UNIVERSITÉ DU BURUNDI

GRENIER DU SAVOIR DU BURUNDI

Dépôt institutionnel officiel

https://repository.ub.edu.bi

Evolution des politiques du transport dans la ville de Bujumbura et l'impact sur le revenu socioéconomique des citadins de 1962-2022

Irakoze, Bruce; Sous la direction de : Prof. Toyi Oscar

2024-04

UB, FLSH

https://repository.ub.edu.bi/handle/123456789/2033

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

UNIVERSITE DU BURUNDI

FACULTE DES LETTRES ET SCIENCES HUMAINES

Master « Sociétés, Pouvoirs, Territoires et Développement durable »

Filière : Histoire

EVOLUTION DES POLITIQUES DU TRANSPORT DANS LA VILLE DE BUJUMBURA ET L'IMPACT SUR LE REVENU SOCIO-ECONOMIQUE DES CITADINS DE 1962-2022

Par

IRAKOZE Bruce

<u>Sous la direction de</u> :
Prof. TOYI Oscar

Mémoire présenté et défendu publiquement en vue de l'obtention du Diplôme de Master en Histoire

Bujumbura, Avril 2024

MEMBRES DU JURY

Prof. Oscar TOYI : Faculté des Lettres et Sciences Humaines : Directeur

Dr. Thomas NIYONGABO : Faculté des Lettres et Science Humaines : Président du jury

MSC. Zorobabel BANKUWUNGUKA : Faculté des Lettres et Science Humaines : Secrétaire du jury

DEDICACE

A nos parents ;

A nos frères et sœurs ;

A nos cousins et cousines ;

A toute personne qui nous est chère ;

Nous dédions ce mémoire.

REMERCIEMENTS

La réalisation de ce travail a été possible 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 :

Premièrement, au Professeur Oscar TOYI, qui a accepté de guider nos pas de recherche et de nous livrer quelques ouvrages en rapport avec notre sujet d'étude. Sa rigueur scientifique et ses remarques pertinentes nous ont été d'importance capitale. Qu'il trouve ici le fruit de son ouverture d'esprit.

Deuxièmement, à 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 master, qu'ils trouvent ici nos sincères remerciements.

Troisièmement, nous ne pouvons pas également oublier d'adresser notre gratitude à nos chers parents, nos frères et sœurs, nos cousins et cousines, 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.

Quatrièmement, nous profitons de cette occasion pour remercier vivement les agents du Ministère du Commerce, des Transports, de l'Industrie et du Tourisme, ceux de la Mairie de Bujumbura, ceux de l'OTRACO, de l'ISTEEBU et de l'OLUCOME malgré leurs procédures fatigantes d'accès aux données dont nous avions besoin.

Nous mettons enfin l'accent sur la contribution si 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 reconnaissant.

Bruce IRAKOZE

RESUME

Le présent travail est une contribution à la compréhension des nouvelles dynamiques urbaines liées au service du transport et à son impact sur le revenu socio-économique des citadins en mairie de Bujumbura. Au cours de ce travail, notre attention est centrée sur les difficultés que connaissent les citadins en matière du transport et les mécanismes de résilience adoptés par ces derniers. Il nous est intéressant de travailler sur le transport compte tenu de la place importante qu'il occupe. A travers ce travail, nous avons constaté qu'un individu se déplace parfois deux fois par jour : aller au travail et rentrer à la maison. Ce mémoire révèle que le transport en mairie de Bujumbura est confronté à de nombreux défis comme l'étroitesse et le délabrement des infrastructures routières, la pénurie et cherté du carburant, les embouteillages, les accidents, etc. Tout cela devient un lourd fardeau pour le développement des citadins. Du coup, la décision prise par le ministère ayant les transports dans ses attributions de délimitation du périmètre de circulation des bicycles et tricycles partout dans la ville de Bujumbura est venue ancrer la situation. Le transport aurait pu contribuer au développement de la ville, mais il est impossible d'atteindre sa mission suite aux problèmes cités ci-dessus. La recherche bibliographique a été une démarche préliminaire pour la réalisation de ce travail. Elle nous a permis de construire la problématique et d'émettre les hypothèses de recherche. Nous avons utilisé un guide d'entretien pour pouvoir capter les différentes opinions de certains habitants urbains de Bujumbura sur notre problématique. Les résultats de notre enquête ont été présentés sous forme narrative avec des extraits illustratifs tirés des entretiens menés avec la population urbaine de Bujumbura.

Mots-clés: Evolution, politiques, transport, mobilité, revenu socio-économique, citadin.

ABSTRACT

This work is the contribution to the understanding of new urban dynamics linked to transport service and its impact on income socio-economic of citizen in Bujumbura town. During this work, our attention is focused on the difficulties experienced by city dwellers in transport and the resilience mechanisms adopted by them. It is interesting for us to work on transport given the space important role that it occupies. Through this work, we observed that an individual sometimes travels twice a day: going to work and returning home. This memory reveals that transport to Bujumbura town hall is faced with numerous challenges such as narrowness and dilapidated infrastructure road, shortage and high cost of fuel, traffic jams, accidents, etc. All this becomes a heavy burden for the development of urban dwellers. As a result, the decision taken by the ministry responsible for transport in its responsibilities demarcation of the perimeter of circulation of bicycles and tricycles throughout the city of Bujumbura came to anchor the situation. Transportation could have contributed to the development of the city, but it is impossible to achieve its mission due to the problems cited above. The bibliographic research was a process preliminary for carrying out this work. It allowed us to build the problematic and to formulate research hypotheses. We used an interview guide to capture the different opinions of certain urban residents of Bujumbura on our problem. The results of our investigation was presented in narrative form with illustrative extracts from the interviews conducted with the urban population of Bujumbura.

Keywords: Evolution, policies, transport, mobility, socio-economic income, townsman.

TABLE DES MATIÈRES

MEMBRES DU JURY i
DEDICACE ii
REMERCIEMENTS iii
RESUME iv
ABSTRACT v
TABLE DES MATIÈRES vi
LISTE DES SIGLES ET ABREVIATIONS UTILISES xi
LISTE DES TABLEAUX xiii
LISTE DES FIGURES xiv
AVANT-PROPOS xv
INTRODUCTION GENERALE 1
1. Présentation du sujet 1
2. Choix et intérêt du sujet 3
2.1. Intérêt scientifique 4
2.2. Intérêt social 4
2.3. Intérêt personnel 4
3. Problématique 5
4. Hypothèses 6
5. Méthodes et sources 6
6. Articulation du sujet 7
7. Délimitation temporelle et spatiale 8
CHAPITRE I : CADRE THEORIQUE ET CONCEPTUEL 9
I.1. Définition de quelques concepts du sujet 9
I.1.1. Généralités sur la ville 9
I.1.1.1. Définition de la ville 10
I.1.2. Evolution des routes au Burundi 14
I.2. La politique de transport et la théorie des politiques publiques 16
I.2.1. Notion de transport en général 16
I.2.1.1. Elucidation du vocable « transport » 17
I.2.1.2. Transport dans un milieu urbain 18

I.2.1.3. Moyens de transport 19
I.2.1.4. Importance du transport en général 20
a. Avantages liés au transport 20
b. Inconvénients liés au transport 21
I.2.2. Le rôle d'une politique publique dans le transport 21
I.2.2.1. Définition d'une politique publique 21
I.2.2.2. Contribution de la politique publique dans le transport 23
I. 3. Les enjeux d'une politique de transport 24
I.3.1. Le temps 24
I.3.2. L'espace 24
I.3.3. Les enjeux économiques 25
I.3.4. La qualité 25
I.4. Les facteurs de choix de l'usager des transports 25
I.4.1. La dépense monétaire 25
I.4.2. Le temps de trajet 26
I.4.3. Le confort 26
I.5. Evolution des politiques du transport dans les villes 27
I.5.1. Qu'est-ce qu'une évolution ? 27
I.5.2. Evolution du transport urbain en Afrique 27
I.5.3. Intérêt socio-économique des citadins dans le transport urbain 29
I.5.4. Inconvénients socio-économique en matière du transport urbain 30
CHAPITRE II : PRESENTATION GENERALE DE LA VILLE DE BUJUMBURA 32
II.1. Aperçu de la ville de Bujumbura 32
II.1.1. Historique de la ville de Bujumbura 32
II.1.1.1. Période monarchique 33
II.1.1.2. Période coloniale 33
a) Colonisation allemande 33
b) Colonisation belge 35
II.1.1.3. Période postcoloniale 36
II.1.2. Situation géographique de la ville de Bujumbura 37

II.2. Les attributs socio-économiques de la ville de Bujumbura 40
II.2.1. La population 40
II.2.2. Le peuplement de la ville de Bujumbura 42
II.2.3. L'emploi 43
II.2.4. Répartition de l'habitat dans la ville de Bujumbura 44
II.3. Infrastructures et équipements routiers 45
II.3.1. Les routes 45
a) Historique de l'infrastructure routière au Burundi 45
b) L'état des routes dans la ville de Bujumbura 46
c) Gestion des infrastructures routières de la ville de Bujumbura 49
II.3.2. Les ponts 50
II.3.3. Les signalisations routières 50
II.4. Historique de transport des personnes et des biens au Burundi 51
II.4.1. Les moyens de transport des personnes dans la ville de Bujumbura. 52
II.4.1.1. Office du Transport en Commun dans la ville de Bujumbura 52
a) Création de l'OTRACO 52
b) Les missions principales de l'OTRACO 53
c) Charroi de l'OTRACO 54
II.4.1.2. Les opérateurs privés de transport des personnes en mairie de Bujumbura 60
a) Les minibus 61
b) Les voitures particulières 62
c) Les taxi-voitures 62
d) Les taxi-motos 63
e) Les taxi-vélos 64
f) Marche à pied 66
II.4.2. Les moyens de transport des marchandises dans la ville de Bujumbura 67
II.4.2.1. Le transport par véhicules 67
a) Le transport des marchandises et d'autres biens par les transvilles 67
b) Le transport des marchandises et d'autres biens par les taxis 67
c) Le transport des matériaux de construction par les camions bennes 68

II.4.2.2. Le transport sur les deux et trois roues 68
a) L'utilisation des vélos 68
b) L'utilisation des tuk-tuks 69
II.4.2.3. Le portage 70
II.4.3. La concurrence entre les transports publics et privés 73
CHAPITRE III : LE TRANSPORT DANS LA VILLE DE BUJUMBURA ET SON IMPACT SUR LE REVENU SOCIO-ECONOMIQUE DES CITADINS 75
III.1. Usage du transport urbain pour les citadins 75
III.1.1. Le transport urbain comme un outil de régulation du système urbain de Bujumbura 76
III.1.2. Le transport urbain comme condition du fait social 77
III.1.3. Le transport urbain comme un élément de redressement économique des citadins 78
III.1.4. Le rôle du transport urbain dans la séduction 79
III.2. Les crises du transport urbain à Bujumbura 80
III.2.1. Le transport urbain vers la saturation 80
III.2.2. La qualification des transporteurs urbains par les passagers à Bujumbura 82
III.2.3. Encombrement et accidents liés aux routes étroites et en mauvais état 83
III.2.4. Embouteillage dans les routes urbaines : cause des zigzags dans le transport urbain à Bujumbura 84
III.3. Le rôle des autorités dans l'organisation du transport urbain à Bujumbura 85
III.3.1. La mise en place de la Police Spéciale de Roulage et de la Sécurité Routière 85
III.3.2. Le parc de transport urbain à Bujumbura 87
III.3.3. Le transport en mairie de Bujumbura au moment de la covid-19 88
III.4. Le transport urbain à Bujumbura : gain ou perte pour le revenu socio-économique des citadins ? 90
III.4.1. Les conditions de vie des propriétaires des moyens de transport urbains à Bujumbura 90
III.4.2. Les conditions de vie des transporteurs urbains à Bujumbura 91

III.4.3. Les conditions de vie des passagers urbains à Bujumbura 93
III.5. Les défis liés au transport urbain à Bujumbura 97
III.5.1. La tarification du transport urbain à Bujumbura 97
III.5.2. La pénurie et cherté du carburant..... 101
III.6. Impact de la restriction du périmètre de circulation sur le revenu socio-économique des citadins..... 104
III.7. Le transport dans la ville de Bujumbura comme une paupérisation des citadins..... 106
Conclusion générale 110
Bibliographie 114
Annexes 121

LISTE DES SIGLES ET ABREVIATIONS UTILISES

ABUCO : Association Burundaise des Consommateurs

ATRABU : Association des Transporteurs du Burundi

Av. : Avenue

BAD : Banque Africaine de Développement

BANCOBU : Banque Commerciale du Burundi

BOB : Bulletin Officiel du Burundi

CAMEBU : Centrale d'Achat des Médicaments Essentiels du Burundi

CEMT : Conférence Européenne des Ministres des Transports

CGP : Commissariat Général du Plan

CHUK : Centre Hospitalo-Universitaire de Kamenge

CNTP : Conditions Normales de Température et de Pression

Fbu : Franc burundais

FLSH : Faculté des Lettres et Sciences Humaines

GCES : Global Consulting and Equipment services

GUP : Guichets Uniques Provinciaux

Hab : Habitant

INSS : Institut National de la Sécurité Sociale

ISTEEBU : Institut de Statistiques et D'Études Économiques du Burundi

MJSC : Ministère de la Jeunesse, des Sports et de la Culture

MTPE : Ministère des Travaux Publics et de l'Équipement

MTPT : Ministère du Transport, Postes et Télécommunications

N° : Numéro

OAG : Observatoire de l'Action Gouvernementale

ODECA : Office pour le Développement du Café du Burundi

OLUCOME : Observatoire de Lutte contre la Corruption et les Malversations Économiques

OMS : Organisation Mondiale de la Santé

ONU : Organisation des Nations Unies

OPJ : Officier de la Police Judiciaire

OTRABU : Office de Transport du Burundi

OTRACO : Office de Transport en Commun

OUA : Organisation de l'Unité Africaine

PNUD : Programme des Nations Unies pour le Développement

PSRSR : Police Spéciale de Roulage et de la Sécurité Routière

Q : Quartier

RDC : République Démocratique du Congo

RN : Route Nationale

SETEMU : Services Techniques Municipaux

SIP : Société Immobilière Publique

SODECO : Société pour le Développement du Coton

STB : Société de Transport du Burundi

UB : Université du Burundi

VIP : Very Important Person

VW : Volkswagen

LISTE DES TABLEAUX

Tableau 1 : Les données de l'ISTEEBU sur l'évolution de la population dans la ville de Bujumbura de 1960 à 2020 41
Tableau 2 : Charroi de l'OTRACO..... 55
Tableau 3 : Lignes de service de l'OTRACO à l'intérieur du pays et en Mairie de Bujumbura..... 56
Tableau 4: Principaux axes du transport en commun en Mairie de Bujumbura. 58
Tableau 5: Rôle de chaque moyen de transport 72
Tableau 6: Evolution des tarifs dans les bus en commun selon les années. 99
Tableau 7 : Evolution récente du prix du ticket de transport par bus en mairie de Bujumbura et dans les quartiers périphériques selon l'itinéraire 100

LISTE DES FIGURES

Figure 1: carte administrative de la ville de Bujumbura..... 39
Figure 2: Boulevard Lieutenant Général Adolphe NSHIMIRIMANA en état de dégradation..... 48
Figure 3: Principaux axes du transport en commun en Mairie de Bujumbura ... 57
Figure 4: Embouteillage en Mairie de Bujumbura..... 81
Figure 5: Les passagers au centre-ville sur une file d'attente..... 96
Figure 6: une longue file des véhicules en attente du carburant sur les stations-services. 103

AVANT-PROPOS

Le principal besoin de transport a été économique, impliquant des voyages personnels à la recherche de nourriture ou de travail, des voyages pour l'échange de biens et de marchandises, l'exploration, l'accomplissement personnel et l'amélioration d'une société ou d'une nation. C'est ainsi que les transports sont essentiels pour soutenir la croissance économique, créer des emplois et relier les populations à des services essentiels comme les soins de santé ou l'éducation.

INTRODUCTION GENERALE

1. Présentation du sujet

L'étude des évolutions des politiques de transport dans la ville de Bujumbura et son impact sur le revenu socioéconomique des citadins aboutit à saisir et à comprendre le sens de mobilité urbaine et son problème corollaire d'instabilité socioéconomique des citadins.

En effet, les déplacements impliquent une gestion de proximité, au plus près des besoins des populations et de l'activité économique et sociale d'un territoire. Les habitants urbains ont tant besoin de se déplacer. Comme le précise Pierre MERLIN, « *Il n'y a pas de ville sans mobilité*. »[1]

Avec cette idée, nous pouvons comprendre que tout habitant urbain doit nécessairement avoir besoin de se déplacer d'un lieu à un autre.

Le transport urbain joue un rôle clé pour les citadins se déplaçant pour arriver à leurs services. Selon Christian GERONDEAU, « *la multiplicité et la variété des activités qu'exerce le citadin au sein des villes lui imposent de se déplacer pour avoir recours aux services qu'elles dispensent ou pour transporter des marchandises ou des objets* »[2]. Ainsi, selon le CGP, «*Il n'y a pas d'action sans mobile, de mobilité sans motif, de déplacement sans objet, de transport sans activité sociale associée* »[3]. Ensuite, « *Le développement d'un pays repose sur la mobilité des habitants, c'est-à-dire sur leur capacité à se déplacer vers les lieux de production et de consommation.* »[4]

Le secteur des transports est un secteur poumon du reste des activités économiques. Il est l'un des principaux éléments moteur du développement

[1] P. MERLIN, Les *politiques de transport urbain*, in Notes et études documentaires, Paris, La documentation française, nº 4797, 1985, p.5
[2] C. GERONDEAU, *Les transports urbains*, Paris, PUF, collection « Que sais-je ? », 1969, p.5
[3] CGP, Expériences *innovantes dans le domaine des transports urbains : quelles politiques pour demain ?* étude pour le Commissariat Général du Plan, Université de Franche-Comté et laboratoire Théma, UMR, 2003, p.25
[4] Le dossier pédagogique nº1 produit par le journal Burundi Eco, *Mobilité : Transport des personnes*, éditions Burundi Eco nº555, 2018

économique du pays. Le transport urbain se pratique dans le monde entier et évolue de manière différente. Il diffère d'un pays à un autre, d'une ville à une autre au niveau de l'organisation.

Au Burundi, l'évolution du transport a connu pas mal d'étapes depuis l'époque précoloniale jusqu'à nos jours : la marche à pied, le transport à épaules d'hommes, le portage, l'usage de vélos, le transport mixte des marchandises et des personnes par des camions, le transport des écoliers, élèves et étudiants par des bus de l'Etat, la naissance du transport rémunéré privé par minibus, la naissance d'une société étatique de transport organisé des personnes par bus, le lancement des opérateurs privés dans le transport collectif urbain et interurbain par minibus, l'apparition des taxis, des motos bicycles et tricycles pour le transport rémunéré.

« *A l'époque de l'indépendance du pays en 1962, le nombre de véhicules circulant sur le territoire était insignifiant. En effet, seuls les blancs et quelques hindous et arabes étaient détenteurs de l'un ou l'autre type de véhicules.* »[5]

Aujourd'hui, les choses ont changé, le nombre de véhicules en circulation est impressionnant, ce qui explique l'embouteillage qui s'observe dans certaines heures du matin et celles du soir.

Contrairement à cette époque, la ville actuelle de Bujumbura connaît plusieurs transports à diverses catégories malgré la démographie urbaine qui ne cesse de croître. Cela s'explique toujours par le manque de déplacement pour les citadins qui quittent leurs ménages le matin afin de se rendre au service qu'ils exercent. Ce même cas s'observe lorsqu'ils veulent rentrer dans leurs familles. A l'instar de CGP, « *Les transports urbains concernent les corps humains qui ne se laissent pas réduire au virtuel.* »[6]

[5] MTTPE, *Etude sur la problématique de la mobilité urbaine en Mairie de Bujumbura*, Bujumbura, 2018, p.11
[6] CGP, *op.cit*., p.5

Sur le plan socioéconomique, le transport urbain à Bujumbura occupe une place prépondérante pour les citadins. Ceci car, et les usagers, et les conducteurs, et les propriétaires de transport, tous ensemble, en profitent.

Au cours du présent travail, nous allons distinguer différents types de transport utilisés dans la ville de Bujumbura et leur efficacité. Nous allons également être amenés à travailler essentiellement sur le transport urbain des personnes et celui des marchandises à Bujumbura.

Le principal objectif poursuivi par ce travail est de mettre en évidence tout élément susceptible de marquer l'évolution des politiques de transport dans la ville de Bujumbura et son impact lié au revenu socioéconomique pour les citadins. Pour atteindre cet objectif, nous tâcherons d'abord d'identifier les différents moyens de transport utilisés en mairie de Bujumbura. Nous allons par la suite mener un esprit analytique sur les facteurs qui ont réellement poussé le gouvernement de prendre les mesures visant à délimiter le périmètre de circulation des tricycles et des bicycles en marie de Bujumbura. Nous allons enfin étudier si les mesures prises seraient une solution aux problèmes ou un problème aux solutions.

2. Choix et intérêt du sujet

Le choix de ce sujet ne vient pas fortuitement. En effet, nous avons fortement pensé au transport pour diverses motivations parmi lesquelles nous pouvons citer quelques-unes.

Premièrement, pour le développement des activités urbaines de chaque pays, le transport joue un rôle important. Le transport qui se fait, et en ville, et à l'intérieur du pays, facilite le trajet que font au quotidien les citoyens. En effet, il les aide à être ponctuels à leurs divers jobs. Il nous est alors intéressant d'avoir l'idée de choisir ce sujet qui étudie l'évolution du transport en ville de Bujumbura après

avoir vu comment il est actuellement difficile de se déplacer en ville surtout dans les moments du matin et ceux du soir ainsi que la baisse du revenu des ménages.

