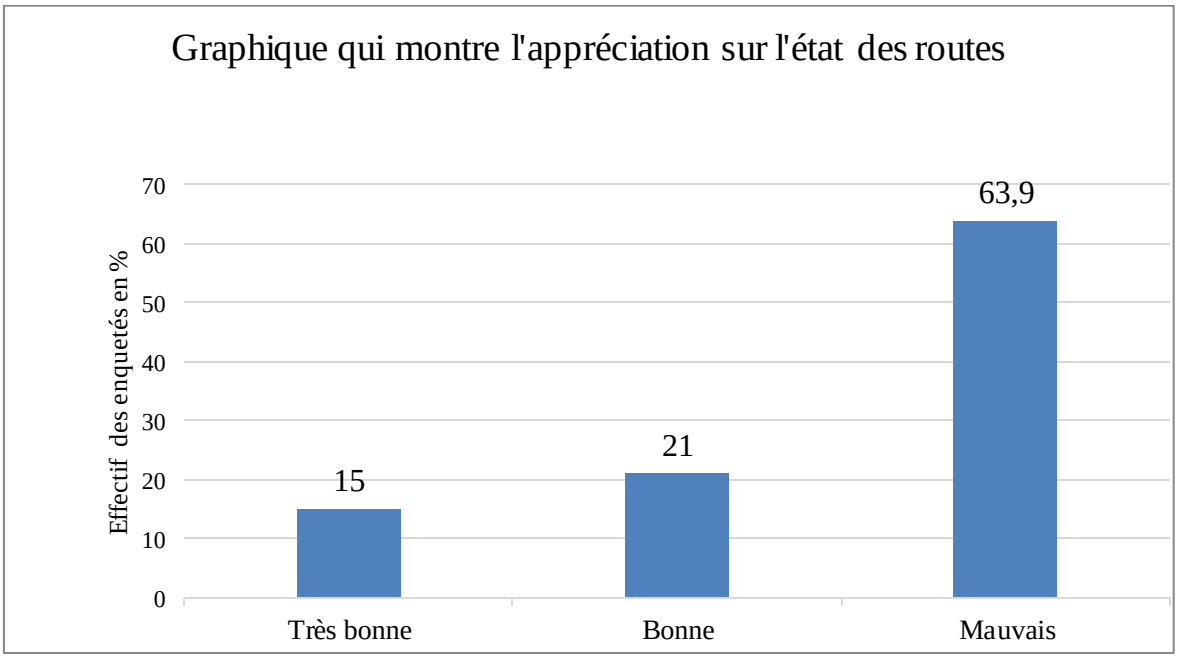
Selon la Banque mondiale, *« la dégradation de l'infrastructure routière n'est que l'une des conséquences du manque d'entretien. Le mauvais état des routes n'a jamais découragé les usagers ni réduit le volume du trafic, mais il gonfle le coût des transports routiers, principal mode de transport des personnes et des marchandises »*.[88]

S'agissant de l'état des routes empruntées par les bénéficiaires des bus, sur 280 personnes qui ont complété nos fiches d'enquête, 42 personnes soit 15% de nos enquêtés affirment que les routes empruntées sont en bon état c'est-à-dire très bonne, 59 autres soit 21,0% affirment qu'elles sont en moyenne, et enfin 179 personnes (63,9%) disent que les routes empruntées sont en mauvais état, c'est-à-dire très mauvaises.

[87] Entretien avec certains conducteurs de bus de transport.

[88] Banque mondiale, cité par CIZA Diane, *in Problématique de la mobilité urbaine : cas de l'insécurité routière en Mairie de Bujumbura***,** Bujumbura, UB, mémoire de mastère, SPTD, aménagement du territoire, 2022, p.31.

Graphique 6 : L'état des routes empruntées par les bénéficiaires des bus.



***Source** : Graphique réalisé par nous-même sur base des données collectées lors de notre enquête sur terrain.*

En se référant à notre terrain, les passagers qui affirment que leurs routes sont en bon état prennent les bus de Mirango au Nord de la capitale, Gatumba et Maramvya (RN5), Kabondo, Kanyosha et Kinindo ainsi que les quartiers de Bwiza, Nyakabiga. En suite celles dites moyennement en bon état sont celles desservant Musaga, Kinanira, Gihosha, Mutanga-Nord et Kigobe. Enfin les routes en mauvais état sont celles desservant les quartiers de Kamenge, Cibitoke, Mutakura, Kinama et Carama.