Deuxièmement, nous avons tenu compte des mesures prises en rapport avec la délimitation des zones de circulation pour la bicyclette, c'est-à-dire les vélos et les motos et pour les « tuk-tuks » à l'an 2022 au sein du ministère dont le transport fait partie intégrante.

Notre sujet est soulevé pour trois intérêts : celui scientifique, social et personnel.

2.1. Intérêt scientifique

Nous mettons d'emblée la science car celle-ci constitue le moteur principal de tout développement. Quand nous disons « intérêt scientifique », nous ne voulons pas justifier seulement les chercheurs mais aussi quiconque sait lire et concevoir ce que nous aurons produit afin de l'aider à arriver à des résultats, qui ultérieurement, pourront aider les autres. Le monde scientifique a donc tant besoin de tels documents.

Le présent travail aura alors pour intérêt scientifique de contribuer à la communauté scientifique certaines connaissances actualisées liées non seulement à l'évolution des politiques du transport dans la ville de Bujumbura mais également à l'impact sur le revenu socio-économique des citadins au gré des bouleversements.

2.2. Intérêt social

Pendant notre recherche, nous nous sommes également occupés de l'intérêt social. Nous avons, à travers ce mémoire, pu indiquer aux citoyens Burundais en général et urbains en particulier le rôle du transport pour des personnes et des biens

2.3. Intérêt personnel

Durant notre cursus académique, nous avons jugé pertinent d'aborder le présent sujet en rapport avec le transport. Nous voyons qu'aujourd'hui les problèmes liés

au transport en mairie de Bujumbura constituent une réalité. Nous avons en plus l'idée directrice de continuer nos recherches sur ce sujet pendant les études de doctorat.

3. Problématique

Le transport dans la ville de Bujumbura varie d'une période à une autre. Il joue un rôle crucial pour la population urbaine. Pour ce faire, le secteur de transport donne un travail aux chauffeurs et aux convoyeurs permettant de satisfaire aux besoins de leurs familles. Il permet aux citadins d'advenir à leurs services à temps. Il octroie un montant considérable aux patrons pour pouvoir combler les maigres salaires tirés dans d'autres fonctions qu'ils exercent. Le transport en mairie de Bujumbura s'est concomitamment amélioré. Tout cela, c'était dans le but de relever économiquement le niveau de vie des familles urbaines. Malgré cela, le transport urbain connaît un problème non négligeable depuis l'ère précoloniale à nos jours, et surtout avec la mise en vigueur de la décision du ministre de l'intérieur, du développement communautaire et de la sécurité publique visant la délimitation du périmètre de circulation des tricycles et des bicycles en mairie de Bujumbura. Cette délimitation remet en cause l'inaccessibilité des déplacements efficaces aux populations urbaines de modestes conditions. On peut alors se poser si la mise en application de cette décision est venue pour améliorer ou détériorer la vie des habitants de la ville de Bujumbura.

Mais alors, cela donne naissance à des interrogations suivantes : Pourquoi le transport urbain ? Comment se déplacer en ville ? Le transport urbain constitue-t-il une importance pour les citadins ? Est-ce que le transport urbain à Bujumbura parvient à satisfaire les usagers ?

Pour la mise en œuvre des politiques de transport urbain, quel est le rôle de l'Etat ? Par quelle voie les citadins tirent-ils parti du transport urbain en matière du revenu socio-économique ?

C'est tout autour de ces questions que nous allons mettre le clou sur la métamorphose du système de transport urbain à Bujumbura et son effet sur le revenu socio-économique des citadins.

4. Hypothèses

Hypothèse 1 : La politique de transport, mal conçue, serait un recul du développement de ce secteur en Mairie de Bujumbura. L'OTRACO, un organe chargé de la régulation du transport au Burundi aurait marqué ses défaillances techniques pour mener à bien une politique saine de transport dans la municipalité de Bujumbura.

Hypothèse 2 : La décision de délimitation du périmètre de circulation des tuk-tuks, des taxi-motos et vélos aurait dû laisser les citadins surtout les propriétaires et les passagers dans des conditions déplorables. Ces transports interdits en certains endroits de la ville de Bujumbura pourraient occasionner un impact négatif sur le revenu socio-économique de ces derniers.

Hypothèse 3 : La montée des prix du carburant voire sa pénurie ainsi que l'insuffisance des routes bien aménagées et les signaux routiers auraient contribué à la stagnation du développement du transport et des ménages en Mairie de Bujumbura.

5. Méthodes et sources

Au vif de notre travail, nous avons fait recours à la démarche inductive inspirée par la théorie compréhensive des faits sociaux pour formuler et analyser un postulat afin d'en décrire des conséquences observables sur le transport urbain. Nous y sommes parvenus grâce aux différents ouvrages en rapport avec le transport urbain en général et celui de Bujumbura en particulier. Nous avons aussi consulté des thèses et mémoires en rapport avec notre sujet. Nous nous sommes rendu par la suite aux différents bureaux de services notamment Ministère du commerce, du transport, de l'industrie et du tourisme, Ministère de

l'intérieur, du développement communautaire et de la sécurité publique, l'OTRACO, l'ATRABU, l'ISTEEBU, l'OBUHA, la mairie de Bujumbura, PARCEM et OLUCOME. Tous ces organismes nous ont livré des documents qui génèrent des informations éclairant notre travail.

Nous avons complété ces données tirées dans différents ouvrages par des résultats issus d'enquêtes de terrain que nous avons effectuées auprès des populations comme quelques transporteurs, passagers, détenteurs des moyens de transport.

Pendant la collecte des données, nous avons procédé à l'approche qualitative en utilisant l'entretien semi-directif.

De plus, au cours de notre travail, nous avons utilisé une série diversifiée de sources que nous pouvons regrouper en deux catégories : les sources écrites en amont et les sources orales en aval.

En effet, parmi les sources écrites, nous avons consulté notamment des ouvrages, des dictionnaires, des travaux de thèses, des mémoires et des articles de revues en rapport avec notre sujet. Avant toute analyse, nous avons commencé par consulter les dictionnaires pour pouvoir élucider les concepts connexes au sujet faisant objet de notre travail. Nous avons également visité quelques sites sur l'internet pour enrichir davantage notre travail.

Après avoir eu une base solide de connaissances sur notre sujet, nous avons pu aborder une phase empirique qui nous a permis d'avoir des données complémentaires.

6. Articulation du sujet

Durant tout au long de notre travail, notre mémoire sera articulé en trois chapitres. Le premier chapitre concerne le cadre conceptuel et théorique. Dans ce chapitre, nous avons essayé de bien élucider les termes du sujet en vue d'entrer dans le champ du travail proprement dit. C'est également à travers ce chapitre que nous allons dégager des généralités sur le transport urbain afin d'éclairer les chapitres

suivants. Le deuxième chapitre va porter sur la présentation générale de la ville de Bujumbura. C'est dans ce chapitre que nous allons montrer comment le transport urbain a évolué à partir de la période monarchique jusqu'à l'an 2022. Ce chapitre constitue le cœur de notre démonstration. Le troisième chapitre va éclairer si le transport dans la ville de Bujumbura se tient bien pour accroître le niveau de développement socio-économique des citadins.

7. Délimitation temporelle et spatiale

Du point de vue temporel, nous allons nous limiter à deux bornes : une borne inférieure et celle supérieure. La borne inférieure correspond juste au début du Burundi indépendant, c'est-à-dire depuis 1962. La borne supérieure correspond à 2022. La délimitation temporelle du sujet faisant objet d'étude de notre recherche ne vient pas au hasard. Il s'agit d'analyser l'évolution des politiques du transport durant cette période afin de pouvoir noter son impact sur le revenu socio-économique des citadins avant et après l'ordonnance ministérielle visant la délimitation du périmètre de circulation des tricycles et des bicycles en mairie de Bujumbura.

Du point de vue spatial, notre étude portera sur le Burundi, particulièrement sur la ville de Bujumbura. Ce terrain a été choisi pour plusieurs raisons. Elle est une ville créée en premier lieu au Burundi. Elle est également capitale économique du pays. C'est la raison pour laquelle nous nous focalisons à ce cadre géo spatial car les problèmes liés au transport y sont très remarquables.

Dans le cadre du présent travail, le transport qui nous intéresse concerne uniquement le transport routier des personnes et des marchandises.

CHAPITRE I : CADRE THEORIQUE ET CONCEPTUEL

La compréhension de tout travail scientifique exige la maîtrise des concepts clés sur lesquels repose la problématique à étudier. Pour cela, dans le but d'éviter la confusion au lecteur, ce chapitre sera consacré à la clarification des notions et concepts jugés indispensables à la compréhension du sujet, objet de la présente étude.

Pour mieux aborder la réalisation de notre travail, nous sommes amenés à nous occuper a priori des documentations à travers les ouvrages cadrant avec notre sujet de travail qui, ces derniers ont été antérieurement produits par les auteurs de divers champs d'étude. Cela va nous permettre de bien entrer dans le travail proprement dit et faciliter sa réalisation.

Dans ce chapitre, nous allons d'abord conceptualiser les principaux termes qui composent le sujet de notre recherche. Après cela, nous allons ensuite chercher à montrer l'importance du transport dans les villes où les citadins veulent prendre des déplacements pour diverses raisons. Nous allons enfin mettre l'accent non seulement sur les enjeux d'une politique et les facteurs de choix de l'usager de transport, mais également sur son évolution du point de vue socio-économique.

I.1. Définition de quelques concepts du sujet

I.1.1. Généralités sur la ville

Tous les auteurs qui ont travaillé sur le concept « ville » ne le définissent pas de la même façon. Cela dépend peut-être de leurs champs d'étude. Malgré cela, il n'y a pas d'une définition opposant l'autre, plutôt son ensemble constitue une complémentarité. C'est pourquoi il est alors question de compiler plusieurs définitions en rapport avec la ville en provenance de différents auteurs afin de produire le travail comportant une élucidation aux lecteurs. En plus, nous essayons de recourir aux dimensions socio-économiques et politiques d'une ville pour concrétiser sa nécessité et ses valeurs pour la vie des citadins. C'est à partir

de ces dimensions que nous pouvons déterminer le cadre dans lequel nous devons analyser ce concept.

Avec les éléments « transport » et « ville », on peut se poser la question : pourquoi le transport en ville ? Selon Alain l'HOSTIS, « *Transport et ville composent un couple fondamental.* »[7] Ainsi, selon la CEMT, « *L'urbanisme et la politique des transports sont fortement interdépendants.* »[8]

C'est pour cela que lorsque nous sommes en train de travailler sur le transport urbain, les facteurs liés à l'urbanisation doivent avoir lieu. Avec le transport, nous pouvons constater si la ville est mal ou bien organisée.

I.1.1.1. Définition de la ville

Définir la ville n'est pas une chose facile. Elle s'appréhende du point de vue de ceux qui la vivent du dedans et qui, à leur façon, participent à son invention. Les auteurs la définissent différemment selon le cadre dans lequel ils travaillent. Selon Jean-Pierre PAULET, « *La ville est un système, c'est-à-dire un ensemble d'éléments en interaction dynamique, organisés en fonction d'un but.* »[9] Ainsi, disent Jean- Marc STEBE et Hervé MARCHAL, « *Une ville est peuplée par des individus qui vivent d'autres ressources que du travail de la terre.* »[10] Autrement dit, « *Une ville est à la fois territoire et population, cadre matériel et unité de vie collective, configuration d'objets physiques et nœud de relations entre sujets sociaux.* »[11] Selon Catherine BAUMONT, « *On identifie la ville par la composition de sa population active, formée essentiellement de non-agriculteurs*

[7] A. HOSTIS, *Le détour, la pause et l'optimalité. Essaie sur la distance et ses apports au transport et à l'urbanisme*, Thèse d'habilitation des recherches soutenue le 1/12/2014, université Paris-Est, ifsttar, 2014, p. 32

[8] CEMT, *Politiques spatiales et transports : le rôle des incitations réglementaires et fiscales*, Rapport de la cent vingt quatrième table ronde d'économie des transports tenue à Paris, le7-8 novembre 2002, p.9

[9] J-P. PAULET, *Géographie urbaine*, Paris, Armand Colin, 2000, p.5

[10] J-M. STEBE et H. MARCHAL, *La sociologie urbaine*, Paris, PUF, 2010, p.3

[11] *Idem*., p.11

et parfois réduite à des personnes vivant du commerce et des services. »[12] Michel Mourre définit, quant à lui, « *Une ville comme étant un regroupement de populations agglomérées caractérisée par une forme d'organisation économique et sociale.* »[13]. Pour John H. MUNDY et Peter RIESEMBERG, "*a town is relatively permanent concentration of men and their habitations*[14]*."* Ce qui se traduit : « *la ville est relativement une concentration permanente des hommes et de leurs habitations.* »

Cependant, nous voyons que définir la ville constitue un exercice qui nécessite une lecture aussi large.

La ville se distingue d'un village en fonction des activités qui y sont dominantes. Dans la ville (lieu éminemment économique), tout le monde ne vit pas directement de l'agriculture, se concentrent la plupart des activités commerciales, industrielles, politiques voire intellectuelles tandis que la population villageoise s'occupe essentiellement des activités agricoles et pastorales. Pour ce faire, la ville et la campagne détiennent une relation indissociable ; certes, il peut y avoir campagne sans ville, mais il ne peut exister de ville sans campagne : la production vivrière, résultat de la campagne, joue un rôle crucial pour la ville.

L'existence de villes n'est pas non plus liée à la densité ou au nombre d'habitants de la région. Nous tirons de l'exemple de Catherine COQUERY-VIDROVITCH, « *le pays ibo, dans le Nigéria méridional, est à peu près aussi peuplé que le pays yoruba du sud-ouest et deux fois plus densément, mais n'a pourtant, à la différence de ce dernier, pas engendré de colonisation urbaine précoloniale : on peut y citer le cas d'Umor qui, bien que peuplé de plus de 10000 habitants, ne restait toujours qu'un village d'agriculteurs*[15]». Autrement dit, « *Par définition,*

[12] C. BAUMONT, Définir *la ville*. *Laboratoire d'analyse et de techniques économiques*, nº 9611, Document de travail, UCL, 1996, p.6
[13] M. MOURRE, *Dictionnaire encyclopédique d'Histoire*, Volume VII, Paris, Bordas, 1978, p.1493
[14] J-H. MUNDY and P. RIESEMBERG, *The medieval town*, New Jersey, Toronto, 1958, p.9
[15] C. COQUERY-VIDROVITCH, *Histoire des villes d'Afrique noire. Des origines à la colonisation*, Paris, Albin Michel, 2016, p.27

l'espace urbain procure des emplois, et la campagne offre un cadre de vie agréable. »[16]

Enfin et surtout, la ville est un système dans lequel l'homme occupe la place essentielle.

I.1.1.2. Dimensions sociopolitiques et économiques d'une ville

Une ville peut devenir un puissant outil du développement durable si et seulement si ses dimensions tant sociopolitiques qu'économiques sont bien gérées.

La ville est présente dans les préoccupations des économistes dès le XVIIIe siècle, à la fois comme une forme fondamentale de l'organisation spatiale et comme un élément clé de la croissance économique.

Elle est de plus en plus au cœur de la théorie économique. Elle constitue un centre d'activités diversifiées. Pour Pierre, « *Un espace urbain est caractérisé par la répartition des activités et des fonctions économiques ; espace de mouvements et d'échanges de biens et de services*. »[17] Ainsi, Une ville abrite une population nombreuse et constitue un espace crucial pour faire avancer le développement économique du pays. Pour ce faire, « La *ville est dans la pensée avant tout un espace économique où il est nécessaire de faciliter la circulation des hommes et des marchandises.* »[18] Ainsi, selon Emmanuel GAPYISI, « *Les villes jouent un rôle économique fondamental : ce sont les lieux privilégiés de concentration des transferts de ressources humaines et financières provenant des secteurs préexistants.* »[19] Ensuite, pour Oscar TOYI, « *Les représentations de la ville*

[16] J-P. PAULET, *Op. Cit.*, p.234
[17] P. MERLIN, *Géographie, économie et planification des transports*, Paris, PUF, 1987, p.50
[18] J. POINSOT, *Les villes d'Afrique noire. Politiques et opérations d'urbanisme et d'habitat entre 1650 et 1960*, Paris, 1989, p.69
[19] E. GAPYISI, *Le défi urbain en Afrique*, Paris, Harmattan, 1989, p.27

s'élaborent parallèlement à l'évolution économique et à la diffusion du capitalisme marchand et au progrès de l'administration. »[20].

Du point de vue social, une ville est un espace social. Elle est donc un lieu de confrontation entre les groupes sociaux n'ayant plus en commun que leur origine rurale récente mais dont les intérêts ont fortement divergé surtout dans la période postcoloniale. Un espace urbain est un espace de savoir sur la vie de ceux qui l'habitent, sur leurs relations sociales ainsi que sur leurs activités professionnelles. Selon Bernard LAMIZET, « *Une ville n'est pas un espace simple, elle est aussi un nœud de réseaux d'activités, de conflits et de relations sociales.* »[21] De plus, « *Par l'étude de la ville se développe ainsi la réflexion sur les changements sociaux.* »[22]. Il est alors à noter qu'une ville est socialement un centre, un lieu de concentration non seulement de population, mais aussi de civilisation.

Du point de vue politique, le dit Jean-Pierre PAULET, « *L'évolution des villes s'effectue suivant des modèles différents ; chaque agglomération est gérée par une sorte de triumvirat comprenant le gouvernement de l'Etat, les autorités municipales, le secteur privé.* »[23] C'est le gouvernement qui prend en main tout ce qui est en rapport avec l'organisation en milieu urbain. Cette dimension politique implique une présence d'une classe de dirigeants susceptibles d'imposer une certaine stabilité favorable à la production et la circulation des vivres, et de contrôler et coordonner les relations entre les groupes socioprofessionnels cohabitant en ville. En plus, La participation des habitants, très variable, est cependant indispensable à chaque projet de ville durable.

[20] O. TOYI, *Crises de la démocratisation et politiques publiques urbaines de l'habitat dans la ville de Bujumbura de 1962 à 2009, Thèse pour le doctorat*, Université de Pau et des pays de l'Adour, 2012, p.64
[21] B. LAMIZET, *Le sens de la ville,* Paris, Harmattan, 1991, p.26
[22] O. TOYI, *Op. cit*. p.67
[23] J-P. PAULET, *Op. cit.*, p.286

La ville peut alors être un espace politique. Pour Anne RAULIN, « *Une ville est non seulement un espace géographique de constructions, d'habitations et d'activités économiques, mais aussi elle représente un espace d'exercice du pouvoir.* »[24]

Ensuite, il y a une dépendance entre le développement d'une ville et son gouvernement. Selon Catherine COQUERY- VIDROVITCH : « *La ville prospère avec le pouvoir de son chef, et décline avec son effacement.* »[25]

Tous les aspects dégagés ci-haut ne peuvent pas exister à l'absence des voies de communication.

I.1.2. Evolution des routes au Burundi

Avant l'existence de l'homme, les routes n'y avaient pas lieu. Depuis que l'homme existe, il a eu besoin de se déplacer pour aller d'un lieu à un autre. En plus, l'indique Félicité NKURUNZIZA, « *Dans un premier temps, on utilisait les sentiers formés suite à des piétinements répétés des hommes et de leur cheptel. Par après, l'homme a eu l'idée de tracer des pistes qui deviendront plus tard des routes.* »[26] C'est ainsi que sont nées les premières voies routières de transport au Burundi.

Les premières routes construites au Burundi datent de la période coloniale allemande et belge, établissant les bases du réseau routier actuel. En effet, avant la colonisation belge au début du 20è siècle, il n'y avait que des pistes et sentiers utilisés par les populations locales. Les Allemands, qui ont colonisé le Burundi de 1890 à 1916, ont commencé à construire les premières routes carrossables reliant les principaux centres administratifs et économiques du pays. Ces routes étaient généralement en terre battue.

[24] A. MAULIN, *Anthropologie urbaine*, Cursus, Armand Colin, 2003, p.48
[25] C. COQUERY-VIDROVITCH, *Op. Cit.*, p.31
[26] F. NKURUNZIZA, *Problématique de transport des personnes dans la ville de Bujumbura*, Bujumbura, UB, Février 2012, p.7

Après la première guerre mondiale, lorsque le Burundi est devenu un mandant belge, les Belges ont poursuivi le développement du réseau routier, améliorant et étendant les routes existantes. Dans les années 1930, un réseau de routes principales a été construit, notamment la route reliant Usumbura à la capitale Kitega. Ces routes étaient généralement en latérite, offrant de meilleures conditions de circulation.

Après l'indépendance en 1962, les efforts se sont poursuivis pour étendre et moderniser le réseau routier burundais, avec la construction de routes asphaltées, de ponts et d'ouvrages d'art.

Selon Pierre MERLIN, « *les premières routes furent construites par les Chinois en Asie, les Incas en Amérique et par les Romains en Europe*. »[27] Ces routes ont été construites il y a plusieurs milliers d'années, souvent pour permettre le transport des marchandises et des personnes entre les villes.

Cependant, les infrastructures des routes qui rendent le transport des personnes et des marchandises plus rapides et plus efficaces contribuent au développement économique et social dans le monde entier.

En effet, l'Afrique connait des difficultés au niveau des infrastructures routières. Le souligne mieux Louis BERGER, « *L'Afrique offre un taux d'accès aux routes qui est faible (34% contre 50% dans d'autres régions du monde).* »[28]

Comme le dit le vieil adage populaire : « *là où la route passe, le développement suit* », la route en bon état permet une mobilité parfaite des personnes et des marchandises en ville.