Photo 12 : Image qui montre état de la route à Musaga



Sources : P*hoto prise par nous-même le 26 mai 2020*

L'image ci-dessus montre l'état de l'avenue NTARE RUSHATSI (zone Musaga) entre le 2ème et la 3ème avenue. L'état de cette infrastructure socio-économique risquera à bloquer la circulation si rien n'est fait pour la protéger. Le non-intervention dans les meilleurs délais va occasionner beaucoup de dépenses financières.

Le cout de l'inaction c'est le manque à gagner causé par le retard de la réparation de la chaussée, s'observe dans le domaine des politiques publiques. Ici nous voulons insister sur l'aménagement ou la réhabilitation des infrastructures sociales. En cas de problème du genre, les autorités publiques s'engagent tardivement pour redresser la situation, et le coût de l'inaction lié au non intervention dans les meilleurs délais devient énorme.

« Le coût causé par le retard de l'aménagement de la rivière Ntahangwa qui traverse la Mairie de Bujumbura était estimé à 8.000.000 US$. Cette aménagement va protéger également les trois ponts érigés sur Cette rivière estimés à plus de 5.000.000 US$ ».[89]

[89] RÉPUBLIQUE DU BURUNDI, *Ministère de l'eau, de l'environnement, de l'aménagement du territoire et de l'urbanisme, Etude sur les coûts de l'inaction contre la dégradation du sol au Burundi*, Rapport final, Bujumbura, Aout, 2011, p. 71.

3. Analyse des stratégies des acteurs : problème de responsabilité

La responsabilité est la pierre angulaire de système d'autorité. Selon André MAUROIS : *« il est chef, c'est-à-dire un responsable. C'est qu'en effet le pouvoir a deux versants : l'un est constitué par l'autorité et l'autre par la responsabilité. Celle-ci le conforte et le justifie ; elle en constitue la rançon »*[90].

Les autorités publiques et en premier lieu les autorités municipale devraient s'impliquer dans l'organisation et la gestion du secteur de transport et exiger des opérateurs dans ce domaine de fournir un service de qualité à des tarifs abordables. Ces mêmes autorités sont responsables également de la régulation de ce secteur.

Dans notre travail, nous allons traiter le problème de responsabilité dans les deux secteurs : le secteur de la police de roulage et de la sécurité routière ainsi que celui de l'OTRACO chargée d'attribuer les certificats de contrôle technique.

3.1. La police de roulage et de la sécurité routière

La police de roulage est un organe chargé d'assurer la sécurité routière et de mettre en application le code de la route. Généralement les lieux de contrôle des véhicules se situent à la sortie de la commune de Mukaza : sur les ponts de la rivière Ntahangwa au Nord comme à l'Ouest non loin de la BRARUDI ainsi que sur la rivière Muha vers Musaga comme vers kanyosha. Il est donc incompréhensible de voir les bus avec l'excès de passagers vers le centre-ville qui passent à la vue des policiers en train de faire la régulation. Un autre cas concerne les bus qui embarquent des passagers du centre-ville vers les différentes communes de Ntahangwa et de Muha dans les bonnes conditions. Les problèmes s'observent quand ces bus traversent les ponts déjà cités, ils commencent à embarquer l'excès des passagers. Ces cas s'observent à la station à essance « top one » située non loin du rond-point des Nations Unies vers les quartiers de Mutakura, Ngagara, Cibitoke, Kinama et Kamenge. Le même scénario s'observe tout près de l'Hôpital militaire dans les bus en direction de Gasenyi.

Dans un entretien fait avec un conducteur de bus en rapport avec l'excès de passagers ; il nous a affirmé ceci : « *Nous avons peur d'embarquer l'excès de passagers au départ du centre-ville car des policiers sont souvent positionnés aux ponts de Ntahangwa. En plus, il y a des agents de la Mairie chargés de la sécurité du parking. Mais aussitôt que nous quittons ces*

[90] MAUROIS (A.), cite par Maurice KAMTO, *op.ci.t*, p.135.

endroits, nous pouvons embarquer autant de clients possibles parce que nous sommes sûrs qu'il n'y a plus d'autres policiers dans notre direction»[91].

Il sied de noter que ces passagers embarqués à la sortie de la commune de Mukaza sont généralement les gens qui viennent du marché de COTEBU ainsi que les élèves venant de différentes écoles comme : lycée de la CEPBU, lycée municipale de Jabe, Saint Luc, ECOTEC etc. De l'autre côté, l'excès des passagers s'observe à partir du pont de la rivière Ntahangwa vers Mutanga-Nord où les bus embarquent l'excès passagers composé en grande partie des élèves sortant au lycée communal de Gikungu, lycée communal Mutanga-sud, les gens qui viennent de l'hôpital de Roi Khaled et de Hôpital militaire, etc.

3.2. Au niveau de l'OTRACO

L'OTRACO est une institution publique qui a une double mission : celle d'assurer le transport public dans les différentes localités du pays et de délivrer les certificats de contrôle technique.

Il est donc incompréhensible de voir certains bus de transport en mauvais état mais qui disposent de certificats de contrôle technique. Le constat est que certains agents de l'OTRACO chargés de délivrer ce certificat sont complices dans cette affaire.

Les stratégies utilisées pour avoir le contrôle technique d'une façon illégale nous ont été révélées par certains conducteurs des bus. Selon eux, après avoir terminé les différentes procédures en rapport avec l'enregistrement du bus et le paiement des frais exigés, un agent du service de contrôle technique prend le bus lui-même, le fait passer sur les différentes balances de contrôle toujours en complicité avec ses camarades sur chaque balance et à chaque étape les agents prétendent que le bus est en bon état alors que c'est tout à fait le contraire. A la fin de ces opérations le propriétaire du bus donne au technicien une enveloppe variant entre 20.000 à 30.000Fbu en contrepartie de la complicité.[92]

Il sied de noter que cette somme d'argent donnée est négociée avant le début des opérations et varie en fonction de la défectuosité du bus.

Au niveau du transport en commun, des cas de corruptions s'observent dans l'octroi des certificats de contrôle technique ainsi que les formes de corruptions observées pour bénéficier des documents justifiant le payement de la taxe municipale ou de stationnement sans perdre

[91] *Entretien avec un Conducteur de bus effectuant le transport en commun entre centre-ville et Kamenge*, le 05 décembre 2021.
[92] *Entretien avec certains conducteurs de bus de transport en commun à Kamenge*, le 05 décembre 2021.

du temps. Autrement dit, pour bénéficier un service rapide, il faut donner une petite somme d'argent à un agent chargé de rendre service au public.

Il est alors important d'améliorer les services en rapidité et en qualité, de rendre la tâche plus attrayante pour les agents publics et leurs activités plus satisfaisantes pour la population.

Nous remarquons ce phénomène au niveau de l'approche structuro-fonctionnalistes selon laquelle chaque acteur remplie dans le système une fonction, donc il a un rôle à jouer. Le rôle se définit comme une activité, une mission, une attitude ou comme des comportements socialement attendus.

« Une chèvre broute là où elle est attachée » : Proverbe africain.

Au Burundi en général, en Mairie de Bujumbura en particulier, la corruption est remarquable dans le domaine de transport où les policiers ainsi que les agents de l'OTRACO profitent de leurs fonctions pour demander la corruption : certains agents de l'OTRACO délivrent le certificat de contrôle technique pour des bus en mauvais état en violation des procédures. C'est également le cas des policiers corrompus lors des contrôles des bus dans les routes. Le même cas s'observe chez les fonctionnaires chargés de rendre service au public qui demandent le « pot de vin » pour rendre un service rapide à ceux qui veulent le bénéficier.

Des cas de corruptions s'observent entre les conducteurs des bus de transport en commun et certains policiers dans les différents axes ainsi que le favoritisme qui s'observe dans l'octroi des certificats de contrôle technique où des cas des bus en mauvais état s'observent en circulation disposant ce document, alors qu'en réalité ne devraient en avoir. Sur base des données de nos enquêtes ainsi que les points de vue des différents acteurs impliqués dans le transport en commun, le constat est que le problème connu dans le domaine de transport en commun est que certains agents de l'Etat (certains policiers et certains agents de l'OTRACO) ont failli à leurs missions : ils n'exercent pas convenablement leurs rôles. Ce qui nous pousse à confirmer la seconde hypothèse selon laquelle certains véhicules utilisés dans le transport en commun sont en mauvais état d'autres embarquent plus de passagers exigés par la réglementation en vigueur car la police responsable de contrôle des véhicules et les agents chargés de délivrer les certificats de contrôle technique n'exercent pas convenablement leur rôle. La corruption est donc l'un des moyens qui entrave le système de transport en commun en Maire de Bujumbura.