[27] P. MERLIN, *Géographie, économie et planification des transports*, Paris, PUF, 1987, p.53

[28] L. BERGER, *Mise en œuvre du soutien au programme du développement du secteur de transports : cadre de la politique de transport*, Addis Abeba, Septembre 2016, p.51

« *Le projet de réhabilitation de deux boulevards de la ville de Bujumbura constitue une dimension importante pour le développement économique et social et l'amélioration de la qualité de l'environnement.* »[29]

Les routes urbaines bien organisées possèdent un dispositif de signalisation routière utilisé pour réguler la circulation surtout dans les carrefours. Il se compose généralement de trois couleurs : rouge, orange (ou jaune) et vert, qui indiquent aux conducteurs quand s'arrêter, quand être prêt à s'arrêter et quand passer respectivement.

I.2. La politique de transport et la théorie des politiques publiques

I.2.1. Notion de transport en général

Cette notion de transport renvoie à l'idée de déplacement de personnes ou de marchandises d'un lieu à un autre. Le transport est une activité essentielle pour l'économie et la société, car il permet de faciliter les échanges, d'acheminer les biens et les services, de relier les personnes entre elles et de favoriser l'essor des villes et des territoires.

Le transport peut prendre différentes formes en fonction des besoins et des contraintes de chaque situation. Nous pouvons distinguer différents modes de transport tels que : le transport routier qui utilise des infrastructures routières (routes, autoroutes, etc.) pour permettre la circulation des moyens de transport motorisés (voitures, camions, bus, etc.), le transport ferroviaire qui utilise des voies ferrées pour permettre le déplacement des trains de voyageurs et de marchandises, le transport maritime permettant le transport des marchandises par voie d'eau (mers, océan, fleuves, canaux, etc.) et le transport aérien, celui des

[29] Ministère des Infrastructures, de l'Equipement et des Logements sociaux, Projet de résilience de transports. *Etude d'impact environnemental et social des travaux du boulevard Ndadaye (1,4 km) et du boulevard Mwambutsa (Rond-point des Nations-Unies) / Rond-point gare du Nord (2,2 km*), Volume II, Bujumbura, 2002, p.103

avions pour permettre le déplacement des personnes et des marchandises à l'échelle nationale et internationale.

Le transport peut également être considéré sous l'angle de la mobilité, c'est-à-dire de la capacité des personnes à se déplacer librement dans l'espace. La mobilité est une dimension importante du développement urbain et territorial, car elle conditionne l'accès aux emplois, aux services et aux loisirs. Pour Louis BERGER, « *Le transport routier est le mode dominant en Afrique. Les routes assurent 80 à 90% du trafic interurbain et inter-Etats de marchandises et près de 100% du trafic des passagers.* »[30]Dans le même ordre d'idées, le transport lacustre interurbain au Burundi serait bénéfique de Bujumbura à Nyanza-lac par exemple, mais la quasi-totalité du trafic se fait par la voie routière.

I.2.1.1. Elucidation du vocable « transport »

Le mot « transport » est un mot multiusage, c'est-à-dire un mot qui peut s'appliquer à tous les contextes. Selon Fidélité NKURUNZIZA, « *Tantôt on parle du transport de justice pour dire le déplacement des magistrats sur les lieux du crime, de transport de force pour évoquer la transmission d'énergie électrique à longue distance, de transport au cerveau pour signifier la congestion cérébrale, de transport des personnes et des biens en faisant allusion à leur déplacement d'un point à un autre.* [31]» Ainsi, définit dans le Petit Larousse, le transport est « *une action ou manière de transporter, de porter d'un lieu dans un autre.*[32] »

Le concept « transport » est utilisé dans divers domaines pour faciliter les échanges, les déplacements et le développement économique.

[30] L. BERGER, *Op. Cit.,* p.26
[31] F. NKURUNZIZA, *Op. Cit*., p.10
[32] Dictionnaire encyclopédique**,** *Le Petit Larousse*, Paris cedex 06, Rue du Mont parnasse 75298, 1995, p.1026

I.2.1.2. Transport dans un milieu urbain

Le transport dans un milieu urbain est un enjeu majeur pour les villes du monde entier. Il joue un rôle crucial à la fois sur le plan économique et social pour le citadin.

Cependant, un système de transport urbain bien développé permet aux citadins de se déplacer facilement et rapidement d'un endroit à un autre, ce qui favorise la productivité économique. Les travailleurs peuvent accéder plus facilement à leur lieu de travail ; les entreprises peuvent acheminer leurs marchandises et services plus efficacement, ce qui stimule la croissance économique globale. Selon Michel MOURRE :

« *A l'intérieur des villes comme entre les villes, le transport permet la mobilité des personnes et des biens entre des lieux différents. La notion de transport est très globale et recouvre aussi bien différents modes ou moyens de transport (la marche à pied, la bicyclette, l'automobile, le chemin de fer ou l'avion, autrefois le cheval) que les voies empruntées par ces différents moyens de transport qui forment à l'intérieur des villes et entre les villes des réseaux plus ou moins denses. Le transport est une activité depuis longtemps organisée, qui suppose un ensemble de voies réservées au déplacement. En ville, les voies de circulation forment l'essentiel de l'espace public.* »[33]

Pour notre cas, le transport à l'intérieur des villes et entre les villes connaît des problèmes sérieux d'organisation. Les pouvoirs publics affichent une incompétence matérielle et financière avérées pour développer le transport à l'échelle nationale.

Un bon système de transport urbain pourrait contribuer à réduire les coûts de déplacement pour les citadins. Les transports publics abordables et bien planifiés offrent une alternative économique à l'utilisation de véhicules privés, ce qui permet aux personnes de réaliser des économies sur les frais de carburant, de stationnement et d'entretien de voiture.

[33] M. MOURRE, *Op. Cit.*, p.1231

En plus, le transport urbain est essentiel pour assurer l'accessibilité aux services essentiels tels que les hôpitaux, les écoles, les centres commerciaux et les lieux de divertissement. Il permet également des opportunités d'emploi et d'éducation en permettant aux citadins d'accéder à des zones plus éloignées où ils peuvent trouver de meilleures opportunités.

De surcroît, le transport urbain joue un rôle important dans l'inclusion sociale en offrant une mobilité équitable à tous les citadins, quel que soit leur statut socio-économique. Il permet aux personnes sans voitures, aux personnes âgées, aux personnes à mobilité réduite et aux personnes à faible revenu de se déplacer librement et de participer pleinement à la vie de la ville. Selon Bernard LAMIZET, « *L'activité liée au développement des réseaux de transports favorise la consolidation des relations entre les gens en même temps qu'elle encourage la mise en œuvre de leur vie professionnelle.* »[34] Ainsi, d'après Bernard BARANSAKA, «*Dans la ville de Bujumbura, de nombreuses familles mangent après avoir effectué un déplacement : le travail, les marchés, les déplacements professionnels divers ou les loisirs multiples.* »[35]

Cela explique que les moyens de transport jouent un rôle important dans l'intégration sociale afin que les citoyens se déplacent facilement pour arriver à leurs postes d'attache respectifs.

I.2.1.3. Moyens de transport

Les moyens de transport constituent tous les modes de locomotion permettant de déplacer les personnes et les biens. Ils peuvent varier en fonction de la distance à parcourir, de la vitesse souhaitée et des conditions environnementales. Les moyens de déplacement comprennent alors la marche à pied, les vélos, les motos, les tuk-tuks, les voitures, les minibus, les autobus, les trains, les bateaux, les

[34] B. LAMIZET, *Op. Cit.*, p.123

[35] B. BARANSAKA, *Crise des transports urbains Recomposition par le bas et intégration du vélo dans la circulation à Bujumbura*, Bujumbura, UB, FLSH, 2009, p.1

métros, les avions, les tramways et ainsi d'autres. Ces moyens de transport varient en fonction des régions et des besoins de déplacement. Selon Thierry PAQUOT :

« *On distingue les moyens de transport qui permettent la circulation dans et entre les villes (bus, trains, etc.) de ceux plus spécifiquement urbains (marche à pied, taxis, etc.). Les moyens de transport en site propre circulent sur des infrastructures spécifiques (chemin de fer, métro) mais le plus souvent différent mode se partagent l'occupation de la voirie, ce qui suppose l'aménagement de passages protégés pour les piétons (trottoirs, passages cloutés) et pour les cyclistes (pistes cyclables).* »[36]

En Mairie de Bujumbura, les infrastructures routières restent dans un état critiquable et la protection des passagers est encore à désirer.

I.2.1.4. Importance du transport en général

a. Avantages liés au transport

Il s'agit de multiples avantages non négligeables offerts par le transport. Les besoins quotidiens des citadins à satisfaire exigent a priori des déplacements soit pour les activités professionnelles, soit pour les obligations sociales. Tout nouveau système de transport est utilisé pour desservir les grands générateurs de trafic, notamment les villes, renforçant encore leur accessibilité, accroissant la rente de situation dont elles bénéficient. Lorsque le transport urbain semble inexistant, les citadins pourraient porter une autre appellation correspondant à cette situation. Cependant, les citadins rencontrent énormément de difficultés entre autres : se présenter au travail tardivement, s'absenter parfois à cause de la fatigue engendrée par un très long trajet et prendre le déplacement à coût élevé ; ce qui handicape leur revenu significatif au cours d'une durée déterminée. Cela donc paupérise beaucoup de citadins et ceux-ci mènent des mécanismes centrifuges en ayant un esprit de devenir « néo ruraux ». Selon Bernard BARANSAKA, « *Les activités du secteur secondaire, tertiaire et des métiers informels qui dominent dans la ville de Bujumbura exigent de nombreux*

[36] T. PAQUOT, *L'administration de grandes villes*, Paris, Economica, 2001, p.78

déplacements et des moyens de transport divers. »[37] Tout cela montre que le transport urbain influe sur la répartition de la population urbaine. Le transport a pour cet effet un inconvénient de créer des nouveaux rapports sociaux ainsi le décalage entre le niveau de croissance des citoyens.

b. Inconvénients liés au transport

Malgré les potentialités dont regorge le transport urbain pour les citadins, il présente aussi des inconvénients et des défis importants pour l'économie et la société. La saturation des infrastructures de transport peut entraîner des embouteillages, des retards et des coûts supplémentaires. Les moyens de transport motorisés émettent des gaz polluants qui affectent la qualité de l'air et la santé publique. Pour ce faire, le transport est le prédateur de l'environnement comme l'indique Wilson OWEN, « *En termes de pollution, le secteur de transport est reconnu comme étant le second prédateur de l'environnement après celui des industries.* »[38] En plus le PNUD affirme que « *Le bruit des véhicules provoque des perturbations pour certaines activités tel le travail intellectuel dans les établissements scolaires et universitaires.* »[39]

Le transport est responsable d'une part importante des émissions de gaz à effet de serre qui contribuent au changement climatique et à ses impacts. Le transport est associé à un risque élevé d'accidents de la route qui peuvent entraîner des blessures, des décès et des coûts économiques importants au sein de la société.

I.2.2. Le rôle d'une politique publique dans le transport

I.2.2.1. Définition d'une politique publique

Selon Vincent LEMIEUX, « *Au cours des années 1980, on parlait encore des politiques gouvernementales pour désigner de politique publique. Les définitions des politiques publiques sont nombreuses, mais on y retrouve toujours l'un ou*

[37] B. BARANSAKA, *Op. cit*., p.1
[38] W. OWEN, *Transports et développement*, Paris, Seuil, 2004, p.23
[39] PNUD, *Rapport mondial sur le développement humain*, Bruxelles, 2006, p.143

l'autre des éléments suivants : les acteurs et les activités, les problèmes et les solutions. »[40] La politique du transport est une politique publique car les organes purement publics interviennent malgré leurs défectuosités dans la régulation de ce secteur.

Pour Muller :

« *Elaborer une politique publique revient à construire une image, une représentation de la réalité sur laquelle on veut intervenir. L'analyse d'une politique publique suppose de prime abord, le repérage du problème posé ainsi que l'identification des acteurs et de leurs stratégies. Donc, les politiques publiques servent à la fois à construire des interprétations du réel et à définir des modèles normatifs d'actions.* »[41]

En Mairie de Bujumbura, les grands problèmes qui hantent le transport sont connus par les instances de prise de décision ; l'organisation et les moyens matériels et financiers font défaut.

Selon MENY et THOENIG, « *une politique publique constitue un enchaînement de décisions ou d'activités qui devraient être prises par les acteurs publics et parfois privés en vue de résoudre de manière ciblée un problème défini politiquement comme collectif. Cet ensemble de décisions ou d'activités donne lieu à des actes familiarisés visant à résoudre ce problème dans l'intérêt général de la société*. »[42] Mais, comme l'Etat ne peut se donner à résoudre tous les problèmes qui lui sont soumis, il doit trier sur son agenda ceux dont il peut trouver des solutions.

Véronique PERRET quant à elle, « *Toute politique publique, quel que soit le domaine sur lequel elle se porte : santé, éducation, hygiène, urbanisation, etc., est une action de changement de certaines caractéristiques. Elle se caractérise*

[40] V. LEMIEUX, *L'étude des politiques publiques : les acteurs et leur pouvoir*, Québec, Presses de l'Université Laval, 2002, pp.2-3
[41] P. MULLER, *Les politiques publiques comme construction d'un rapport au monde*, Paris, Montchrestien, 1994, p.83
[42] Y. MENY et J. C. THOENIG, *Politiques publiques*, Paris, PUF, 1989, p.31

par un ensemble de décisions ou d'activités contraignantes visant à modifier le changement de certains groupes sociaux. »[43]

Si nous essayons de mener une confrontation de ce que disent ces auteurs, une politique publique met l'accent sur l'intérêt général où quiconque se réjouit de décisions prises par les acteurs publics au sein de la société.

Dans le domaine du transport urbain, tout le citadin veut qu'il se déplace sans difficultés grâce à une politique publique mise en place. Il faut qu'alors, les acteurs publics mènent des politiques qui favorisent l'organisation de l'homme en société quand surtout il cherche son bonheur en toutes circonstances.

I.2.2.2. Contribution de la politique publique dans le transport

La politique de transport est un domaine de l'action publique qui vise à réguler et à organiser la mobilité des personnes et des marchandises sur un territoire donné. La théorie des politiques publiques peut être utile pour comprendre comment les décisions sont prises en matière d'investissement dans les infrastructures de transport, de régulation des modes de transport et de promotion de la mobilité durable. Elle peut également permettre d'analyser les différentes étapes du processus de décision, depuis l'identification du problème jusqu'à la mise en œuvre de solution, en passant par la formulation de la politique, la mobilisation des acteurs, la négociation des compromis et la communication avec le public.

Elle est un outil précieux pour comprendre les enjeux de la politique de transport et pour proposer des solutions efficaces en prenant en compte les différentes dimensions de cette problématique complexe.

La politique publique joue un rôle essentiel dans le domaine du transport. Elle vise à améliorer la qualité de vie des citoyens en facilitant leurs déplacements, en assurant leur sécurité et en favorisant des modes de transport durables. Elle peut

[43] V. PERRET, *Les difficultés de l'action intentionnelle de changement : Dualité de l'action et ambivalence des représentants*, Thèse de doctorat, Paris, Dauphine, Décembre 1994, p.125

également inclure des investissements dans les infrastructures de transport et la réglementation du secteur.

Au Burundi, la part des autorités chargées de la gestion administrative des infrastructures routières est, malgré leurs défaillances à noter au niveau des efforts de traçage des nouvelles voies routières, la régulation du transport par la police administrative.

I. 3. Les enjeux d'une politique de transport

I.3.1. Le temps

Le temps est un facteur essentiel dans le transport car il détermine la rapidité et l'efficacité avec lesquelles les marchandises ou les personnes peuvent être déplacées d'un endroit à un autre. Le temps réglemente la ponctualité des déplacements pour les citadins utilisateurs des transports en commun sur leur stationnement. Le facteur temps est essentiel pour l'arrivée des passagers à leur poste d'attache. Il est question de savoir et d'étudier les empêchements liés aux déplacements pour que les passagers ne se retardent pas au service en fonction des heures de départ et d'arrivée. En mairie de Bujumbura, un grand nombre de fonctionnaires tant publics que privés se présentent au travail à la même heure. Cela entraîne la circulation massive ou un manque de circulation selon cette variable temps.

I.3.2. L'espace

Dans le transport urbain, l'espace détermine la distance à parcourir entre deux points et la capacité des véhicules à circuler efficacement dans les rues et à accueillir un grand nombre de passagers. L'espace disponible influence le type et le nombre de véhicule qui peut être utilisé pour le transport. Les infrastructures de transport urbain telles que les routes, les voies réservées aux bus, les pistes cyclables, les stations de métro ou de tramway et les arrêts de bus sont conçues pour optimiser l'utilisation de l'espace disponible et faciliter les déplacements. Selon Bernard BARANSAKA, « *La consommation de l'espace urbain liée à la*

croissance numérique de la population impose l'établissement d'un réseau de circulation bien adapté aux différents moyens de transport. »[44]

I.3.3. Les enjeux économiques

Les enjeux économiques sont étroitement liés au transport. Les coûts de transport y compris le carburant, les péages, les frais de maintenance et les tarifs ont un impact direct sur les consommateurs.

I.3.4. La qualité

Il est essentiel que les systèmes du transport urbain répondent aux besoins des citoyens en offrant des services fiables et pratiques qui permettent des déplacements faciles, rapides et sûrs dans les zones urbaines.

I.4. Les facteurs de choix de l'usager des transports

La mobilité des personnes va être en fonction de l'économie des transports en termes de dépenses, de temps et de confort. La demande de transport évolue et n'a sans doute pas cessé son évolution.

I.4.1. La dépense monétaire

La dépense monétaire est un facteur clé dans les choix de transport des usagers. Les coûts associés aux déplacements tels que les tarifs des transports en commun et l'essence pour les moyens de transport privés peuvent influencer les décisions des usagers. Selon Lourdes DIAZ OLIVERA :

« *La mobilité s'avère une problématique pour la majorité des habitants des grandes villes africaines (coût élevé, longs déplacements à pieds,). Le coût élevé des véhicules motorisés réserve leur usage aux individus effectivement ou potentiellement productifs, ce qui laisse de côté une large part de la population dont les besoins de transports sont pourtant loin d'être négligeables.*[45] »

[44] B. BARANSAKA, *Op. cit*., p.6

[45] L. DIAZ OLIVERA, et al., La *mobilité quotidienne des citadins à faibles ressources.* Les enseignements d'Ouagadougou, Jstor.Org/ Stable/ 23592902 consulté le 16 septembre 2023 à 15h 37'

Le citadin se déplace moyennant les moyens. C'est la raison pour laquelle il y a différents moyens de transport utilisés dans les villes.

I.4.2. Le temps de trajet

Le temps de trajet dans le transport urbain peut varier selon la distance à parcourir et les conditions de circulation. Il peut également dépendre du mode de transport utilisé. Les citadins se déplacent pour diverses raisons en fonction de leurs besoins et de leurs intérêts personnels. Le temps de trajet est alors un critère important lorsqu'il s'agit de choisir un mode de transport.

I.4.3. Le confort

Selon DUMONT, « *Le confort est un élément important qui suppose d'abord une bonne accessibilité. Celle-ci a été pratiquement révolutionnée pour les bus et les tramways depuis les années 1980 avec le développement et le perfectionnement des planchers surbaissés. Cette technique a d'ailleurs aussi l'avantage d'accélérer la montée et la descente, ce qui raccourcit les temps d'arrêt et améliore la régularité du service.* »[46]

En matière du transport essentiellement urbain, les déplacements se font en fonction de plusieurs facteurs. Si les citadins dont les moyens sont minimes, ils peuvent prendre des bus en commun comme leurs moyens de transport ou marcher à pieds. Cela montre que celui qui prend un autre moyen de déplacement différent de ceux-là veut se sentir confortable. Les citadins peuvent préférer alors les transports en commun avec des sièges confortables et climatisés ou choisir de conduire leurs propres voitures pour éviter les foules et les retards.

Le confort peut également inclure des facteurs tels que la sécurité, la propreté et la fiabilité du moyen de transport. Comme le montrent Ajay KUMAR et Fanny BARRET : « *Les grands autobus offrent plus de confort, de sécurité et sont plus*

[46] G-F. DUMONT, *Transports urbains et espace économique : Nouveaux espaces et systèmes urbains*, Sedes, 978-2-7181-9179-1, halshs-01679762, p.394

rapides que le minibus, en particulier sur les axes à forte densité, à condition d'être gérés de manière efficace et soutenable. »[47]

Dans la municipalité de Bujumbura, la rapidité et le confort dans le transport urbain restent problématiques. Le nombre de passagers par bus n'est pas respecté, les bus sont également dans un état déplorable.

I.5. Evolution des politiques du transport dans les villes

I.5.1. Qu'est-ce qu'une évolution ?

Une évolution est un processus de changement et de développement progressif au fil du temps. Une évolution peut être positive ou négative. Une évolution est considérée comme positive lorsque cela apporte des améliorations, du progrès ou du bien-être dans un domaine donné. Elle est considérée comme négative lorsque cela entraîne des régressions, des problèmes ou une détérioration dans un domaine également donné. Tout cela peut être sur le plan personnel, professionnel, émotionnel ou même social. Ici, nous cherchons à démontrer l'évolution du transport urbain généralement en Afrique et particulièrement au Burundi.

I.5.2. Evolution du transport urbain en Afrique

Le transport urbain est un domaine en constante évolution, et les modes de transport en milieu urbain ont subi des changements drastiques au fil des années. Comme dans toute évolution, certains modes de transport ont survécu et se sont développés tandis que d'autres ont disparu.