Conclusion de troisième chapitre

Dans ce dernier chapitre, il était question d'élucider les défis rencontrés dans le secteur de transport en Mairie de Bujumbura, le centre-ville est considéré comme le centre des affaires. Il est donc le point de départ et d'arrivé des citadins vivant dans les différents quartiers périphériques de la capitale. Nous avons constaté que les citadins de la Mairie font deux déplacements par jour motivé par le souci d'aller à l'école ou au travail. En se déplaçant, certains font recours au transport en commun, d'autres utilisent les véhicules privés et le dernier groupe se déplacent à pieds. Certains bus sont en mauvaise état, d'autres embarquent plus de passagers que les places réglementaires disponibles. Des cas de corruptions s'observent lors de contrôle des bus par les policiers où l'échange de poignée d'amitié entre les conducteurs et policiers mène ces derniers à fermer les yeux sur le reste d'infraction au code de la circulation routière.

CONCLUSION GENERALE

Le thème que nous avons étudié s'intitule **« *Problématique de la gouvernance dans le secteur de transport en commun au Burundi : cas de la Mairie de Bujumbura* »**. Le but principal de cette recherche était de comprendre l'organisation du transport en commun et à analyser les problèmes rencontrés dans ce secteur tout en se focalisant sur les indicateurs de la gouvernance qui regroupent en cinq dimensions de la bonne gouvernance afin de relever les performances et les insuffisances que connaît la Mairie de Bujumbura. Le transport en commun est exercé par les sociétés de transport et des opérateurs informels, lesquelles travaillent dans des conditions difficiles à cause de la vieillesse des infrastructures routières et du charroi vétuste, sans oublier les surcharges quasi permanentes dont font l'objet ces chaussées de la part d'autres modes de déplacement (les piétons, les vélos, les motos, taxis-voitures et bajaj). Les besoins de la Mairie de Bujumbura comme de toutes autres collectivités sont satisfaits nécessairement à l'aide des ressources financières constituées par les impôts fonciers, impôts sur les véhicules, taxes sur les activités, les taxes dans les marchés, etc. En portant un regard analytique sur les résultats obtenus dans le cadre de voir la gestion des ressources par la Mairie de Bujumbura, nous avons constaté qu'elle enregistre autant de ressources financières mais la redevabilité et la transparence dans la gestion des ressources sont loin d'être une réalité. Le constant est que les Burundais n'ont pas encore acquis la culture de redevabilité. Ils ignorent que les dirigeants sont redevables envers eux. Les autorités burundaises en générale, les autorités municipales en particuliers profitent donc cette ignorance pour le non applicabilité des principes de la gouvernance, ce qui nous pousse à confirmer la première hypothèse de notre travail qui postule que « *Au Burundi, le système politique en général et les autorités de la Mairie de Bujumbura en particulier font sourde oreille lors de l'applicabilité des principes de la gouvernance, car lesdits principes ont été imposés aux pays en voie de développement dans le cadre des conditionnalités à l'aide au développement : il est donc difficile pour les autorités du pays de s'en approprier pour une gouvernance effective* ». La deuxième hypothèse de notre recherche que nous avons confirmée disait que « *Certains véhicules utilisés dans le transport en commun sont en mauvais état, d'autres embarquent plus des passagers qu'autorisés car la police responsable de contrôle des véhicules n'exerce pas convenablement son rôle* ». *Dans* notre recherche, nous avons constaté des bus qui embarquent plus de passagers que la loi exige en présence des policiers ainsi que le favoritisme qui s'observe dans l'octroi des certificats de contrôle technique où des cas des bus en mauvais état s'observent en circulation disposant ce

document, alors qu'en réalité ne devraient en avoir. Donc, le problème connu dans le domaine de transport en commun est que certains agents de l'Etat (certains policiers et certains agents de l'OTRACO) ont failli à leurs missions : ils n'exercent pas convenablement leurs rôles.