L'évolution du transport urbain en Afrique est marquée par des défis mais aussi des progrès. De nombreuses villes africaines ont connu une croissance rapide de la population, ce qui a entrainé une augmentation de la demande de transport. « *En 2000, un Africain sur trois vivait en ville, d'ici 2030, ce taux passera à un sur deux. Dans la plupart des villes africaines, les régies ont eu des difficultés à*

[47] A. KUMAR et F. BARRET, *Diagnostics des infrastructures nationales en Afrique coincés dans embouteillages : Le transport urbain en Afrique*, 2008, p.6

satisfaire les demandes de services des nouveaux habitants urbains, les pauvres en particulier. »[48]

Comme le remarque Félicite NKURUNZIZA : « *Au fil du temps, la population urbaine de Bujumbura n'a cessé d'augmenter et les quartiers sont devenus saturés et cela fait que les autorités ont pensé à étendre les limites de la ville.* »[49]

Cependant, les infrastructures de transport n'ont pas toujours suivi le rythme, ce qui a entrainé des problèmes de congestion routière, de pollution et d'accessibilité. Face à ces défis, de nombreux pays africains ont entrepris des initiatives visant à améliorer le transport urbain. Cela comprend la construction et l'expansion de réseaux de transport en commun tels que les métros, les tramways et les bus à haut niveau de service.

Les moyens de transport couramment utilisés en Afrique sont les bus, les taxis, les mototaxis, les minibus, les voitures personnelles et les vélos. Il faut aussi noter que la marche à pied occupe une place importante dans les villes africaines, car de nombreuses personnes se déplacent à pied pour leurs activités quotidiennes, en particulier pour les distances courtes.

La marche à pied présenterait de nombreux avantages comme le croient Ajay KUMAR et Fanny BARRET :

« *L'importance de la marche en tant que mode de déplacement quotidien (pour les villes qui ont tenté de la mesurer) varie énormément. Dans certaines villes, la majorité des déplacements urbains se fait à pied. Dans d'autres, beaucoup d'habitants parcourent de longues distances pour se rendre à leur travail. Malgré cela, les aménagements destinés aux piétons sont très médiocres, et rien n'est prévu pour les bicyclettes (sauf à Ouagadougou). Le recours très répandu à la marche témoigne du fait que beaucoup de citadins ne peuvent pas se permettre d'emprunter le transport public.* »[50]

[48] *Idem*, p.1
[49] F. NKURUNZIZA, *Op. Cit*., p.21
[50] A. KUMAR et F. BARRET, *Op. Cit*., p.7

Les villes du monde entier ont adopté différentes approches pour répondre aux besoins de transport de leur population. Les modes de transport couramment utilisés dans les villes comprennent les voitures particulières, les transports en commun, les vélos, les trottinettes électriques et les services de covoiturage. L'adoption de ces modes de transport dépend souvent de facteurs tels que la densité de population, la topographie, les infrastructures existantes et l'accessibilité.

Cependant, avec l'augmentation rapide de la population urbaine et les préoccupations croissantes concernant les émissions de gaz à effet de serre et la qualité de l'air, certaines villes cherchent à réduire l'utilisation des voitures particulières au profit de modes de transport plus durables, tels que les transports en commun et les modes de déplacement actifs comme la marche et le vélo.

I.5.3. Intérêt socio-économique des citadins dans le transport urbain

Le transport urbain est essentiel pour les citadins en leur permettant de se déplacer plus facilement et rapidement dans la ville, ce qui est particulièrement important pour ceux qui travaillent ou étudient. Le développement d'un système de transport urbain efficace peut attirer des investissements et favoriser le développement économique d'une ville. Le transport urbain améliore la fluidité du trafic et réduit les temps du trajet. En outre, le transport urbain contribue à l'activité économique en facilitant l'accès au commerce et au service ainsi qu'en créant des emplois dans le secteur de transport.

Selon Emile QUINET :

« Une première série de facteurs socio-économique 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 »[51]

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.

I.5.4. Inconvénients socio-économique en matière du transport urbain

Les citadins peuvent faire face à plusieurs inconvénients socio-économiques dans le transport urbain. Ces inconvénients peuvent varier en fonction de la ville et des politiques de transport mises en place. En effet, les transports urbains peuvent être couteux en particulier dans les grandes villes où les tarifs des transports en commun et les prix des carburants sont souvent élevés. Cela peut peser lourdement sur le budget des citadins, en particulier ceux à faible revenu. « *Les tarifs sont élevés par rapport au pouvoir d'achat d'une famille urbaine moyenne, en conséquence de quoi l'utilisation des autobus est proportionnellement faible. Les familles moyennes ne sont capables de se payer qu'un seul aller-retour par jour en autobus, alors que pour les ménages les plus pauvres même ce niveau de vie de mobilité de base est inaccessible.* »[52]

Dans certaines régions, les infrastructures de transport urbain peuvent être sous-développées ou inégalement réparties, ce qui limite l'accès aux opportunités économiques, sociales, éducatives pour certains groupes de citadins.

Il est important de souligner que voyager dans les transports urbains peut être stressant et fatigant en raison de la surpopulation, des retards et des conditions inconfortables. Ceci peut avoir un impact négatif sur le bien-être mental et physique des citadins. Les embouteillages et les transports en commun surchargés

[51] E. QUINET, *Les transports en France. Situation au début des années 80 et politique nouvelle*, Paris, documentation française, 1982, p.65.

[52] A. KUMAR et F. BARRET, *Op. Cit.*, p.6

peuvent également entraîner des temps de trajet plus longs pour les citadins. Cela peut entraîner une perte de temps précieux, une fatigue accrue et une diminution de la qualité de vie.

Nous pouvons en guise de conclusion dire que ce chapitre avait porté sur l'élucidation des vocables qui constituent notre sujet d'étude ainsi que les indicateurs y relatives qui serviront de base de tout le travail. Tout au long de ce chapitre, nous sommes parvenus à constater qu'un système de transport bien organisé constitue d'une manière générale des conditions incontournables pour atteindre la croissance socio-économique et le développement durable, et pour vaincre la pauvreté d'un pays. Pour arriver au travail composé du commerce et des services dans différents domaines de la vie en ville, le citadin a besoin de se déplacer. Nul ne peut aspirer au développement sans travailler. Les systèmes de transport y ont un grand rôle à jouer. D'où le transport joue un rôle crucial dans la mobilité urbaine des citadins.

CHAPITRE II : PRESENTATION GENERALE DE LA VILLE DE BUJUMBURA

Le chapitre précédent était consacré à l'élucidation des concepts et notions requis pour comprendre davantage notre sujet d'étude. Ce second chapitre sera consacré à la présentation générale du milieu sur lequel porte ce travail. Dans un premier temps, nous allons décrire brièvement l'évolution de la ville de Bujumbura subdivisée en trois grandes périodes telles que : la période précoloniale, celle coloniale et enfin celle postcoloniale. Nous allons par la suite essayer de présenter les caractéristiques de ladite ville sur les plans climatique, démographique et socio-économique, et son infrastructure et équipement routiers. Nous allons enfin parvenir à étudier le rôle d'une politique publique et à distinguer la typologie des moyens de transport urbain utilisés à Bujumbura.

II.1. Aperçu de la ville de Bujumbura

II.1.1. Historique de la ville de Bujumbura

L'histoire de la ville de Bujumbura, autrefois connue sous le nom d'Usumbura, remonte à l'époque précoloniale où elle était habitée par des communautés agricoles et des tribus locales. « *L'histoire de la ville de Bujumbura a commencé avec l'exploration du site par David Livingstone et sir Henry Stanley en 1871.* »[53] Selon Félicité NKURUNZIZA, « *La ville de Bujumbura a connu une évolution au cours de son histoire. Au départ, là où se localise la ville actuelle de Bujumbura, il n'y avait que de la brousse. Progressivement, la brousse a fait place à un village qui, par la suite, est devenu un espace pourvu de toutes les caractéristiques d'une ville.* »[54] Nous allons bien voir l'évolution qu'a connu la ville de Bujumbura à travers les explications de trois grandes périodes que nous avons déjà citées.

[53] PNUD, Document de projet, *Bujumbura 2045 : un plan directeur innovant pour guider le développement à venir de la capitale du Burundi*, Bujumbura, 2014, p.8
[54] F. NKURUNZIZA, *Op. Cit*., p. 18

II.1.1.1. Période monarchique

Durant cette période, ce qui allait devenir la ville de Bujumbura était au stade embryonnaire. Ainsi, estime dans le rapport de la mairie, « *A cette époque, on ne parlait pas de ville. C'était une sorte de village en huttes regroupées. Entre 1855 et 1858, les esclavagistes s'installent sur les rives orientales du lac Tanganyika. Ils y construisent des centres de négoce, dont celui de Mukaza qui était la place de l'indépendance et l'Office Nationale du commerce de Bujumbura.* »[55] Cela montre que ce qui devient une ville se développe en une longue période. Une ville naît et grandit.

II.1.1.2. Période coloniale

La période coloniale que connaît le Burundi a commencé en 1896 lorsque le pays est devenu une colonie allemande, puis il est passé sous le contrôle belge après la Première Guerre mondiale. Cette période a eu un impact significatif sur l'histoire et le développement du pays. C'est la raison pour laquelle cette période doit être prise en considération chaque fois que nous étudions n'importe quel cas sur le territoire burundais entant qu'historien. Cette période constitue les premiers pas de création de la ville d'Usumbura.

a) Colonisation allemande

A l'origine, la ville d'Usumbura avait des dimensions relativement petites jusqu'au point de la considérer comme un petit village comme le souligne le PNUD : « *Au cours du 19ème siècle, Bujumbura, qui s'appelait alors Usumbura et n'était qu'un petit village lorsque le Burundi est devenu une partie de l'Afrique de l'Est allemande, est devenu un grand camp militaire à partir de 1898.* »[56]

La colonisation allemande a fait grand-chose dans le développement de la ville de Bujumbura. « *La première pierre ayant servi à l'édification de la ville de Bujumbura a été posée en 1896 par le lieutenant-colonel Von Trotha. En*

[55] Rapport d'activités de Mairie de Bujumbura, *Bujumbura capitale du Burundi*, Bujumbura, 1997, p.24
[56] PNUD, *Op. Cit*., p.8

novembre de cette même année, les pères blancs débarquent sur l'ordre du cardinal Lavigerie et implantent leur habitation sur le plateau surplombant le lac Tanganyika à côté du marché de Mukaza. »[57]

Selon sylvestre NDAYIRUKIYE :

« *En 1897, l'administration allemande fait venir des maçons et des menuisiers swahilis en provenance d'Ujiji pour construire une forteresse militaire à kajaga. Au courant de la même année, la mission catholique achète aux chefs locaux l'actuel emplacement du quartier saint-Michel et y érige une mission tandis que le capitaine Von Ramsay déplace le poste militaire des environs du delta de la Rusizi jusque dans une zone plus proche de la mission catholique. C'est ainsi qu'est née la ville d'Usumbura rebaptisée « Bujumbura » après l'indépendance.* »[58]

De même, l'activité commerciale s'accroît consécutivement à l'ouverture du pays aux capitaux étrangers. Ceci a eu comme conséquence l'accroissement de l'effectif des étrangers dans la ville de Bujumbura. « *En 1914, Usumbura devient chef-lieu du District du Ruanda-Urundi et sa population était estimée à 3.000 personnes majoritairement étrangères. Usumbura comptait 20 firmes commerciales étrangères dont 3 originaires d'Europe et dix-sept appartenant aux ressortissants des pays arabes et de l'Inde.* »[59]

« *A cette époque, Usumbura était subdivisé en 3 zones à savoir : la zone administrative et militaire au centre ; la zone indigène à la périphérie habitée par les ouvriers qualifiés et les manœuvres ; et les domaines privés occupés par les commerçants étrangers.* »[60]

Après cette période de colonisation allemande, celle belge n'a pas tardé à voir le jour juste après la première guerre mondiale.

[57] Mairie de Bujumbura, *Evolution de la ville de Bujumbura*, Bujumbura, 2001, p.20
[58] S. NDAYIRUKIYE, *Bujumbura centenaire*, Bujumbura, 1997, p.11
[59] MJCSP, *Notre capitale vient de loin*, Bujumbura, 1997, p.23
[60] *Idem,* p.54

b) Colonisation belge

Après la 1ère Guerre mondiale, la ville de Bujumbura est devenue le centre administratif du mandat belge de la Ligue des Nations au Ruanda-Urundi.

« *En 1916, le Burundi passe sous la tutelle belge. Usumbura devient la capitale politique et économique du Ruanda-Urundi. A partir de 1918, il a été créé l'Union Douanière du Ruanda-Urundi et du Congo. L'on assiste à un afflux de capitaux, ce qui favorise l'installation massive des commerçants et des fonctionnaires. Par conséquent, les besoins en logement s'accentuent et poussent les autorités à construire de nouveaux quartiers. C'est ainsi qu'en 1938 le quartier de Buyenzi a été aménagé pour abriter la population swahilie. Entre 1918 et 1958 « le camp belge » actuellement Bwiza fut construit et le quartier « fond d'Avance » aujourd'hui dénommé Nyakabiga est érigé.* »[61]

« *Au lendemain de la 2nde guerre mondiale naissent les centres extra-coutumiers au Sud de Ntahangwa, le centre commercial et les immeubles à usage administratif depuis le boulevard de la liberté jusqu'au stade Prince-Louis Rwagasore, de même que le quartier résidentiel européen au niveau de l'avenue Ngendandumwe. En plus, de nouveaux quartiers ont été construits au Nord de la rivière Ntahangwa. Les quartiers Kinama, Kamenge et Ngagara ont été édifiés entre 1952 et 1956 où l'Office des Cités Africaines(OCAF) a construit 2441 logements. Le quartier industriel, constitué de quelques entreprises de production a été également construit durant la même période.* »[62]

Dans le même ordre d'idées, selon MUNAMA : « *Dans les années 1960, le tissu urbain de Bujumbura était subdivisé en trois zones : la zone blanche, le quartier asiatique et la zone occupée par des Africains. Il comptait environ 51.500 habitants dont 40.500 africains, 7.750 asiatiques et 3.250 européens.* »[63] La période coloniale sous l'administration belge montre la volonté d'extension d'une ville d'Usumbura.

[61] A. MIBURO, *Rôle de la tutelle belge dans l'édification de la capitale du Burundi*, Bujumbura, Mémoire, UB, FLSH, 1998, p.44
[62] T. KAMANA, *Ville de Bujumbura, un pôle économique en expansion*, Bujumbura, Mémoire, UB, FSEA, 1992, p.12
[63] G. MUNAMA, *Aménagement de la ville de Bujumbura*, Mémoire, UB, Géographie, 1983, p.12

II.1.1.3. Période postcoloniale

Cette période commence avec l'accession du Burundi à l'indépendance en 1962.

« *Avec l'accession du Burundi et du Rwanda à l'indépendance en 1962, Bujumbura devient la capitale du Burundi. Les activités deviennent multiples et, en conséquence, les besoins en nouveaux infrastructures et équipements se font de plus en plus pressants. L'effectif de la population urbaine augmente, ce qui nécessite la construction de nouveaux quartiers.* »[64]

« *C'est en 1963 qu'est érigé le quartier de Cibitoke tandis que celui de Rohero est construit entre 1962 et 1978. Ce dernier était essentiellement habité par les fonctionnaires et les commerçants. Au nord de la rivière Ntahangwa se développent les quartiers peuplés par les réfugiés rwandais et les migrants burundais. Au cours de la même période, on a aussi édifié certains bâtiments publics tels le siège de la radiotélévision, les campus de l'Université du Burundi ainsi que beaucoup d'immeubles administratifs.* »[65]

L'augmentation forte de la population urbaine entraîne toujours la création des nouveaux quartiers. C'est dans cette perspective que l'on a aménagé les quartiers de Jabe, de Mutanga Sud peuplé par les hauts cadres de l'Etat et celui de Kigobe construit vers le Nord de la rivière Ntahangwa.

Les limites de la ville se sont déplacées vers le Sud intégrant les quartiers de Kinindo, Zeimet, Kanyosha, Musaga et Kibenga. Vers le Nord, la ville de Bujumbura s'est aussi élargie suite à la construction de nouveaux logements dans les quartiers de Gasenyi, Gihosha, Gikungu, Mutimbuzi, Kinama et Buterere tandis que le quartier industriel s'est développé à proximité du quartier Ngagara. Par après, la ville de Bujumbura s'est agrandie jour après jour car, on a continué à construire de nouveaux quartiers comme Gasekebuye, Kanyosha, Kinanira IV, Kajaga, Carama, etc. L'Etat serait à l'origine de l'agrandissement de la ville de Bujumbura comme le souligne le rapport de la mairie « *Alors que la ville de Bujumbura occupait une superficie de 106 ha en 1988 sa superficie était estimée*

[64] MJSC, *La ville de Bujumbura : des origines à nos jours*, Bujumbura, 2002, p.23
[65] Mairie de Bujumbura, *Centenaire de la ville de Bujumbura dans 3ans*, Bujumbura, 1995, p.34

à 263 ha en septembre 2005, ce qui équivaut à un accroissement de plus de 148 % en moins de 20ans. »[66]

« *L'ordonnance ministérielle Nº53/1279 du 22 septembre 2005 portant découpage administratif du Burundi confère à la province de Bujumbura Mairie 13communes avec chacune un nombre variable de quartiers. Ces communes sont : Buterere, Buyenzi, Cibitoke, Gihosha, Kanyosha, Kamenge, Kinama, Kinindo, Musaga, Ngagara, Nyakabiga, Rohero et Bwiza.* »[67]

Ces communes sont devenues plus tard des zones lorsque le gouvernement tenait en mains ce qui est en rapport avec la déduction du nombre des communes en Mairie de Bujumbura.

« Des *sources expliquent qu'une loi adoptée en 2014 sur la réorganisation des communes dans la ville de Bujumbura a réduit à trois le nombre de communes, qui était auparavant de 13. Les trois communes sont : Muha, Mukaza et Ntahangwa.* »[68]

II.1.2. Situation géographique de la ville de Bujumbura

Bujumbura, capitale de la République du Burundi, est situé à l'ouest du pays au bord du lac Tanganyika. Elle se situe juste dans la plaine de l'Imbo. Elle présente le portrait d'une agglomération excentrée entre les contre-forts du Mumirwa, la crête Congo-Nil à l'Est, le lac Tanganyika et la plaine agricole de la Rusizi à l'Ouest. Elle s'est développée suivant l'axe Nord-Sud et est frontalière des communes de la province de Bujumbura dont les communes Isare et Kanyosha à l'Est, la commune Mutimbuzi au Nord et la commune Kabezi au Sud. Ses limites

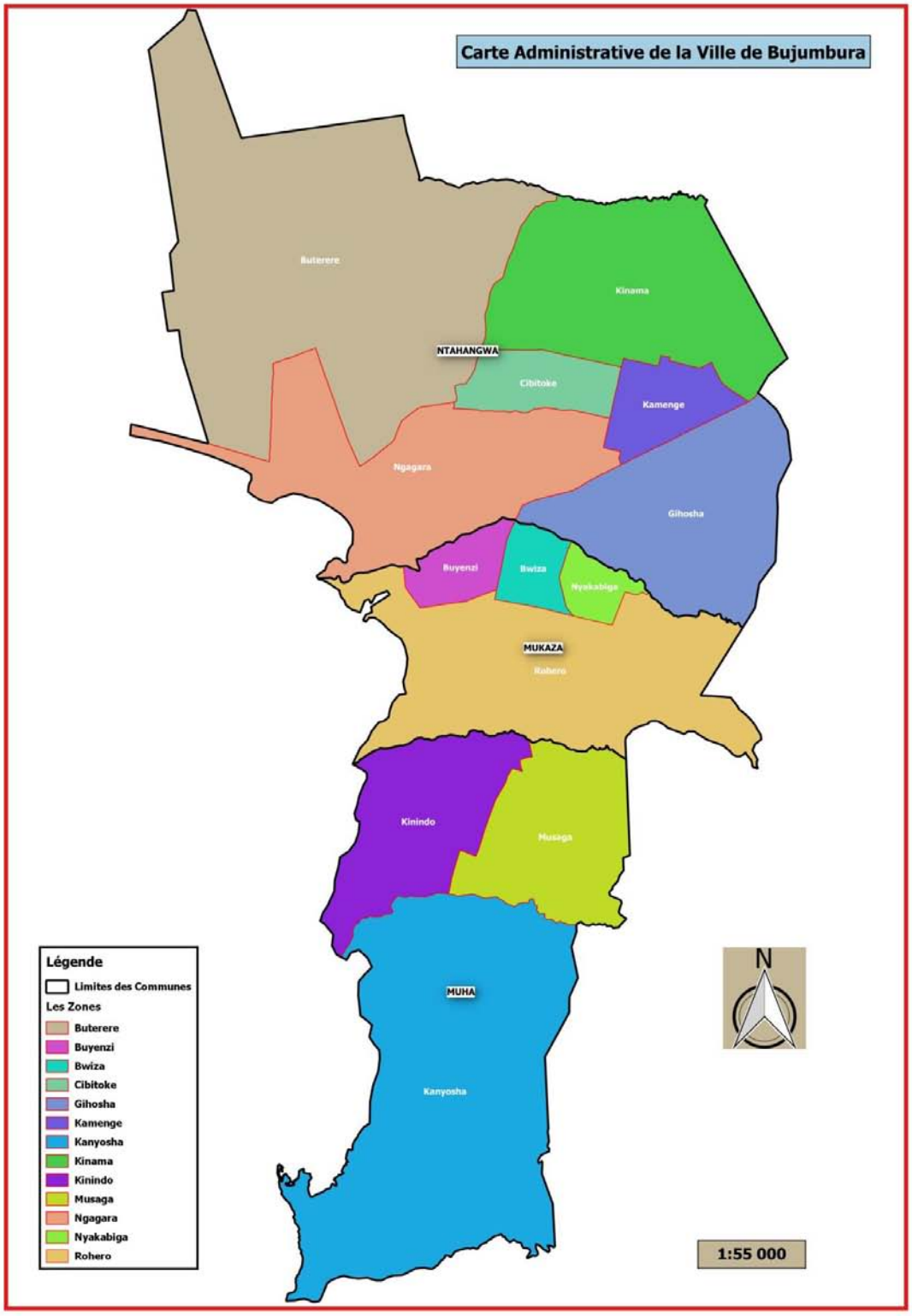
[66] Mairie de Bujumbura, *Op. Cit*., p.42

[67] BOB nº12/2005, *L'ordonnance ministérielle du 22 septembre 2005 portant découpage administratif du Burundi*, Décembre, 2005

[68] Canada : Immigration and Refugee Board of Canada, *Burundi : information sur l'ensemble des quartiers de Bujumbura, y compris sur l'origine ethnique et la situation socioéconomique de leurs habitants (2014-septembre 2016)*, 15 Septembre 2016, BDI105629.EF, disponible sur https : //www.refworld.org/docid/57fe04.html, consulté le 10 Août 2023 à 12h 43'

naturelles sont les rivières Kizingwe au sud, Gikoma au Nord et le lac Tanganyika à l'Ouest.