En fin, pour terminer notre travail sur problématique de la gouvernance dans le secteur de transport en commun, il est nécessaire d'admettre qu'aucun travail ne peut prétendre avoir parcouru toutes les pistes de recherche. Le chantier reste encore long même si nous espérons en avoir jeté les bases solides. Ainsi, nous espérons que notre travail aura insufflé un élan évidemment particulier, à ceux qui voudront prolonger des études sur l'applicabilité des autres indicateurs de la gouvernance dans le domaine de l'Etat de droit, la bonne administration ainsi que la participation.

BIBLIOGRAPHIE

I. Ouvrages généraux

1. **BELLINA (S.), MAGRO (H.) ET VILLEMEUR (V.),** (Sous dir.), G*ouvernance démocratique*, Paris, Karthala, 2008.

2. **BRAUD (P.),** *Sociologie Politique*, 9e Ed., Paris, LGDJ, 2008.

3. **BRYDEN (A.) ET N'DIAYE (B.)**, (dir. publ.), *Gouvernance du secteur de la sécurité en Afrique de l'ouest francophone : bilan et perspectives*, Genève, Centre pour le contrôle démocratique des forces armées, septembre, 2001.

4. **CODART (J.),** *Les institutions politiques et droit constitutionnel*, Paris, Economica, 1980.

5. **CHEVALLIER (J.),** *L'Etat de droit*, Paris, Montchrestien, 2003, p.14.

6. **DRUON (M.)**, *Ordonnance pour un Etat malade, de l'académie française*, Paris, Edition de Fallois/Edition du Rocher, 2002, p.48.

7. **GAUDIN (J-P.),** Gouverner par contrat. L'action publique en question, Paris pesse de sciences politiques, 1999.

8. **GERONDEAU(CH.),** *Les transports urbains, que sais-je* ? 2ème édition, Paris, PUF, 1977.

9. **GODARD (X.) ET TEURNIER (P.),** *Les Transports urbains en Afrique à l'heure d'ajustement. Redéfinir le service public,* Paris, Karthala, 1992.

10. **HERMET (G.), KAZANCIGIL (A.) ET PRUD'HOMME (J-F),** (Sous Dir.), *La gouvernance : concept et ses applications,* Paris, Karthala, 2005.

11. **KAMTO (M.),** *Déchéance de la politique,* Yaoundé, Mandara, 1999.

12. **KAUFMANN (D.)**, *«10 idées reçues sur la bonne gouvernance et la corruption », finance et développement, septembre, 2005*.

13. **KETTANI (D.) et MOULIN (B.)**, *L'e-gouvernement pour la bonne gouvernance dans les pays en développement*, Paris, Presse de l'université de Laval, 2014, p.98.

14. **KLIGAARD (R.)**, *Combattre de la corruption,* (Trad.), Paris, Nouveaux Horizons, 1995.

15. **LAGROYE (J.)**, *Sociologie politique,* Paris, Dalloz, 1993.

16. **LEBLANC (M.),** *Le transport en commun au cœur du développement économique de Montréal, étude réalisée par Chambre de Commerce du Montréal métropolitain en collaboration avec SECOR,* Montréal, Novembre 2010.

17. **LE CLERE (M.),** *La police :* Que Sais-je *?* Paris, PUF, 3è éd., *1972.*

18. **LEHNARDT (R.) et DE GRAVE (C.),** Des *politiques publiques basées sur les droits Expériences de la société civile à travers le monde*, Publication réalisée par Terre des Hommes France, Paris, 2011.

19. **LEROY (P.),** *Les régimes politiques du monde contemporain : le régime politique et l'organisation administrative de la France,* Presse Universitaire de Grenoble, 2001.

20. **MAPPA (S.),** (Sous dir.*), Développer par la démocratie ? Injonction occidentales et exigence planétaire*, Paris, Karthala, 1995.

21. **NABLI (B.),** *L'Etat, droit et politique*, Paris, Almand Colin, 2017.

22. **NDAYIRUKIYE (S.)**, *Bujumbura centenaire 1897-1997 : croissance et défis*, Paris, Harmattan, 2002.

23. **OUMAROU (M.),** *Réformes de l'administration publique des pays membres de l'UEMOA* (Union Economique et Monétaire Ouest Africaine) : impacts et perspectives, Bureau international du Travail – Genève, Juin 2009.

24. PAUGAM (S.), *L'enquête sociologique*, Paris, PUF,2012.

25. **QUANTIN (P.)**, (Sous Dir.), *Gouverner les sociétés africaines. Acteurs et institutions*, Paris, Karthala, 2005.