Figure 1: carte administrative de la ville de Bujumbura



Source : Ministère des Transports, des Travaux publics et de l'Equipement, *Etude sur la problématique de la mobilité urbaine en Mairie de Bujumbura*, Bujumbura, 2018, p.15

II.2. Les attributs socio-économiques de la ville de Bujumbura

II.2.1. La population

Bujumbura est une ville densément peuplée. « *Sa densité est de 126 hab/km^2 avec de très grands contrastes entre les quartiers. Les moins peuplés sont les quartiers résidentiels de haut ou moyen standing qui compte 20 à 50 hab/km^2 tandis que les plus peuplés sont les quartiers populaires où la densité est comprise entre 120 à 360 hab/km^2.*»[69]

« *En 2014, les estimations parlent de 800.000 habitants. Cette population se regroupe surtout dans les quartiers périphériques où la densité atteint parfois plus de 2.000 habitants au km^2. Il est projeté, selon la Banque Africaine de Développement (BAD), qu'à l'horizon 2030 la population urbaine du Burundi atteindra 2,63 millions d'individus, ce qui représenterait 19% de la population totale. Cette urbanisation rapide et continue, notamment de la ville de Bujumbura, entraîne une dégradation de la qualité de vie des citoyens et de l'environnement.* »[70]

Cette croissance démographique ne va pas de pair avec l'évolution de la ville de Bujumbura, ce qui gêne la vie des citadins. A ce sujet, le rapport de l'ONU est riche en arguments :

« *Estimée à 60.000 habitants en 1962, la population de Bujumbura comptait, en 2008, d'après le recensement général de la population et de l'habitat, 485.323 habitants, soit un taux de croissance de 33% environ par an. Cette population est inégalement répartie et se regroupe surtout dans les quartiers périphériques où la densité atteint parfois plus de 2.000 habitants au kilomètre carré.* »[71]

La ville de Bujumbura abrite une population de différentes catégories variant suivant la classe sociale et le niveau d'instruction. Ainsi, nous déterminons trois catégories de gens habitant dans la ville de Bujumbura selon leur niveau de vie : la catégorie d'abord de gens nantis, celle ensuite de gens à niveau de vie moyen et celle enfin de gens misérables qui parviennent même à obtenir leur ration

[69] Mairie de Bujumbura, *Découpage administratif de la ville de Bujumbura*, 2005, p.14
[70] Ministère des Infrastructures, de l'Equipement et des Logements sociaux, *Op. Cit.,* p.90
[71] ONU-Habitat, *Burundi : Profil urbain de Bujumbura*, Nairobi, 2012, p.9

journalière à peine. En raison de la profession, nous pouvons regrouper les gens en sept catégories dont les fonctionnaires, les commerçants, les étudiants, les élèves, les militaires, les artisans et les sans-emplois. « *La ville de Bujumbura abrite 70% de l'activité économique et connaît une croissance exceptionnellement élevée de sa population.* »[72]

Tableau 1 : Les données de l'ISTEEBU sur l'évolution de la population dans la ville de Bujumbura de 1960 à 2020

Année	Population
1960	50.000
1965	71.000
1970	101.000
1975	140.000
1979	161.791
1990	235.449
1995	278.751
2000	330.767
2005	379.553
2010	584.057
2015	674.941
2020	759.900

Source : ISTEEBU, *Annuaire statistique du Burundi*, 2020, p.6

L'analyse de ce tableau n° 1 montre que la population de la ville de Bujumbura a sans cesse augmenté. Cette forte croissance démographique s'est accompagnée d'une augmentation du nombre de quartiers et de celle de l'intensité de la circulation routière. Comme l'accroissement de la ville de Bujumbura n'a pas été suivi de la mise en place d'infrastructures routières qui permettent de répondre aux nouveaux besoins de circulation, la capacité d'accueil des voies publiques est

[72] MTTPE, *Etude sur la problématique de la mobilité urbaine en Mairie de Bujumbura*, Bujumbura, 2018, p.3

aujourd'hui dépassée avec comme conséquences néfastes des embouteillages, des accidents et des décisions prises au sein du gouvernement empêchant une circulation de quelques moyens de transport comme les vélos, les motos et les Tuk-tuks au centre-ville.

II.2.2. Le peuplement de la ville de Bujumbura

Depuis sa création, la ville de Bujumbura connaît un accroissement accéléré de sa population. Selon Jean Paul NDAYISHIMIYE :« *Dans la ville de Bujumbura, l'accroissement de la population est le produit de l'afflux de nouveaux migrants.* »[73] La migration de gens de la campagne vers la ville de Bujumbura engendre un galop démographique. Ce phénomène s'explique en partie par le fait que la croissance de la population dans les campagnes dépasse la superficie des terres cultivables disponibles.

Dans ces conditions déplorables, les campagnards pensent que la ville pourrait leur offrir de grandes opportunités d'emploi. Cela pousse les jeunes ruraux à quitter la campagne afin de venir s'installer à Bujumbura où ils espèrent qu'ils puissent mieux vivre. A cet afflux de migrants se sont ajoutés les rescapés de la guerre qui a opprimé au Burundi depuis 1993. Les gens des régions les plus touchées par la crise de 1993 et les proches de la capitale sont venus s'installer à Bujumbura où ils espéraient pouvoir jouir d'un minimum de sécurité. Toutes ces raisons expliquent pourquoi «*70% des habitants de la ville de Bujumbura sont originaires des provinces de l'intérieur du pays.* »[74]

De surcroit, la ville de Bujumbura est peuplée par les étrangers. A partir de 1986, les réfugiés congolais dits « *Banyamurenge* » sont venus s'implanter dans la ville de Bujumbura, ce qui a entraîné la multiplication en termes de pourcentage de la population étrangère. La ville de Bujumbura attirait beaucoup des étrangers qui voulaient s'y installer comme nous le révèle l'ISTEEBU : « *En 2009, la*

[73] J P. NDAYISHIMIYE, *Op. Cit.*, p.42
[74] Ministère de l'intérieur, *Recensement général de la population*, Résultats provisoires, Bujumbura, 2008, p.57

population de Bujumbura était constituée de 98% de Burundais et 2% d'autres nationalités. »[75]

II.2.3. L'emploi

La ville de Bujumbura présente relativement plus d'opportunités d'emploi par rapport aux autres provinces du pays.

« *En matière d'emploi, sans surprise, c'est le secteur informel qui occupe la première place avec 79,5% des actifs employés. Puis, vient le secteur privé formel avec 13,7%des emplois. Les unités de production informelles sont tournées vers les activités commerciales et les services (transport et communication), plus faciles à créer car demandant relativement peu de qualifications.* »[76]

En effet, Bujumbura est non seulement le siège du gouvernement, mais également celui des plus hautes instances économiques (banque, compagnies d'assurance, etc.), politiques et syndicales. Cela fait la ville de Bujumbura attractive en termes de disponibilité d'emploi malgré le chômage qui ne cesse de se manifester. Selon les résultats de l'enquête effectuée par l'ISTEEBU : « *Dans la ville de Bujumbura, le taux de chômage est estimé à 33%.* »[77]

« *Le taux de chômage tendait à croitre avec le niveau d'étude en 2006. Le chômage touchait 10.7% des actifs qui n'avaient pas été à l'école, 13,7% de ceux ayant fréquenté l'école primaire, 18,9% de ceux avaient étudié au niveau du secondaire général et 12% pour les actifs ayant suivi un enseignement supérieur. La moyenne d'âge des chômeurs était de vingt-neuf ans.* »[78]

Selon NDAYIRUKIYE : « *La conséquence immédiate a été l'augmentation du chômage et la montée de la délinquance chez les jeunes. Beaucoup d'espoirs étaient fondés sur l'expansion des activités informelles car le secteur structuré*

[75] ISTEEBU, *Enquête sur la population de Bujumbura*, Bujumbura, 2010, p.20
[76] ONU-Habitat, *Op. Cit*., p.8
[77] ISTEEBU, *Enquête effectuée sur l'emploi*, Bujumbura, 2008, p.19
[78] ONU-Habitat, *Op. Cit*., p.19

ne pouvait pas résorber seul l'épineuse question d'emplois, notamment l'emploi des jeunes en ville. »[79]

Tout cela signale que la ville de Bujumbura est en possession de pas mal de chômeurs.

II.2.4. Répartition de l'habitat dans la ville de Bujumbura

Depuis sa création, la ville de Bujumbura a connu une diversité des catégories sociales. En effet, ces catégories sociales s'implantent dans des quartiers différents. « *On y distingue des quartiers de haut standing (Rohero I et II, Kabondo, Kinindo, Gihosha, kigobe, Mutanga Nord et Sud, Kibenga, Gasekebuye, Carama, Kinanira III et IV), des quartiers à niveau de vie moyen (Ngagara et Kanyosha) et des faubourgs populaires (Bwiza, Buyenzi, Nyakabiga, Musaga, Jabe, Kamenge, Mutakura, Cibitoke et Buterere).* »[80]

Les quartiers de haut standing sont caractérisés par des habitations dont les clôtures sont en pierres ou bétonnées. Dans les quartiers du genre abritent uniquement des personnes nanties. Cela veut dire que l'on y trouve peu de personnes. En termes du transport, la majorité des habitants de ces quartiers se déplacent par leurs propres voitures.

Tandis que les quartiers à niveau de vie moyen sont caractérisés par des habitations dont le coût de construction est moyen. La pluralité des habitants de ces quartiers se déplacent par les services du transport en commun. Sauf dans le cas d'extrême urgence où ils peuvent se déplacer par taxi moto ou taxi voiture.

Quant aux quartiers populaires, appelés également quartiers pauvres abritent non seulement de populations dépourvues de moyens mais également d'autres qui en disposent. Les habitants munis de moyens financiers dans ces quartiers vivent des conditions difficiles et sur une petite portion de terre. En matière du transport, ces

[79] S. NDAYIRUKIYE, *Op. Cit.*, p.194
[80] MJSC, *Op. Cit*., p.32

habitants se déplacent parfois à pieds, par taxi vélo ou via le transport en commun. Tandis qu'il y a des gens riches qui habitent dans ces quartiers pauvres, mais qui se déplacent par leurs propres voitures.

II.3. Infrastructures et équipements routiers

II.3.1. Les routes

a) Historique de l'infrastructure routière au Burundi

Avant la colonisation, le Burundi n'avait aucune route dans tous les coins du pays.

« *Au Burundi, jusqu'en 1921, il n'y avait aucune route digne de ce nom. De simples sentiers permettaient le transport et les communications à travers tout le pays. Dès leur arrivée, les blancs se heurtèrent au manque d'infrastructures et de moyens de transport et de communication. C'est avec l'apparition du premier véhicule, en 1924, que les colons ont senti la nécessité de rendre carrossable certaines routes qui leur permettaient d'accéder à tous les coins du pays et à certains pays limitrophes.* »[81]

Cela montre effectivement que le retard du développement des infrastructures de transport au Burundi n'a pas toujours été facile depuis la période coloniale. Au gré de cette même source, le Ministère des Transports, des Travaux publics et de l'Equipement nous fournit beaucoup d'informations :

« Les *premières routes furent construites notamment celles reliant Usumbura à Kigali, Bukoba à Tabora et celle joignant Usumbura et Astrida. A l'indépendance, le réseau routier de la ville de Bujumbura était réduit à quelques voies autour de la capitale. Progressivement, les routes desservant les quartiers Rohero I et II, Kiriri, Nyakabiga Bwiza, Quartier asiatique et Kamenge ont été tracées.* »[82]

« *En 1975, un sommet de l'OUA s'est tenu à Bujumbura. A cette occasion, les autorités burundaises se sont rendu compte de la vétusté de la voirie urbaine. Dès cette date, les responsables du pays sont devenus conscients de la nécessité d'améliorer la voirie de Bujumbura. C'est ainsi que quelques routes ont été asphaltées entre autres les voies accédant aux quartiers OUA et INSS.* »[83]

[81] MTTPE, *Op. Cit*., p.56
[82] *Idem*, p.38
[83] Mairie de Bujumbura, *Op. Cit.*, p.135

b) L'état des routes dans la ville de Bujumbura

Les routes diffèrent des sentiers. En effet, les routes sont généralement des voies larges, pavées ou bitumées conçues pour la circulation des véhicules et sont souvent utilisées pour se déplacer rapidement d'un endroit à un autre, tandis que les sentiers sont des chemins plus étroits et naturels, adaptés à la randonnée ou à la marche.

« *A l'époque coloniale, deux types de réseaux routiers se distinguaient dans la ville de Bujumbura : le réseau asphalté caractérisant le quartier industriel, le quartier résidentiel européen et le centre-ville ainsi que les réseaux en terre battue observés dans les autres quartiers. A cette époque, la population était peu nombreuse et la circulation automobile très faible, d'où les risques de dégradation de réseau routier étaient mineurs.* »[84]

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 »*.[85]

Dans la ville de Bujumbura s'observent de quelques routes délabrées. Le bitumage qui se pratique dans différents quartiers qui constituent la ville de Bujumbura explique mieux ce phénomène. Ces routes délabrées présentent des nids de poules, des cassures et autres formes de dégradation. Toutes ces imperfections physiques routières dégagent parfois des aléas comme la mauvaise circulation, les embouteillages et les accidents. Tout cela contribue au retardement des passagers à leurs postes d'attache au moment du matin et à leurs familles au moment du retour. « *Le mauvais état des routes limite la vitesse des*

[84] MPTTE, *Infrastructures routières de Bujumbura*, Bujumbura, 2005, p.34

[85] 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.

véhicules, réduit considérablement la productivité du parc d'autobus et alourdit les coûts d'entretien des véhicules. »[86]

En plus, selon Félicité, « *La capacité d'accueil des voies routières de la ville de Bujumbura a été largement débordé, ce qui conduit aux problèmes de circulation routière que l'on connaît aujourd'hui (embouteillage, accidents, etc.).* »[87]

[86] A. KUMAR et F. BARRET, *Op. Cit.*, p.2
[87] F. NKURUNZIZA, *Op. Cit.*, p.30

La photo ci-dessous nous montre le cas le plus frappant de l'état du boulevard Lieutenant Général Adolphe NSHIMIRIMANA.

Figure 2: **Boulevard Lieutenant Général Adolphe NSHIMIRIMANA en état de dégradation.**



Source : *photo prise par nous-même le 23 septembre 2023*

Cette route connaît une forte dégradation suite au vieillissement et à l'érosion. Elle n'est plus goudronnée et un bon nombre de nids de poule sont observables à plusieurs endroits. A cet effet, certains conducteurs préfèrent utiliser le boulevard BUCONYORI pour rejoindre le quartier neuf (Q.9) précisément à l'endroit appelé « *Kwa komine* », qui veut dire « *chez commune* ». Ils prennent ce circuit dans le but de protéger leurs véhicules. Ce cas est tellement difficile pour les citoyens qui vivent respectivement des quartiers cinq (Q.5) et neuf (Q.9). Ces derniers ont un problème sérieux d'avoir un bus tout près d'eux. Puisque ladite route est en mauvais état, ils sont obligés de prendre ou descendre le bus chez commune lorsqu'ils veulent se déplacer vers le centre-ville.

Dans l'ensemble, le réseau routier est en état critique dans la ville de Bujumbura. Il connaît des difficultés tant pour les conducteurs que pour les passagers. En effet, les premiers en connaissent lorsqu'ils font des tours peu nombreux. En ce moment-là, ils enregistrent peu d'argent puisqu'ils font peu de tours par jour à cause des routes en mauvais état. Et les derniers en connaissent lorsqu'ils prennent bus après avoir beaucoup souffert. Cela provoque le retard à leurs fonctions respectives.

c) Gestion des infrastructures routières de la ville de Bujumbura

Cette gestion implique la planification, la construction, l'entretien et la réparation des routes pour réguler la circulation et assurer la sécurité routière. Le réseau urbain de Bujumbura est goudronné, bitumé, pavé et en terre.

A cet effet, Jusqu'en 2008, c'étaient le SIP et l'ECOSAT tenus sous la tutelle du Ministère des Travaux Publics et de l'Equipement (MTTPE), qui réalisaient l'aménagement urbain. Ils se chargent de la planification de l'aménagement des domaines de l'Etat et des routes, de la construction de logement et de la vente de terrain au secteur privé. Ensuite, Les voiries urbaines de Bujumbura ont été entretenues par le SETEMU tenu sous la tutelle de la Mairie.

Le cas des routes en mauvais état dans la ville de Bujumbura disparaîtra peu à peu du fait que le gouvernement burundais a mis en place une agence communément appelée ARB, c'est-à-dire Agence Routière du Burundi. Cette agence est chargée des constructions et reconstructions des routes au Burundi. On saurait qu'avant la naissance de l'ARB, la plupart des activités pareilles des infrastructures routières étaient essentiellement dans les mains des entreprises privées comme SOGEA SATOM et GETRA. Malgré la satisfaction des travaux qu'accomplit ladite agence aux citadins de Bujumbura, le travail y reste encore. C'est raison pour laquelle elle est toujours interpelée de continuer ses activités en vue de répondre davantage aux aspirations des citadins.

II.3.2. Les ponts

Comme le Burundi est constitué de beaucoup de sources d'eau, il contient alors beaucoup de rivières. La ville de Bujumbura, l'une des provinces du Burundi, connaît des rivières sur lesquelles on doit construire des ponts pour faciliter la circulation routière. Ici, on donne des exemples de la rivière Ntahangwa, celle de Muha et celle de Kanyosha. Les ponts sont construits sur ces rivières pour joindre une commune à une autre et rendre accessible la circulation des habitants urbains.

« *L'encombrement dans la circulation routière en Mairie de Bujumbura provient en grande partie de l'insuffisance des voies directes reliant les quartiers au centre-ville et les quartiers (même proches) entre eux.* »[88]

II.3.3. Les signalisations routières

La signalisation routière joue un rôle crucial dans la circulation sur la voirie urbaine puisqu'elle donne toutes les indications pouvant aider les usagers de la route. La signalisation a pour objet de renseigner l'automobiliste et le piéton sur les conditions de circulation en sécurité et avec un confort relatif.

L'article 212 nous parle « *Des panneaux de signalisation sont de formes et de couleurs différentes suivant la nature des indications à porter à la connaissance des usagers de la route.* »[89]

Les feux de circulation routière ne sont pas installés dans tout le pays. « *Les feux de circulation routière se trouvent dans une seule ville, à savoir la capitale économique Bujumbura.* [90]» Même dans le seul centre-ville où ils sont installés, ils ne sont pas installés et sont parfois dysfonctionnels. Pourtant, ils sont d'une

[88] MTTPE, *Op. Cit.*, p.72
[89] Article 212 de la loi n° 1/26 du 23 Novembre 2012 portant code de la circulation routière, p.57
[90] Burundi Eco, *Feux tricolores, un dispositif pour réguler le trafic routier*, Journal hebdomadaire socio-économique n° 571, 2020, consulté le 21/08/2023 à 14h 12'

importance capitale dans la circulation routière. Leur installation facilite la circulation dans la ville de Bujumbura et allège le travail des policiers.

Les feux de circulation routière sont généralement tricolores : le rouge, le vert et le jaune-orangé alternant suivant un temps conventionnel. Le rouge joue la fonction de fermer et le vert celle d'ouvrir. Le jaune-orangé sert à signaler le passage du feu vert au feu rouge.

Parmi les conducteurs, il y a ceux qui respectent ces feux tricolores et d'autres qui transgressent ses lois par exprès surtout ceux qui conduisent les véhicules du gouvernement.

II.4. Historique de transport des personnes et des biens au Burundi

Si la quasi-totalité des citoyens se déplaçait à pieds dans le Burundi traditionnel, il existait nonobstant une petite catégorie de dignitaires que l'on déplaçait sur le tipoye ou sur une large chaise fixée sur un brancard porté sur les épaules d'hommes. Des personnalités transportées de cette manière étaient des hauts dignitaires de l'époque à savoir les rois, les reines et les princes dirigeant les régions et les sous régions administratives. Cette pratique a pris fin vers les années 1950.

Les autres personnes déplacées suivant le même mode étaient des grands malades ne pouvant pas marcher ou les femmes en accouchement difficile que l'on évacuait en urgence vers les hôpitaux ou centres de santé. Ce moyen de transport est aussi utilisé pour transporter les morts vers le boulevard des allongés. Cette pratique est encore en utilisation dans certaines localités du Burundi.

Le Ministère des Transports, des Travaux Publics et de l'Equipement nous rappelle la date à laquelle le Burundi s'est doté du premier véhicule : « *Le premier véhicule a foulé le sol burundais en 1924.* »[91]

[91] MTTPE, *Infrastructures routières de Bujumbura*, Bujumbura, 2005, p.21

A l'époque des années 1960, le service de transport des personnes était assuré dans des conditions inconfortables qui ne permettent pas aux passagers de s'épanouir. « *En 1970, soucieux d'accorder à son peuple de moyens de transport digne de ce nom et à des tarifs raisonnables, le Burundi a signé avec une société publique roumaine (Auto Dacia) un contrat d'achat de 40 bus.* »[92] Ces derniers étaient destinés à faire le transport public urbain et interurbain. C'était la première étape de réalisation d'un projet d'organisation à plus grande échelle de ce système de transport. Le gouvernement burundais a continué dans ce sens jusqu'à mettre en place l'Office de Transport en Commun (OTRACO), avec comme mission principale le développement du transport au Burundi, un objectif qui reste un idéal pour la politique du transport en Mairie de Bujumbura.

II.4.1. Les moyens de transport des personnes dans la ville de Bujumbura

Dans la ville de Bujumbura, le secteur de transport des personnes est caractérisé par l'existence de plusieurs types de déplacements. Ceux-ci incluent les déplacements pendulaires, les déplacements scolaires et universitaires, les déplacements pour loisirs, les déplacements pour relations sociales, etc. Afin d'effectuer tous ces déplacements, les citadins recourent à divers moyens de transport parmi lesquels nous pouvons citer : le transport en commun assuré par des bus, les taxis-voitures, les voitures personnelles, les deux roues représentées par les taxis-vélos et les taxis-motos, les motos tricycles et la marche à pieds.

II.4.1.1. Office du Transport en Commun dans la ville de Bujumbura

a) Création de l'OTRACO

Jusqu'à l'an 1977, le transport public organisé était encore au stade embryonnaire. Selon le rapport annuel de l'OTRACO :

« *Il n'y avait en circulation que 4 vieux bus gérés par la Société de Transport du Burundi (STB). Le service public de transport des personnes digne de ce nom a débuté en 1977 avec la création de l'Office de Transport du Burundi (OTRABU). Cette entreprise a été créée par le*

[92] OTRACO, *Rapport annuel*, Bujumbura, 1990, p.43

décret nº 100/84 du 24/8/1977. L'OTRABU s'est vu confier la charge supplémentaire de transport de marchandises en 1980. En 1985, ses fonctions ont été séparées : l'OTRABU conservant le transport de marchandises et l'OTRACO prenant la responsabilité du transport de personnes.»[93]

« *Les premiers bus de l'OTRABU sont entrés en exploitation le 2 décembre 1977.* »[94]

L'OTRABU a été liquidé à cause du manque de performance et de la concurrence en 1991, laissant place aux opérateurs de transport privés qui opèrent jusqu'aujourd'hui.

b) Les missions principales de l'OTRACO

Dès sa création, l'OTRACO a joué un rôle important pour le transport public tant urbain qu'interurbain. Comme nous le précise le compte rendu intégral de la 2éme session de l'assemblée nationale : « *Tous les quartiers de Bujumbura et de la périphérie ont été reliés au centre de la ville par des lignes de transport public comme Ngagara-Kamenge-Kinama-Cibitoke-Buyenzi-Bwiza-Nyakabiga-Vugizo-Rohero-Musaga-Kanyosha-Quartier industriel-Gatumba-Gitaza-Aéroport.* »[95]

A présent, nous remarquons qu'à part des lignes de transport public relevées ci-dessus, s'ajoutent d'autres à savoir : Ruziba, Kinindo, Gasenyi, Gihosha, Busigo-Itonde, Buterere, etc.

Tandis que « *L'objectif poursuivi par la mise sur pied du type de transport interurbain est de couvrir le pays par des lignes de transport public reliant entre eux les chefs-lieux de province et autres grands centres du pays.* »[96]

---

[93] *Idem*.
[94] Compte rendu intégral de la IIe session ordinaire de l'Assemblée nationale : *Débats sur l'action et la politique du gouvernement en matière des transports, postes et télécommunications*, Bujumbura, 1983, p.14
[95] *Idem*, p.15
[96] *Idem*, p.16

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

Sa mission est clairement décrite à l'article 4 portant sa création en ces termes « *L'OTRACO a pour mission d'assurer les services réguliers de transport en commun des personnes effectués au moyen de véhicules automobiles suivant un itinéraire et une périodicité déterminés, entre deux points et accessibles à quiconque moyennant paiement du prix du transport selon un tarif déterminé.* »[97]

L'OTRABU assurait principalement le transport des fonctionnaires de l'Etat et employés du secteur tant public que privé, l'administration publique, les sociétés, les industries et le grand public. Il assure également le transport des écoliers et élèves des écoles primaires et secondaires de Bujumbura, des étudiants de l'Université ainsi que des militaires résidant dans des camps éloignés du centre de la ville durant les week-ends. Il mettait ses bus à la disposition de ceux qui organisent des excursions ou déplacements à caractères touristique, culturel, social ainsi qu'à ceux qui organisent l'accueil des visiteurs de marque. Il louait enfin ses bus aux services et aux particuliers à l'occasion des cérémonies, de tout genre : fêtes, conférences, séminaires, rencontres sportives tant à Bujumbura qu'à l'intérieur du pays, voire dans les pays limitrophes (Zaïre, Tanzanie, Rwanda).

c) Charroi de l'OTRACO

Avant la guerre civile, l'OTRACO possédait plus d'une centaine d'autobus, et assurait le transport dans tout le pays, mais avec la guerre civile, la maintenance correcte des autobus a été impossible, de plus, des véhicules se sont dégradés par vieillissement, ce qui a fait baisser le taux de fonctionnement.

[97] B.O.B, Bujumbura, 1977

De plus, le Ministère du Transport, Poste et de Télécommunication explique Comme le démontre le rapport annuel de l'OTRACO :

« *Le charroi de l'OTRACO est constitué de grands bus de 100 places, de moyens bus de 60 à 40 places et de petits bus de 26 places. Ses bus ont été acquis au cours des années 1977, 1979, 1983, 1984 et 1989. De 1989 à l'heure actuelle, l'OTRACO n'a pas renouvelé son charroi de manière substantielle. De ce fait, l'amortissement de son charroi est poussé à outrance, d'où celui-ci se dégrade et se réduit d'une année à l'autre.* »[98]

« *En 1991, l'effectif total du charroi de l'OTRACO s'élevait à 110 bus alors qu'en 2005 cette entreprise n'exploitait que 68 bus dont 42 seulement étaient fonctionnels.* »[99] A ce niveau-ci, nous voyons pas mal de bus déclassés en ruine ainsi que d'autres mis au garage, qui nécessitaient d'être renouvelés de certaines pièces. Le tableau n° 2 illustre la situation du charroi de l'OTRACO.

Tableau 2 : Charroi de l'OTRACO

	Etat			
Capacité	Bus fonctionnels	Bus au garage	Bus déclassés	Total
100	8	3	3	14
60	4	2	9	15
40	30	6	2	38
26	0	0	1	1
Total	42	11	15	68

Source : OTRACO, *rapport annuel*, janvier 2007.

L'analyse du tableau n° 2 montre que le charroi fonctionnel de l'OTRACO s'est fortement amenuisé : sur le total de 68 bus, seulement 42 sont en exploitation, soit 61,7% alors que le reste est soit au garage, soit déclassé. A partir de cette période, les bus fonctionnels de l'OTRACO n'ont pas cessé de diminuer suite à

[98] OTRACO, *Op. Cit.*, p.21
[99] MTPT, *Evolution du secteur des transports au Burundi*, Bujumbura, 1989, p.65

leurs défectuosités. Cela veut dire que les bus déclassés et mis au garage ne sont plus substitués ou réparés.

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. Mais puisque ces bus qui interviennent connaissent un nombre insignifiant, les problèmes y restent encore.

Il est à noter que l'OTRACO qui assure le service public de transport en commun est considéré comme un transport national malgré l'incapacité qui le caractérise. Il exploite huit lignes en provinces et 2 lignes en Mairie de Bujumbura comme le montre le tableau suivant.

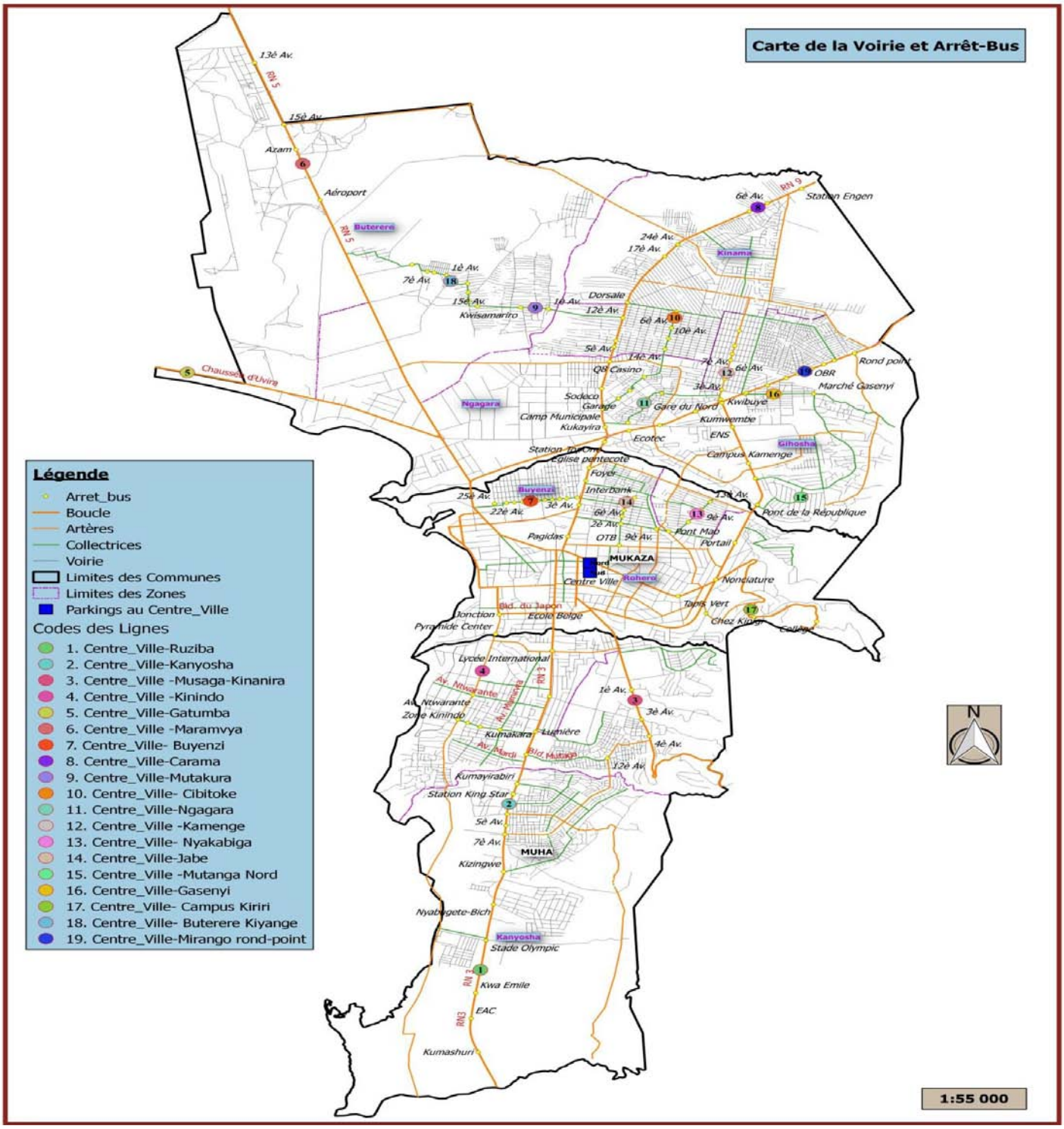
Tableau 3 : Lignes de service de l'OTRACO à l'intérieur du pays et en Mairie de Bujumbura

Ligne en provinces	Ligne en Mairie de Bujumbura
Bujumbura-Kayanza Bujumbura-Rutana-Ruyigi-Cankuzo Bujumbura-Mwaro-Gitega Bujumbura-Bururi-Rutana-Makamba	Centre-ville-Kanyosha Centre-ville-Zone industrielle Ligne de renfort : dans les quartiers du Nord et du Sud de la capitale.

Source : C*e tableau a été réalisé par nous-même sur base de données recueillis dans le service de l'exploitation des bus de l'OTRACO.*

Si nous essayons d'analyser le nombre des bus en possession par l'OTRACO et ses missions principales de l'exploitation et de la régulation des transports, nous remarquons qu'à l'absence des transporteurs privés des personnes en Mairie de Bujumbura, l'OTRACO ne serait pas capable d'assurer le service qui lui est confié.

Figure 3: Principaux axes du transport en commun en Mairie de Bujumbura



Source : *Ministère des Transports, des Travaux publics et de l'Equipement, Op. Cit., p.19*

Par l'usage du tableau n° 4, nous constatons que la ville de Bujumbura est desservie actuellement par dix-neuf lignes du transport en commun qui convergent toutes vers le centre-ville sans possibilité entre les quartiers, ce qui entrave la mobilité urbaine.

Tableau 4: Principaux axes du transport en commun en Mairie de Bujumbura

Code Ligne	Ligne
1	Centre-Ville-Ruziba
2	Centre-Ville-Kanyosha
3	Centre-Ville -Musaga-Kinanira
4	Centre-Ville –Kinindo
5	Centre-Ville-Gatumba
6	Centre-Ville -Maramvya
7	Centre-Ville- Buyenzi
8	Centre-Ville-Carama
9	Centre-Ville-Mutakura
10	Centre-Ville- Cibitoke
11	Centre-Ville-Ngagara
12	Centre-Ville -Kamenge
13	Centre-Ville- Nyakabiga
14	Centre-Ville-Jabe
15	Centre-Ville -Mutanga Nord
16	Centre-Ville-Gasenyi
17	Centre-Ville- Campus Kiriri
18	Centre-Ville- Buterere-Kiyange
19	Centre-Ville-Mirango-rond-point

Source : MTTPE, *op.cit*., p.19

Le transport en commun en Mairie de Bujumbura connaît de nombreuses difficultés. Il s'agit de bus peu nombreux disponibles qui 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 12ème 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 2ème 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 autorisées 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 ».[100] 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 qui endommagent leurs véhicules. Les motards quelques fois déplacent plus de passagers qu'autorisés par la règlementation c'est-à-dire deux passagers alors qu'une moto devrait déplacer une seule personne.

II.4.1.2. Les opérateurs privés de transport des personnes en mairie de Bujumbura

Les transporteurs privés assurent le transport des personnes dans la ville de Bujumbura comme le fait l'OTRACO. « *Aujourd'hui, les transporteurs privés occupent une place prépondérante du marché. Dans la Mairie de Bujumbura, la part qu'ils détiennent est de 54% (dont 7% pour les coaster et 47% pour les Hiace).* »[101]

« *La ville de Bujumbura est caractérisée sur le plan démographique par son expansion et par l'accroissement accéléré de sa population avec en toile de fond la naissance de nouveaux et nombreux quartiers. Pour arriver à déplacer régulièrement cette population d'un point à un autre de la ville, le pays a besoin de moyens importants et capacitaires de transport, tels que les bus à grand chargement de passagers.* »[102]

Cependant, le transport public seulement, ne peut pas en prendre en charge. C'est dans cette perspective qu'est créé le transport collectif privé pour intervenir dans le déplacement des passagers urbains de Bujumbura. Les bus du STB n'étant pas disponibles pour assurer le transport du public aux heures de pointe puisqu'ils allaient transporter les élèves dans des lieux où ils les avaient déposés.

[100] Burundi Eco n°494 du 25 février 2022.
[101] GCES, *Etude sur la problématique de la mobilité urbaine en Mairie de Bujumbura*, Rapport définitif Bujumbura, 2018, p.10
[102] *Idem*, p.77

C'est dans cette perspective qu'il s'est créé le vide ayant donné naissance au transport collectif privé. C'est ainsi qu'en 1965, on a vu le premier minibus de marque VW de 9 places faisant à longueur de journée la navette entre la permanence (zone Buyenzi) et le quartier Ngagara en assurant le transport rémunéré de personnes. Les autres commerçants n'ont pas tardé à suivre ce paradigme en lançant sur le marché des minibus de marques japonaises (Toyota et Nissan) pour desservir les différents quartiers proches du centre-ville comme Buyenzi, Bwiza, Ngagara, Kamenge, Nyakabiga, Musaga, etc.

Le prix de transport était de 5Fbu (*Tanu* en Swahili) par trajet d'où l'appellation en vigueur pendant cette période « *Tanu-Tanu* » pour désigner cette catégorie de bus.

a) Les minibus

Ce mode de transport est apparu vers les années 1970 pour assurer le transport des personnes. Les minibus sont des bus de type « *Hiace* » d'une capacité de 18 places. Malgré la multiplicité de ces moyens de transport en Mairie de Bujumbura, ils ne parviennent pas à satisfaire les usagers, car ceux-ci transportent peu de personnes en un seul tour.

« *Le contexte de la mobilité urbaine dans la ville de Bujumbura pose des défis qui ne peuvent trouver des solutions que dans un développement du transport public.* »[103]

Cela veut dire qu'à l'absence des autobus suffisants que ce soient publics ou privés, les citadins ne se déplacent pas facilement. C'est pourquoi pendant les heures de pointe, on trouve des longues files d'attente au centre-ville de Bujumbura de la population urbaine qui veulent rentrer dans leurs quartiers et familles respectifs.

[103] Burundi Eco, *Transport en commun*, Journal hebdomadaire socio-économique n°488, 2022

Les minibus appartiennent à des particuliers propriétaires des véhicules et opérant à titre individuel.

b) Les voitures particulières

Les voitures particulières qui circulent à Bujumbura sont de trois catégories. On distingue d'une part les voitures individuelles privées et d'autre part les voitures du gouvernement et celles des Organisations non Gouvernementales mises à la disposition de certains cadres du pays.

Selon Bénigne NIJIMBERE : « *Les voitures particulières appartiennent à la catégorie des personnes plus aisées. De plus, elles appartiennent aux gens disposant des revenus élevés tels que les fonctionnaires, les coopérants, les diplomates, mais aussi les commerçants et les missionnaires.* »[104]

La voiture individuelle constitue un moyen de transport très efficace. Elle comporte beaucoup plus d'avantages par rapport aux autres. Elle permet à son propriétaire d'effectuer facilement toutes ses courses dans de meilleures conditions de confort. De surcroît, elle lui permet de se rendre à proximité du lieu de destination à n'importe quelle distance et au moment voulu, ce qui n'est pas toujours possible pour le transport en commun.

c) Les taxi-voitures

La ville de Bujumbura concentre la majorité des taxis qui assurent le transport au Burundi. Le taxi-voiture constitue un moyen de transport personnel rémunéré. Il complète le transport collectif et celui individuel privé. Le taxi-voiture se distingue de la voiture particulière par la couleur et les inscriptions. Les taxis ont une couleur blanche avec une ligne bleue et est inscrit le mot « Taxi » tandis que la voiture particulière ne dispose aucun de ces symboles.

[104] B. NIJIMBERE, *Ruptures et reconstructions socio-spatiales au Burundi : la crise des transports de 1993-1998*, Mémoire, U.B., Bujumbura, 2000, p.28

Les taxi-voitures offrent un service de qualité. Les clients se sentent à l'aise lorsqu'ils prennent ce moyen de transport puisqu' ils sont confortables. En revanche, c'est un moyen de transport relativement cher. Il n'y a pas de tarif fixe. Ce dernier est négocié entre le client et le chauffeur. Le prix de transport dépend de la distance à parcourir et des circonstances, mais ne peut pas aller en dessous de 4.000Fbu. Sur une même distance, le tarif peut être différent suite à la disponibilité du carburant. Lorsqu'il y a suffisamment du carburant dans le pays, le prix est abordable. Mais, lorsqu'il n'y en a pas, on trouve le prix doublé sur le marché.

d) Les taxi-motos

Lorsque l'on parle de taxi-moto, il faut entendre deux types de moto à savoir : moto à deux roues et celle à trois roues. Mais alors, il convient de retenir que ces deux modes de déplacement n'ont pas connu le même jour d'apparition tant au Burundi en général qu'à Bujumbura en particulier.

La forte poussée démographique doublée de la paupérisation des habitants de la ville de Bujumbura a entrainé un développement de nouveaux moyens de transports dont le taxi-moto apparu en 1990. Le taxi-moto fait partie des moyens de transport les plus utilisés à Bujumbura. Les citadins préfèrent beaucoup ce mode de déplacement par rapport au taxi-voiture puisqu'il est moins cher. A titre d'exemple, en prenant un taxi-moto, une course simple vaut 2.000Fbu alors que la même course coûte 4.000Fbu si on emprunte un taxi-voiture. Il permet aussi de gagner du temps d'autant plus que la moto est maniable et peut se faufiler même en cas d'embouteillage.

Selon le rapport de GCES : « *Le développement spectaculaire des transports motorisés à deux roues dans la ville de Bujumbura est une réponse à un déficit chronique de l'offre de transport et à ce titre constitue une alternative à une situation de pénurie. Ce développement s'accompagne en outre de création*

importante d'emplois et dès lors, participe à la réduction de la pauvreté en milieu urbain. »[105]

Malgré cela, le gouvernement a refoulé les motocyclistes du centre-ville pour opérer principalement dans les quartiers en joignant les domiciles aux grands axes routiers où les gens peuvent prendre bus.