26. **QUINET(E.)**, *Les transports en France. Situation au début des années 80 et politique nouvelle*, Paris, Documentation Française, 1982.

27. **UNIVERSITE CATHOLIQUE D'AFRIQUE CENTRALE**, *Citadins et ruraux en Afrique subsaharienne, ouvrage publie avec le concours de la fondation Charles Léopold Meyer pour le progrès de l'homme (Paris) et celui de l'université Saint-Joseph de Beyrouth (Liban)*, Paris, Karthala, 1999.

II. Mémoires et Thèses

1. **BANSHIMIYUBUSA (D.),** *Du lien entre bonne gouvernance, Etat de droit et droit de l'homme au Burundi*, Bujumbura, UB, mémoire de DESS, 2008.
2. **CIZA (D.),** *Problématique de la mobilité urbaine : cas de l'insécurité routière en Mairie de Bujumbura***,** Bujumbura, UB, mémoire de mastère, SPTD, aménagement du territoire, 2021.

3. **NDUWAYEZU (J-M.)**, *Les ressorts de l'adhésion et du militantisme des jeunes au sein des partis politiques en Mairie de Bujumbura : cas des partis CNDD-FDD, FRODEBU, UPRONA et CNL*, Bujumbura, UB, FLSH, mémoire de master, 2022.
4. **NICAISE (G.)**, *L'Afrique des grands lacs (Rwanda, Burundi) à l'heure des réformes de bonne gouvernance : ethnographie comparative d'un « travelling model »*, Thèse de doctorat, Université de recherche Paris Sciences Sociales et Lettres (Ecole des Hauts Etudes en Sciences Sociales), 2018.
5. **NIYUKURI (L.),** *Problématique de l'applicabilité des principes de la gouvernance au niveau local : cas de la commune songa (2005-2018)*, Bujumbura, U B, Mémoire de mastère, en SPTD, science politique, 2020.
6. **ROCA (Th.),** *La gouvernance à l'heure du consensus post-Washington* : *Les limites 56 théoriques et méthodologiques d'un concept protéiforme, thèse de doctorat,* Université Montesquieu BORDEAUX IV, Ecole doctorale de sciences économiques, gestion et démographie, doctorat en sciences économiques, 2011.

III. Rapports et autres documents

1. **CABANIEU (J),** *Les espaces publics urbains, Comment passer de l'intention de projet à la réalisation*, Mission interministérielle pour la qualité des constructions publiques, novembre 2001.
2. **ISTEEBU**, *Parc automobile au Burundi au 31 décembre 2013*.
3. **ISTEEBU**, *Projections démographiques au niveau communal* 2010-2050, Février, 2020.
4. **OAG,** *Evaluation de l'action du gouvernement post transition, une année de pouvoir*, Bujumbura2006.
5. **OAG,** *Analyse critique des projets de Code Electorale et de Constitution post-transition au Burundi* : travail réalisé par (J.) NIMUBONA, Novembre, 2004.
6. **ONU**, *Rapport sur le renforcement et la coordination de l'action des Nations Unies dans le domaine de l'Etat de droit,* 2014
7. **PNUD**, *La gouvernance en faveur du développement humain durable*, rapport, Janvier, 1997.
8. **REPUBLIQUE DU BURUNDI**, *Plan national de développement du Burundi pour la période de 2018-2027, Bujumbura*, Juin, 2018.
9. **REPUBLIQUE DU BURUNDI,** *Ministère à la présidence chargée de la bonne gouvernance et de la privatisation : Stratégie nationale de la bonne gouvernance et de la lutte contre la corruption*, Bujumbura, Avril, 2011.

10. **REPUBLIQUE DU BURUNDI**, L'étude *urgente sur le transport urbain à Bujumbura rapport final*, février, 2008.
11. **REPUBLIQUE DU BURUNDI**, *Ministère de l'eau, de l'environnement, de l'aménagement du territoire et de l'urbanisme, Etude sur les coûts de l'inaction contre la dégradation du sol au Burundi*, Rapport final, Bujumbura, Aout, 2011.
12. **REPUBLIQUE DU BURUNDI**, Loi n°1/04 du 04 Février 2019 portant fixation de la capitale politique et la capitale économique du Burundi.
13. **REPUBLIQUE DU BURUNDI**, *Accord d'Arusha pour la paix et la réconciliation*, Arusha, 2000.
14. La loi n°1/02 du 25/01/2010 portant organisation de l'administration communale au Burundi
15. Décision du Maire n°531.018/024 du 27/10/2016 portant règlement du stationnement en Mairie de Bujumbura sur les transports rémunérés comme les transports non rémunérés.