Quant à la moto à trois roues dit communément « Tuk-tuk », il a connu son irruption depuis 2010. Ce mode de déplacement fonctionne dans les mêmes conditions que la moto à deux roues. Cela s'observe dans des mesures prises régissant les motos, principalement surtout les décisions qui interdisent la circulation de ces dernières à tout périmètre urbain de Bujumbura.

Les propriétaires de ces deux types de moto sont aussi la plupart des salariés qui cherchent des moyens de subsistances en période de crise économique. Les motocyclistes quant à eux, en tirent profit pour gagner la vie de leurs familles.

Aujourd'hui, tous les détenteurs du profit en provenance des moyens de transport à deux et à trois roues se plaignent du fait que ledit profit a nettement diminué pour tous les côtés. Ce phénomène s'observe depuis la mise en vigueur d'une décision de délimitation du périmètre dans lequel ces moyens de déplacement ne doivent pas dépasser. Cela conduit à l'enregistrement de l'échec au niveau socio-économique des citadins en général et des propriétaires, conducteurs et des usagers en particulier.

e) Les taxi-vélos

Au Burundi, le vélo fut un moyen de déplacement répandu avant l'indépendance en 1962, spécialement dans la ville de Bujumbura et dans les centres de l'intérieur du pays.

« *Depuis l'époque coloniale jusque vers les années 1970, les déplacements individuels à vélos étaient très repandus aussi bien à Bujumbura que dans le reste*

[105] GCES, *Op. Cit.*, p.39

du pays. Le vélo constituait pour les salariés de cette époque l'une des priorités d'investissement avec leurs salaires de début de carrières. »[106]

Dans les années 1986, même si les vélos ne servaient pas comme un moyen de transport payant, la population les utilisait comme un moyen de transport individuel. « *Le mode de déplacement était composé de 36% qui se rendaient au travail, 26% pour les visites, 13% pour les rencontres sportives et loisirs, 16% pour se rendre au marché 6% pour aller à l'école.* »[107]

Au cours des années 1990, un nouveau mode de transport rémunéré qui est le vélo, est apparu au Burundi, tant en ville qu'en campagne. Son apparition a beaucoup profité la pénurie de bus dans certains quartiers de la ville doublée de la flambée du prix de transport en commun. L'activité a commencé dans les quartiers périphériques de Bujumbura et s'est vite répandue dans toute la ville y compris le centre.

Les vélos appartenaient pour la plupart aux salariés des secteurs publics et privés qui cherchaient à diversifier leurs sources de revenus en vue de redresser ou combler leurs maigres salaires étant habitués à gagner et de vaincre certaines crises économiques qui pouvaient attaquer leurs familles.

En plus de la marche à pied, une part non négligeable de la population urbaine de Bujumbura se déplace par taxi-vélo. Selon Félicité NKURUNZIZA : « *Les gens à faible revenu préfèrent se déplacer par taxi-vélo car, non seulement il est moins cher, mais aussi ils les déposent exactement à destination.* »[108] Dans le même ordre d'idées, Cédric BAHIMPUNDU quant à lui : « *Les vélos sont les chouchous de citadins sans moyens pour le transport public motorisé. A*

[106] MTTPE, *Op. Cit.,* p.8
[107] J-M. V. MUSHINZIMANA, *Les transports urbains de personnes à Bujumbura*, Bujumbura, 1984, p.35
[108] F. NKURUNZIZA, *Op. Cit.,* p.45

Bujumbura, ils « dépannent » ceux qui se rendent là où les bus ne vont pas sans toutefois prendre un taxi. »[109]

En revanche, suite à la décision de délimitation du périmètre de circulation pour la bicyclette dans la ville de Bujumbura, les citadins à faible revenu sont de plus en plus accoutumés à la marche à pied.

f) Marche à pied

Depuis la nuit des temps, les Burundais constituent un peuple habitué à la marche à pied même sur de longue distance. Ils étaient accoutumés à ce mode de déplacement puisqu'il n'y avait aucune autre alternative pour leur déplacement. Cependant, tout le monde, tant jeunes qu'adultes faisaient n'importe quel trajet en se déplaçant uniquement à pied.

Dans la ville de Bujumbura, la marche à pied constitue le moyen de déplacement le plus utilisé. Selon une étude réalisée par un groupe d'ingénieurs japonais : « *58,7% de la population urbaine de Bujumbura se déplacent à pied.* »[110] Ce moyen de déplacement est couramment utilisé par les écoliers et les étudiants qui se rendent aux établissements et campus respectifs, les ouvriers et les gens se rendant au marché. « *Les premiers étudiants se rendaient à pieds dans les pays limitrophes (Rwanda, RDC) pour rejoindre leurs établissements scolaires et revenaient toujours à pieds lors des retours en vacances. Les commerçants effectuaient régulièrement de longs voyages à pieds à travers les pays de l'Afrique de l'Est (Tanzanie, Uganda, Kenya) pour leur approvisionnement en produits divers.* »[111]

Pendant les weekends, certaines gens s'organisent en club pour pratiquer la marche à pied comme activité sportive et de loisir.

---

[109] C. BAHIMPUNDU, « *Taxi vélos », ces compagnons ignorés, in* www.jimberemag.org, 2019, page consultée le vendredi 8 septembre 2023

[110] SOGEA SATOM, *Rapport sur la voirie urbaine de Bujumbura*, Bujumbura, 2006, p.40

[111] MTTPE, *Op. Cit.*, p.7

II.4.2. Les moyens de transport des marchandises dans la ville de Bujumbura

Le transport des marchandises ou autres biens dans la ville de Bujumbura est praticable mais connaît des difficultés. Nous allons analyser les moyens utilisés pour transporter les marchandises, notamment les véhicules, les vélos, les motos et le transport manuel (portage).

II.4.2.1. Le transport par véhicules

Dans le domaine du transport des marchandises dans la ville de Bujumbura par les véhicules, nous pouvons présenter quelques catégories de transports : les transvilles, les taxi-voitures et les camions bennes.

a) Le transport des marchandises et d'autres biens par les transvilles

Ces véhicules sont stationnés dans plusieurs lieux qui constituent la ville de Bujumbura. On les trouve derrière la clôture de la BANCOBU au centre-ville, et dans toutes les zones qui composent la ville de Bujumbura. Ces véhicules sont rangés par ordre de capacité de transport et le coût pour l'utilisation de ces moyens de transport est discuté entre l'utilisateur du véhicule et son client. Les véhicules pareils sont utilisés par exemple pour les déménagements divers. Le client commande un véhicule selon la quantité des produits à transporter et la distance.

b) Le transport des marchandises et d'autres biens par les taxis

L'utilisation des taxis dans le transport des biens dépend des endroits dans lesquels on se trouve. Quand on veut déplacer des biens, alors qu'on ne dispose que les taxis comme moyen de transport, on va se contenter de ce moyen de transport qui est proche.

c) Le transport des matériaux de construction par les camions bennes

Dans la ville de Bujumbura, le transport des matériaux de construction par les véhicules destinés à transporter ces derniers sont les camions bennes. Les matériaux transportés sont les pierres de construction, les briques, le gravier et le sable. Nous ajoutons également les bennes qui transportent les sacs de ciments, les tôles et les fers à bétons en provenance du port vers les magasins de la ville. Le coût du transport est négocié entre les chauffeurs de ces bennes et les usagers. Ce prix dépend de la quantité et de la qualité des matériaux ainsi de la distance à parcourir.

II.4.2.2. Le transport sur les deux et trois roues

a) L'utilisation des vélos

Auparavant, le vélo était aussi utilisé pour transporter les marchandises dans la ville de Bujumbura. Mais aujourd'hui, ce moyen de transport est utilisé uniquement dans la périphérie de la ville suite à la décision prise concernant la délimitation de la circulation de quelques moyens de transport à savoir le vélo, la moto et le tuk-tuk. Le vélo est un moyen de transport des personnes et des marchandises qui, à présent, n'entre pas dans la commune Mukaza et même dans quelques localités des deux communes (Ntahangwa et Muha), tous ensembles constituent la ville de Bujumbura.

Le moyen de transport des marchandises par vélos est souvent utilisé par les commerçants pour approvisionner les articles (biens ou marchandises) dans leurs lieux de travail. Parmi ces commerçants, il y a ceux qui utilisent leurs propres vélos et d'autres qui cherchent des taxi-vélos pour alimenter leurs boutiques, cafétérias, bars, etc.

Certes, les transporteurs des marchandises par taxi-vélos dans la ville de Bujumbura ne sont pas satisfaits par le revenu reçu puisqu'ils ne peuvent pas leur arriver à destination. Cela s'explique par la manière dont les clients peuvent utiliser deux moyens de transport différent sur les mêmes biens (soit le transport

par vélo et celui du portage à la fois) en vue de leur arriver à destination. Dans ce cas, toutes les parties prenantes apprécient mal ce système de transport actuel. En effet, les transporteurs des biens par vélos et les porteurs gagnent peu de moyens, et les détenteurs de ces biens « clients » dépensent de moyens énormes.

Une fois l'individu dispose des marchandises à transporter qui ne sont pas lourds, il va prendre un seul vélo pour le transport de lui-même tout en prenant ses marchandises dans les mains. Si ces marchandises pèsent beaucoup, le client préfère prendre deux vélos, l'un pour le transport de lui-même, l'autre pour le transport des marchandises. Par la suite, les utilisateurs de ces vélos vont tarifier le client doublement, une part de l'argent pour son propre transport et une autre part pour le transport de ses biens.

Toutefois, l'utilisation des vélos comme moyen de transport est beaucoup fréquentée car les prix de transport sont abordables.

Le transport par taxi-motos est utilisé dans la ville de Bujumbura pour transporter les personnes et les biens au moment où le client considère que le poids de ces biens qu'il dispose est facilement transportable dans les mains tout en étant sur le taxi-moto. Le coût de transport dépend de la distance à parcourir et le client va payer comme s'il ne disposait pas des biens à transporter car, il constate son engagement de transporter ses biens sur lui. Ce mode de transport ne peut être utilisé que si l'individu qui dispose des biens néglige le poids de ces derniers jusqu'à les transporter dans ses propres mains, si non le client pourrait prendre un autre moyen de transport.

b) L'utilisation des tuk-tuks

Auparavant, c'était les moyens de déplacement à deux pneus qui circulaient en ville. Mais au plus tard, le *tuk-tuk*, un moyen de transport des personnes et des marchandises prend place, dans la ville de Bujumbura. Ce moyen de déplacement

ne date pas de très longtemps mais il aide beaucoup les citadins en leur déplaçant d'un lieu à un autre ainsi que ses biens.

Les motos tricycles « *Tuk-tuks* » sont venus pour combler un déficit manifeste de l'offre par rapport à la demande en moyen de déplacement. Ils fonctionnent dans des mêmes conditions que les moyens de transport à deux roues.

Dès son irruption, le « *Tuk-tuk* » a facilité beaucoup de marchands à se déplacer et déplacer leurs marchandises. Les citadins de Bujumbura ont commencé à s'adapter beaucoup plus au moyen de transport de *Tuk-tuk* grâce à ses qualités. Il déplace les habitants urbains d'une façon rapide. Il transporte les personnes et leurs biens à la fois. Les personnes qui disposent des marchandises à poids lourds préfèrent prendre ce moyen de transport au lieu de deux vélos (l'un pour son propre déplacement et l'autre pour le déplacement de ses biens). Cela est ainsi car, prendre deux vélos, le client trouve que ses biens ne sont pas sécurisés du fait qu'ils aillent séparément. Le coût de transport doit être discuté entre le client et le transporteur. Il est souvent plus abordable que celui du taxi-voiture. Le transporteur de *Tuk-tuk* est plus souvent un employé qui donne le versement journalier ou hebdomadaire à son propriétaire.

De ce fait, que ce soient le propriétaire, l'employé (transporteur) et le client possèdent un certain profit. Malgré cela, avec la mesure de respect du nouveau périmètre d'accès aux tricycles, motos et vélos taxis au centre de la ville de Bujumbura qui entre en vigueur dès le lundi 21 mars 2022, toutes les parties prenantes que nous venons de citer ci-dessus voient leurs vies barricadées.

II.4.2.3. Le portage

Ce moyen de transport est assuré par ceux qui font le déplacement à pieds. Le transport manuel est aussi utilisé dans la ville de Bujumbura. Ce transport manuel dégage deux aspects : d'une part, le transport effectué par les détenteurs des

marchandises eux-mêmes et d'autre part, le transport effectué par les transporteurs que l'on va payer.

Pour le cas du transport manuel fait par les propriétaires eux-mêmes, cela est possible dans le cas où l'individu néglige le poids à transporter ou bien quand l'individu ne dispose pas de moyens financiers pour prendre un autre moyen de transport, mais également, si le propriétaire néglige la distance à parcourir.

Pour le cas du transport manuel effectué par les transporteurs payés, la négociation est effectuée entre le propriétaire et le transporteur.

Dans la ville de Bujumbura, nous constatons que les transporteurs se présentent surtout près des marchés puisque c'est dans ces endroits qu'ils trouvent du travail. Nous remarquons ces transporteurs au marché central de Bujumbura et aux autres marchés périphériques.

Le travail des transporteurs est d'assurer le déplacement des marchandises appartenant aux particuliers avec rémunération en contrepartie. Les transporteurs utilisent les mains ou le transport sur tête. Nous remarquons aussi le travail des porteurs qui s'occupent du chargement et déchargement des véhicules aux différents marchés de la ville de Bujumbura. Il convient de signaler que ce moyen de transport est le plus fatigant et très utilisé au marché le matin et l'après-midi.

Tous ces moyens de transport sont utilisés en fonction des moyens financiers de chaque usager.

Le tableau n° 5 montre le rôle de chaque moyen de transport.

Tableau 5: Rôle de chaque moyen de transport

Moyen de transport	Usager principal (Passager)	Rôle	Remarques
Coaster	Couche à revenu moyen	Il fonctionne en transportant les passagers du parking dans le quartier au centre-ville et vice versa. Il est difficilement disponible au petit matin en allant au centre-ville et pendant les heures de pointe en rentrant.	Le tarif est fixe. Il est imposé par le MTTPE. Il change selon les circonstances. En général, le prix varie entre 600 et 1.100 fbu en ville
Minibus	Couche à revenu moyen	Il partage les mêmes caractéristiques que le coaster.	Il fonctionne dans les mêmes conditions que le coaster.
Voiture personnelle	Couche des VIP	Il fonctionne selon les désirs du propriétaire.	Les moyens sont ici nécessaires en achetant le carburant.
Taxi-voiture	Couche à revenu élevé.	Il fonctionne à la demande des usagers pour une course longue ou moyenne. Il est disponible à tout moment dans toutes les conditions météorologiques. Il circule partout dans la ville.	Le tarif est à discuter entre le client et le chauffeur. Il varie entre 4.000 et 15.000 fbu selon les circonstances.
Taxi-moto	Couche à revenu en peu élevé	Il fonctionne à la demande des usagers pour une course courte ou moyenne surtout dans la périphérie de la ville. Il est disponible à tout moment dans de bonnes conditions météorologiques. Il est souvent utilisé par des usagers pressés.	Le tarif est à négocier entre le client et le transporteur. Il varie entre 1.000 et 7.000 fbu selon les circonstances.
Tuk-tuk	Couche à moyen et faible revenu	Il fonctionne à la demande des usagers pour une course courte ou moyenne surtout dans la périphérie de la ville. Il est disponible à tout moment dans toutes les conditions météorologiques.	Le tarif est à négocier entre le client et le chauffeur. Il varie entre 1.500 et 7.000 fbu selon les circonstances.
Taxi-vélo	Couche à faible revenu.	Il fonctionne à la demande des usagers pour une course courte surtout dans la périphérie de la ville.	Le tarif est toujours à négocier entre le client et le transporteur. Il varie entre 300 et 1.500 fbu selon la distance ou les biens à transporter.

Marche à pied	Couche à faible revenu.	On peut la pratiquer à n'importe quand on veut quelles que soient les conditions météorologiques.	Gratuit
Portage	Couche à faible revenu	On utilise ce moyen en fonction des moyens financiers que l'on a.	Le tarif est à négocier avec le porteur. Il est moins cher.

Source : *ce tableau a été réalisé par nous-même sur base des données recueillies au sein du Ministère du Commerce, du Transport, de l'Industrie et du Tourisme.*

Ce tableau présente le fonctionnement des moyens de transport dans la ville de Bujumbura et montre combien parmi eux, il y en a ceux qui sont moins chers utilisés par des passagers à revenu relativement faible ainsi d'autres à coûts élevés utilisés par des passagers économiquement nantis. Chaque type de moyen de transport présente ses traits distinctifs avec l'autre par son coût, sa faisabilité, et son importance.

II.4.3. La concurrence entre les transports publics et privés

Le transport public au Burundi était dans un premier temps unipolaire sur le marché. Il travaillait sur tout le territoire burundais. En mairie de Bujumbura, il transportait principalement les fonctionnaires de l'Etat et les élèves. Pendant les heures matinales, les transporteurs trouvaient ses clients aux stationnements connus à un moment convenu entre eux. Au retour, ils suivaient le même modèle. Au plus tard, suite à la forte pression démographique urbaine de Bujumbura, le transport public devient incapable de supporter la mobilité urbaine.

Cela suscite la naissance du transport privé venant dans le but de chercher à satisfaire les habitants urbains de Bujumbura dans leurs déplacements. Ce moyen de transport à caractère privé est constitué par les autobus et les minibus. Ces derniers occupent une place importante dans la mobilité urbaine des habitants. Jusque dans les années 2018, dans la Mairie de Bujumbura la part qu'ils détiennent est de 54% (dont 7% pour les coaster et 47% pour les Hiace). Dépassé par le transport privé, le transport public a changé de modalités. Il préfère renforcer son système de transport en se lançant plus souvent dans les coins plus reculés du pays, c'est-à-dire où le transport privé ne réalise pas son service. C'est

pourquoi s'observe peu de moyens de transport public en Mairie de Bujumbura. En l'occurrence, les moyens de transport privé continuent à se multiplier davantage pour essayer de répondre aux aspirations des passagers urbains de Bujumbura malgré l'évidence du tarif élevé engendré par la pénurie et la cherté du carburant.

Par après, d'autres moyens de transport à titre privé (les taxi-voitures, les taxi-motos à deux roues et les motos tricycles communément appelées « *Tuk-tuk* ») naissent dans le but de recherche des revenus pour les propriétaires et les transporteurs et de faciliter davantage la mobilité de la population urbaine de Bujumbura.

En guise de conclusion à ce chapitre, nous constatons que le transport public joue un grand rôle dans la mobilité quotidienne des citoyens malgré les insuffisances qui s'observent surtout dans la pénurie du carburant. A part des moyens de transport public, il s'agit d'autres moyens de transport à caractère privé. Ces derniers sont entre autres : les taxi-voitures, les voitures personnelles, les taxi-motos à deux et trois roues, les taxi-vélos et les vélos de marques « *fuji* ». Ces moyens de transport interviennent dans le déplacement des personnes et des marchandises. Parmi ces moyens de transport privé, les taxi-motos à deux et trois roues et les taxi-vélos sont bannis de la ville de Bujumbura, ce qui explique une carence des moyens de transport étant à la disposition des passagers. Cet éloignement est venu aggraver la situation dans la mesure où le transport par un taxi-voiture connaît une hausse pour le passager et le covoiturage va avoir lieu dans cette perspective. C'est la raison pour laquelle nous voyons un grand nombre de citadins en Mairie de Bujumbura en train de pratiquer la marche à pieds en allant à leurs postes d'attache et en faisant retour vers leurs ménages. D'autres transportent leurs marchandises par le portage puisque le taxi-voiture qui est autorisé de circuler partout dans la ville, son tarif n'est pas abordable.

CHAPITRE III : LE TRANSPORT DANS LA VILLE DE BUJUMBURA ET SON IMPACT SUR LE REVENU SOCIO-ECONOMIQUE DES CITADINS

Dans le présent chapitre, nous allons disséquer et montrer en long et en large si le domaine de transport dans la ville de Bujumbura pose problème ou connaît un succès sur le revenu socio-économique des citadins. Ce chapitre constitue la pierre angulaire de notre travail.

Pour arriver aux résultats de ce travail, nous sommes obligés de mener une enquête auprès de la population de différentes couches afin de confronter leurs opinions et avis des grands théoriciens qui ont analysé les problèmes liés au transport avant nous. C'est dans cette perspective que nous allons nous servir de la contribution du transport urbain de Bujumbura au développement socio-économique des citadins.

III.1. Usage du transport urbain pour les citadins

Dans la ville de Bujumbura, la grande majorité des habitants ne possèdent pas leurs propres moyens de transport. De plus, la plupart des travailleurs habitent dans les quartiers périphériques. Ainsi, le gros des types d'activités sont généralement concentrés dans le centre-ville. Alors, les populations de la périphérie de la Mairie de Bujumbura cherchent toujours à se déplacer pour arriver à leurs postes d'attache. De retour, ils ont également besoin de se déplacer pour regagner leurs ménages. Pour ceux qui travaillent au centre-ville, se déplacent par le transport en commun. D'autres exerçant leurs fonctions dans les quartiers, se déplacent la plupart des fois par le taxi-moto ou taxi-voiture ou encore taxi-vélo en fonction des moyens financiers que tout un chacun dispose. Il y a des heures de pointe qui attirent les voitures vers le centre-ville : le trajet vers le service pendant le matin, le temps de déjeuner et le soir lors du retour à la maison.