IV. Journaux et articles

1. **Burundi Eco** n°461 du vendredi, 9 juillet 2021, « *Transport en commun : le désordre renait de plus en plus chez les conducteurs* ».
2. **Burundi Eco** n° 494 du vendredi 25 février 2022, *« Une ligne rouge pour les tuk-tuks et les deux roues »*.
3. **GERVAIS (M.),** *« La bonne gouvernance et l'Etat en africain : la position de l'aide canadienne* » p.123-135, **GEMDEV**, « *les avatars de l'Etat en Afrique* », Paris, Karthala, 1997.
4. **MICHEL (H.)**, *La transparence dans l'union européenne : réalisation de la bonne gouvernance et redéfinition de la démocratie, « Revue française d'administration publique »* 2018/1 N° 165, p. 109-126.
5. **SENTAMBA (E.)**, L'Etat burundais dans l'EAC : assez modernisé pour tirer profit de la communauté ? In revue de l'IDEC, vol.3, n°6, 2010.
6. **SENTAMBA (E.),** *Etude sur la gouvernance au Burundi, rapport définitif*, Mai 2005.

V.Sites internet

http://www.transport: définition et explication-techno-science. net, consulté le 25/4/2021 à 12h 30.

ANNEXES

Questionnaire d'enquête

I. Questionnaire d'enquête aux autorités de la Mairie de Bujumbura

1. D'où proviennent les ressources de la mairie ?

2. Comment sont-elles gérées ?

3. La Mairie a-t-elle l'habitude de rendre compte à la population la manière de gestion de ces ressources ?

II. Questionnaire d'enquête dans le département du transport en Mairie de Bujumbura:

1. La Mairie possède-t-elle un plan de développement du transport public ?

2. Quelles sont les ressources de la mairie perçues dans le transport ?

3. Comment sont-elles gérées ?

III. Questionnaire d'enquête envers l'administration de la commune

1. La Commune possède-t-elle un plan de développement communautaire ?

2. Comment ce plan est-il élaboré ?

3. D'où proviennent les ressources de la commune ?

4. Comment sont-elles gérées ?

5. La Commune a-t-elle l'habitude de rendre compte à la population la manière de gestion de ces ressources ?

IV. Questionnaire d'enquête envers la société civile

1. A votre avis, qu'entendez-vous par :

- la gouvernance politique ?

- la gouvernance économique ?

2. Quelle appréciation ou critique faites-vous dans l'applicabilité des principes de la gouvernance par les autorités burundaises ? Ici je vais insister sur :

- la redevabilité et la transparence.

3. Quelle est votre contribution dans la promotion de la bonne gouvernance ?

Questionnaire d'enquête envers les utilisateurs de transport en commun

Madame, Monsieur,

L'honneur m'échoit de venir auprès de votre personnalité afin de vous demander de bien vouloir compléter en ma faveur ce questionnaire d'enquête pour mémoire.

En effet, Madame, Monsieur, je suis mémorand dans le domaine du Master en ***Société, Pouvoir, Territoire et Développement Durable*** de l'Université du Burundi, **option de science politique**. Ainsi donc, je suis appelé à présenter un travail de fin d'étude intitulé ***: « La gouvernance dans le secteur de transport en commun au Burundi : cas de la Mairie de Bujumbura ».***

En acceptant de compléter ce questionnaire, vous aurez contribué énormément à la réalisation de ce travail scientifique parce qu'il m'aidera dans sa confection. Je vous garantis en outre le caractère anonyme des réponses données.

Laurent NZEYIMANA

I. Identification de l'enquêté

1. Nom et Prénom…….

2. Age…

3. Commune……

4. Quartier……

5. Secteur d'activité (profession) : cocher votre réponse.

a) fonction publique……, **b**) secteur privé…….., **c**) étudiant……, e)élève……. .. **d)** autre……..(à préciser)

6. lieu d'activité……(préciser la zone où vous travaillez)

II. Questions d'enquête

1. Quel est votre moyen de déplacement quotidien ? cocher votre réponse.

a) transport en commun (bus)……, **b)** véhicule privé……., **c)** à pied……. **d)** à vélo……., **e)** moto ……., **f)** Bajaj…….g) taxi……..

2. Si vous utilisez le bus comme moyen de déplacement, comment appréciez-vous son état ? cocher votre réponse.

a) confortable……, **b)** moins confortable……**c)** très usé…… ;

3. Si le bus n'est pas en bon état, qu'est-ce que vous n'appréciez pas ? (Votre critique ou commentaire envers l'état du bus……..

……

……

4. Avez-vous vu un cas où les bus embarquent l'excès des passagers ? (cas des passagers qui manquent de sièges dans le bus et qui voyagent étant débout).

Oui….. Nom……

5. Avez-vous vu des policiers qui contrôlent les bus de transport ? Combien de fois ? Préciser votre réponse.

a) tous les jours……, **b)** en moyenne 2 à 3 fois par semaine……

c) en moyenne une fois par semaine…….

6. Comment appréciez-vous la manière de contrôle des véhicules par les policiers ?

……

……..

7. Quelle est l'état de la route utilisez-vous quand vous allez au travail ?

a) très bonne …….. b) bonne……c) mauvaise…….

Merci beaucoup.

Liste des personnes enquêtées

Noms et prénoms	Commune	Quartier
1. HAKIZIMANA René	Ntahangwa	Ngagara
2. NTIRAMPEBA Charles	Ntahangwa	Carama
3. NYONSABA Josué	Ntahangwa	Carama
4. NDASABA Yves	Ntahangwa	Ngagara
5. NDUWIMANA Célestin	Ntahangwa	Cibitoke
6. HARIMESHI M. Claire	Muha	Musaga
7. NTAKIRUTIMANA Jean Marie	Mukaza	Bwiza
8. NININAHAZWE Kévine	Ntahangwa	Carama
9. NDUWARUGIRA Yvette	Mukaza	Nyakabiga
10. MANIRAKIZA Edouard	Muha	Kanyosha
11. NTAHONDI Cyriaque	Mukaza	Buyenzi
12. NDAYISENGA Cartas	Mukaza	Jabe
13. NTAHOMVUKIYE Virginie	Muha	Musaga
14. MINANI Pascasie	Mukaza	Bwiza
15. NIYONSABA Anatolie	Mukaza	Jabe
16. HICUBURUNDI Lambert	Ntahangwa	Mutakura
17. NISABWE Sélemani	Mukaza	Bwiza
18. HAKIZIMANA Jean Claude	Ntahangwa	Kamenge
19. DUSABE Ange Nicole	Mutimbuzi	Gatumba
20. NINEZA Yves	Mukaza	Kinindo
21. NIRAGIRA Pontient	Mutimbuzi	Maramvya
22. NIYONKURU Emilienne	Ntahangwa	Mutakura
23. HAVYARIMANA Cesar	Ntahangwa	Ngagara
24. NSHIMIRIMANA Iddy	Mukaza	Buyenzi
25. KANEZA Nadia	Ntahangwa	Ngagara
26. KWIZERA Chanella	Ntahangwa	Kamenge
27. NIMUBONA Protais	Ntahangwa	Gihosha
28. KANTUNGEKO Justin	Muha	Kanyosha
29. NZISABIRA Rénovat	Ntahangwa	Gihosha
30. KARORERO Léonidas	Ntahangwa	Carama
31. NIJIMBERE Claire	Muha	Kibenga

32. BIZOZA J. Paul	Mukaza	Asiatique
33. NIBARUTA Béatrice	Muha	Kinanira
34. MBINIMPA Francine	Muha	Ruziba
35. HATUNGIMANA Aisha	Mukaza	Buyenzi
36. NGIRAKIMAZI Cyprien	Ntahangwa	Cibitoke
37. NYABENDA Eliphaz	Ntahangwa	Kamenge
38. SINZINKAYO Samuel	Mutimbuzi	Gatumba
39. KANEZA Amina	Mutimbuzi	Kinyinya
40. MUNEZERO Safi	Mukaza	Buyenzi
41. NIBITANGA Séraphine	Muha	Kabondo
42. BUKURU J. Berchimas	Mukaza	Nyakabiga