C'est pendant ces moment-là que nous observons des longues files d'attente des passagers au centre-ville cherchant à rentrer dans leurs ménages. C'est dans cette perspective que nous remarquons un groupe de gens détenteurs des moyens de transport personnel au centre-ville qui profitent de l'absence des bus en commun en pratiquant le covoiturage pour s'entraider ou faire des économies.

Cela montre que le mouvement des taxis pendant ces heures est incertain. Ils gênent d'ailleurs la circulation normale surtout en rendant les bretelles de raccordement impraticables.

III.1.1. Le transport urbain comme un outil de régulation du système urbain de Bujumbura

D'une manière générale, les citadins devraient trouver efficacement leurs déplacements quotidiens vers leurs destinations. Mais alors, ce n'est plus le cas pour la ville de Bujumbura. Or, pour exercer les activités quotidiennes, les 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.

Les habitants de la ville de Bujumbura surtout ceux qui ne disposent pas leurs propres moyens de transport ne sont jamais satisfaits par la manière dont le transport est organisé. Ceci car, ils ne trouvent pas facilement le déplacement en cas de besoin. Cela veut dire que lorsque le client se hâte, il ne prétend pas se déplacer par les autos ou minibus, il cherche par contre à se déplacer par un taxi par exemple. Cependant, le passager n'en est pas fier parce qu'il dépense beaucoup de moyens financiers. Or, si les bus n'enregistraient pas de retard dans les routes, la quasi-totalité des personnes urbaines de Bujumbura préféreraient les prendre grâce à ses coûts abordables. Pire encore, nous avons remarqué que le passager peut avoir ces frais de déplacement et manquer un bus à prendre.

Le transport urbain de Bujumbura ne parvient pas à réguler le système urbain à cause de sa faible capacité responsive. Les textes de loi ne sont pas clairs en matière de circulation routière et surtout manquent des mesures d'accompagnement, ou tout simplement des organes techniques de régulation. L'OTRACO ne se contente qu'à délivrer des contrôles techniques et à assurer le contrôle du transport sans toutefois penser au développement des infrastructures de transport.

III.1.2. Le transport urbain comme condition du fait social

Se déplacer en ville implique la capacité de mettre en relation le mouvement avec le contrôle social des situations possibles, le temps de parcours et le coût économique. Dans la ville de Bujumbura, la mobilité constitue un fait qui préoccupe tout citadin et un moyen de reconnaissance sociale. Chaque jour, on est façonné de telle sorte qu'on se réveille pour aller prendre un bus ou une moto, si non un vélo pour aller au travail ou à l'école ou encore à l'église. Mais alors, pour avoir un bus facilement, on cherche à se réveiller au petit matin. Les passagers font de cette manière dans le sens d'éviter le retard au travail causé, soit par des embouteillages, soit par le manque du déplacement voulu correspondant à leurs moyens financiers.

Comme le témoigne Jean NITEREKA : « *On connaît des difficultés pendant les déplacements matinaux dans les quartiers qui composent la zone Kanyosha. Pour prendre le bus dans de bonnes manières, il faut arriver au parking au plus tard 6h00. Comme il est difficile de se déplacer pendant le matin, il en est de même pour le moment du soir en faisant retour vers notre famille.* »[112]

On remarque le même scénario dans la Commune Ntahangwa où l'embouteillage constitue une réalité surtout à partir de 7h00 et cet embouteillage commence à diminuer vers 9h00. L'embouteillage dont nous parlons ici trouve son origine

[112] Entretien avec Jean NITEREKA, un passager rencontré au parking de Kigwati le 14 juin 2023

dans : l'étroitesse des routes gênant la circulation locale et celle des véhicules de différentes catégories, le manque d'alternance dans l'organisation des activités, alors que la grande majorité du transport urbain constituent un déplacement de promenade. Ce dernier est moins rentable car peu de gens ont leurs propres véhicules.

III.1.3. Le transport urbain comme un élément de redressement économique des citadins

Tant que le Burundi possède Bujumbura comme sa capitale économique, on sous-entend de la pierre angulaire de la richesse du pays. Cela veut dire que la ville de Bujumbura et ses habitants devraient être à mesure d'advenir aux besoins de transport. Parmi les facteurs qui contribuent au développement économique des citadins, la manière dont le transport est organisé devrait prendre le devant. Mais, si nous essayons d'analyser bien son organisation, nous trouvons qu'il n'est pas à mesure de relever l'économie des citadins.

A Bujumbura, le transport ne satisfait pas toutes les couches de la population de la même manière. Tout le monde n'est pas fier du transport urbain de Bujumbura surtout les passagers qui se déplacent souvent par les taxi-vélos, les taxi-motos et les tuk-tuks appelés également bajajs. Selon l'enquêté Jean Emmanuel HICUBURUNDI : « *Le transport dans la ville de Bujumbura est devenu casse-tête. Aujourd'hui, le tarif mis en œuvre continue à affermir le sous-développement au sein des citadins suite à la hausse des prix du transport alors que les revenus ne changent plus. Il convient de noter que l'Etat a cette prérogative de prendre en main les problèmes qui hantent son peuple pour leur trouver des solutions.* »[113]

Il ajoute : « *Avant la mesure prise interdisant les tuk-tuks, les motos et les vélos, on ne manquait pas à se déplacer. Aujourd'hui, je peux me déplacer à pied alors que je dispose du ticket de déplacement. Cela se passe à cause du manque d'un*

[113] Entretien avec Jean Emmanuel HICUBURUNDI, un commerçant au centre-ville de Bujumbura le 07 juillet 2023

bus ou d'un autre moyen de transport qui peut m'aider à arriver à ma destination. Ce défaut finit par impacter mon programme du jour. »[114]

La plupart des enquêtés surtout ceux qui se déplacent à pied, nous ont évoqué l'expression : « *kuharya i reggae* » dans le sens de marcher à pied un long trajet jusqu'à devenir trop fatigué. Cette expression est en vogue pour les citadins de Bujumbura depuis non seulement la hausse du prix du ticket de déplacement et le manque des bus mais également la délimitation de la zone de circulation des moyens de transport déjà précédemment évoqués. Certains passagers qui préfèrent marcher à pieds cherchent à minimiser les dépenses y relatives et faire des économies de transport. Ces mécanismes de résilience sont beaucoup adoptés par les citadins qui habitent dans les quartiers proches du centre-ville : Nyakabiga, Bwiza, Jabe, Buyenzi, Mutakura, Musaga, Ngagara, Kinindo, Musaga, etc.

D'autres cherchent à diminuer le nombre de fois qu'ils prennent bus par jour en vue de faire leurs économies d'une part et d'autre part initier des activités génératrices de revenus pour combler le déficit y relatif : cirques, le petit commerce, agriculture, petit élevage, etc.

III.1.4. Le rôle du transport urbain dans la séduction

Avant l'indépendance, le garçon burundais, en âge de maturité, ne se faisait pas un choix du conjoint, c'est plutôt le père de la famille qui avait la tâche de chercher une dame pour son fils. Mais aujourd'hui, c'est le garçon lui-même qui doit courtiser une fille qui lui est convenable.

Le transport urbain joue un rôle important entre les amoureux. Lorsque le garçon veut rendre visite à sa fiancée, il lui demande un rendez-vous. Si elle accepte, le garçon cherche à répondre positivement au rendez-vous. C'est à travers la visite que la fille découvre que son amour est « *VIP* » (Personne généralement

[114] *Idem.*

considérée comme plus importante que les autres) ou ne l'est pas selon la manière dont il est arrivé. S'il vient à pied ou à un autre moyen de déplacement moins cher, elle se dit directement qu'il est pauvre. Mais lorsqu'il vient à un moyen de transport cher comme un taxi-voiture, elle va se dire qu'il est peut-être nanti.

Un enquêté Juvénal NTIRUGIRINDAGANO nous le témoigne : « *lorsque je voulais rendre visite à mon amie, elle commençait à me poser une question : par quel moyen viendras-tu ? Mais je ne savais pas pourquoi la question. Lorsque je lui ai répondu que je m'y rendrais à pied, je l'ai trouvée seule. Et lorsque je dis à elle que je vais prendre un autre déplacement, elle me disait, précises-moi ! Quel type de déplacement vas-tu prendre ? Je lui répondais convenablement selon les moyens financiers que j'avais à ce moment-là. Lorsque je lui dis que c'est par un taxi-voiture que je peux arriver au rendez-vous, je la trouvais ensemble avec ses amies. Cela est arrivé plusieurs fois.* »[115]

III.2. Les crises du transport urbain à Bujumbura

III.2.1. Le transport urbain vers la saturation

Dans la ville de Bujumbura s'observe de très longues files de différents véhicules dont ceux des privés constituent la majorité. Cet aspect se remarque à partir de 9h00 à 15h00 où passent majoritairement les bus en commun puisque ceux des privés ne circulent pas nombreux durant cet intervalle d'heures. Quelques moments surtout ceux du matin et du soir, la ville de Bujumbura connaît un chaos étonnant en matière de circulation principalement des véhicules.

Selon Yvonne KANYANGE, « *Je me déplace par bus de peur que je sois fatiguée davantage. Si non, je ne le prendrais plus. On peut passer plus d'une heure dans un bus du centre-ville à Kamenge à cause des embouteillages. Mais cela est insupportable car même si on vient de travail, il y a également à réaliser à la*

[115] Entretien avec Juvénal NTIRUGIRINDAGANO, un citadin qui habite à Gihosha, le 16 mai 2023

maison. Aujourd'hui, je considère prendre bus surtout pendant le soir comme la perte de l'argent. »[116]

De l'autre côté, Cyrille BASHINGWANUBUSA, « *Pendant un bon temps de travail, nous nous confrontons à de nombreux problèmes tels que les embouteillages, les accidents ainsi d'autres suite à l'augmentation rapide des véhicules circulant dans la ville de Bujumbura. Nous demandons au gouvernement de multiplier plutôt les bus en commun que ceux particuliers. Comme ça, il serait mieux.* »[117]

A partir de ces réactions, nous notons que la circulation ne se porte pas bien suite à tout un entassement de véhicules et l'état déplorable des routes dans la ville de Bujumbura. Ces véhicules allongent le voyage pour les passagers. En plus, les tours que devraient faire les transporteurs diminuent obligatoirement, ce qui engendre beaucoup de pertes quantifiables au niveau économique.

Les photos ci-dessous montrent l'embouteillage dans la ville de Bujumbura.

Figure 4: Embouteillage en Mairie de Bujumbura

Première photo Deuxième photo

[116] Entretien avec Yvonne KANYANGE, une citadine qui habite dans le quartier Mirango II, le 23 juin 2023
[117] Entretien avec Cyrille BASHINGWANUBUSA, un chauffeur du bus en commun, centre-ville, le 18 Juin, 2023




Source : *photos prises par nous-même le 26 septembre 2023, l'une à 8h 27' et l'autre à 16h 12'.*

Ces deux photos montrent combien il est difficile de se déplacer par un véhicule en Mairie de Bujumbura surtout dans les heures du matin et du soir. La première photo a été prise à l'intersection de la chaussée du Prince Louis RWAGASORE et de l'avenue Muyinga. La seconde a été prise à la chaussée du peuple Murundi.

Nous remarquons qu'il est fort impossible de se hâter lorsqu'on se déplace par un véhicule pendant les heures déjà évoquées. C'est dans cette perspective que nous trouvons quelques véhicules qui passent dans les quartiers en évitant les embouteillages régnant dans les routes principales.

III.2.2. La qualification des transporteurs urbains par les passagers à Bujumbura

Selon le résultat obtenu dans notre enquête, nous avons constaté que l'activité des transporteurs n'est pas saluée à plus de 80% par les passagers en Mairie de Bujumbura. Nous tirons de l'exemple de Georgette NGIRIYABANDI, quant à elle : « *Compte tenu des comportements affichés, il est fort compréhensible qu'il y a bon nombre de chauffeurs « indisciplinés » dont l'objectif n'est autre que la*

recherche de l'argent. Ceux-ci courent beaucoup plus derrière l'argent au lieu de conduire leurs véhicules dans les CNTP pour intéresser les passagers. Il y a là où je me dis qu'ils ne savent pas ce qui concerne le code routier. »[118] Tandis que comme le dit Léonard MBAZUMUTIMA, « *Ceux qui seraient censés avoir respecté le code de la circulation routière, c'est eux qui prennent le devant en le transgressant. Je vois parfois les voitures particulières à titre privé et celles du gouvernement violer la loi en vigueur par rapport au code routier. Or, ceux-ci seraient de bons exemplaires en respectant ledit code.* »[119] Une fois que les transporteurs ne changent pas de conduite, les accidents se multiplieront davantage.

III.2.3. Encombrement et accidents liés aux routes étroites et en mauvais état

Un accident est un événement malheureux imprévu qui provoque des dommages. Selon l'OMS, « *Un accident est un événement qui peut avoir une multitude de causes qui s'enchaînent et parfois s'enchevêtrent. Par exemple un retard provoque un excès de vitesse qui entraîne à son tour la non-observation de la priorité dont découle le plus souvent une collision. Normalement, la cause immédiate n'est qu'un maillon de toute une chaîne.* »[120]

Les facteurs qui expliquent l'insécurité routière sont l'étroitesse des routes et la mauvaise gestion de l'espace routier. En effet, « *La façon dont les routes sont construites peut sensiblement augmenter la fréquence et la gravité des accidents*. »[121] Le réseau routier de la ville de Bujumbura a été conçu de façon lacunaire. Les routes y sont très étroites et les espaces laissés aux piétons sont

[118] Entretien avec Georgette NGIRIYABANDI, une passagère que nous avons rencontrée au centre-ville, le 18 juin 2023
[119] Entretien avec Léonard MBAZUMUTIMA, un passager rencontré au centre-ville, le 18 juin 2023
[120] OMS, *Rapport mondial sur la prévention des traumatismes dus aux accidents de la circulation*, Genève, 2004, p.71
[121] F. NKURUNZIZA, *Op. Cit.*, p.50

assez moins étendus. Cela en découle que la circulation locale se mêle à la circulation motorisée, ce qui constitue un facteur important de risque d'accident.

En outre, la mauvaise gestion de l'espace routier est l'une des causes principales des accidents. Cette assertion est confirmée par l'OAG, « *A Bujumbura, la mauvaise utilisation de l'espace routier existant est la principale cause des problèmes de circulation comme les accidents, les encombrements, les retards, etc.* »[122] Ici, nous trouvons un exemple typique du centre-ville qui se distingue par une circulation et un stationnement chaotiques.

Nous remarquons que dans la ville de Bujumbura, les accidents de la route constituent un réel danger pour les ménages et l'Etat. En effet, ils entraînent énormément de pertes tant en vies humaines qu'économiques. « La *mortalité est estimée à 15,63% au CHUK, à 21,4% à l'Hôpital Militaire de Kamenge et à 11,84% à la Clinique Prince Louis Rwagasore.* »[123]

Du point de vue économique, les coûts des soins de santé payés pour prendre en charge les victimes d'accident de roulage ainsi que les frais funéraires déboursés en cas de leur décès constituent une lourde charge financière pesant sur les familles des accidentés et sur le pays.

III.2.4. Embouteillage dans les routes urbaines : cause des zigzags dans le transport urbain à Bujumbura

Dans la ville de Bujumbura, la circulation routière est devenue intense. La densité de circulation augmente précipitamment et a dépassé la capacité d'accueil des infrastructures routières. Cela engendre la création d'un nouveau circuit pour les transporteurs qui se hâtent. C'est la raison pour laquelle pendant les heures matinales et celles du soir, nous trouvons des embouteillages dans tous les circuits qui constituent la ville de Bujumbura. Pendant ces moments déjà dits, si on

[122] OAG, *Etude des problèmes liés au système actuel d'octroi et du contrôle des permis de conduire et ses conséquences*, Bujumbura, 2006, p.50

[123] Ministère de transport, Atelier National sur la prévention routière, Bujumbura, 2007.

regarde les longues files de différents moyens de transport qui s'observent, on ne peut pas distinguer les routes des sentiers.

III.3. Le rôle des autorités dans l'organisation du transport urbain à Bujumbura

Les autorités jouent un rôle important dans l'organisation du transport urbain. Selon Raphaëlle LEHNARDT et Claire DE GRAVE, *« 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 »*[124].

Cela montre qu'il s'agit des stratégies que l'autorité publique doit forcément mettre en place pour résoudre les problèmes qui minent la société.

III.3.1. La mise en place de la Police Spéciale de Roulage et de la Sécurité Routière

Au Burundi, la PSRSR est subdivisée en trois branches de service à savoir ; le service de prévention, le service judiciaire et celui de permis de conduire.

En effet, le service de prévention est composé par les policiers chargés du maintien ou le rétablissement de l'ordre sur les axes routiers. Dans la ville de Bujumbura, l'activité de régulation commence très tôt le matin et termine vers 9h00. Ensuite, ces policiers font quelque fois 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. Cette police administrative défaille dans l'accomplissement des tâches qui rentrent dans ses grandes lignes. Sa raison d'être est la prévention et

[124] R. LEHNARDT et C. DE GRAVE, Des *politiques publiques basées sur les droits Expériences de la société civile à travers le monde,* Paris, Karthala, 1997, p.48

non la pénalisation. Elle devrait prévenir les usagers des infrastructures routières des accidents éventuels et de coordonner le transport routier.

Quant au 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. 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.

Selon Marcel LECRELC, « *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.* »[125]

Pour le cas du service chargé de délivrer les permis de conduire, on distingue deux sortes de permis à savoir : le permis provisoire et celui définitif. Il faut souligner que le premier est obtenu par celui qui a 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). Et le second est obtenu lorsque le candidat passe à l'examen final.

En assurant la sécurité routière, on trouve que la police ne parvient à être présente partout où il le faudrait et suffisamment équipée suite à l'insuffisance des moyens. Pour cela, les contrôles routiers ne sont pas effectués de façon régulière, rigoureuse et complète. Aujourd'hui, il s'agit d'une certaine évolution par rapport aux caméras de surveillance à distance qui consiste à aider la police de roulage de mieux assurer la sécurité routière malgré son nombre encore insignifiant. Il

[125] M. LECLERC, *La police, 3è édition : que sais-je ?* , Paris, PUF, 1972, p.46.

suffit d'en avoir beaucoup pour que la quasi-totalité des conducteurs respectent la loi régissant le code routier. Ceci car, selon les informations recueillies auprès de certains policiers, « *Beaucoup de conducteurs dans la ville de Bujumbura manipulent une vitesse disons normale lorsqu'ils arrivent dans une zone qui connaît une sécurité routière. Lorsqu'ils dépassent cette zone, ils utilisent une vitesse déconseillée en ville.* »[126] A ce sujet, LEMAIRE pense que « *Plus la vitesse est grande, moins le conducteur est capable de freiner pour réagir face à un obstacle. L'excès de la vitesse fait que le conducteur sous-estime la distance qui le sépare d'autres usagers qui le précèdent, ce qui conduit le plus souvent à des accidents*. »[127]Le manque d'équipements modernes serait à l'origine de l'incompétence de la PSRSR à pouvoir amener à bon une politique saine de transport.

III.3.2. Le parc de transport urbain à Bujumbura

Le parc de transport en Mairie de Bujumbura n'est pas organisé dans de bonnes conditions afin de répondre à la circulation routière efficace.

Selon Jérôme NTAMUHANGA, **«** *La mise en place des voies de circulation et des parkings à Bujumbura n'obéit à aucune forme de réglementation.* **»**[128] Félicité NKURUNZIZA, quant à elle, « *La capacité d'accueil des voies routières de la ville de Bujumbura a été largement débordée, ce qui a conduit aux problèmes de circulation routière que l'on connaît aujourd'hui (embouteillages, accidents, etc.)* »[129]

Tant que le parc réservé à tout véhicule dans la ville de Bujumbura reste immuable, les problèmes existeront toujours. Nous disons cela après avoir constaté que les parkings que nous connaissons aujourd'hui ont été réalisés en se

[126] Entretien avec les agents de la Police de Roulage et de la Sécurité Routière à Rohero sur le boulevard Mwezi Gisabo le 28 Aout 2023 à 13h27'
[127] J. F. LEMAIRE, *Les accidents de la route*, Paris, Harmattan, 1984, p.24
[128] J. NTAMUHANGA, *Les problèmes de circulation dans la ville de Bujumbura*, causes et solutions, Bujumbura, Mémoire UB, FSEA, 1988, p.67
[129] F. NKURUNZIZA, *Op. Cit.*, p.30

référant sur l'effectif maximal d'automobiles bien défini. Or, à présent, il s'observe énormément des véhicules qui dépassent les parkings déjà réservés. C'est pour cette raison que l'on trouve parfois des véhicules garés dans les routes à cause de l'absence de l'espace de parking. En plus, les concepteurs des routes n'ont pas prévu des trottoirs pour les piétons. Ils circulent sur la même voie avec les véhicules en mairie de Bujumbura. Tout cela entraîne des problèmes de circulation routière en ville.

Par après, ce phénomène enregistre des conséquences néfastes dans les foyers des habitants urbains de Bujumbura. L'enquêtée Delta BANYANKIMBONA nous témoigne, « *Chaque fois je prends bus, je dois être en retard au travail à cause des embouteillages que connaît notre route. D'où l'une des causes expliquant le manque de clientèle dans mon business. Et lorsque je rentre, je contribue peu de choses à ma famille. Si je trouve que mon mari a complétement manqué, notre famille risque de passer une nuit blanche dans ce cas.* »[130]

Une ville dont les routes et ses composantes ne sont pas bien organisées, ne mérite pas d'être appelée ainsi. Il sied alors de donner l'importance au parking puisque ce dernier joue un rôle crucial surtout dans le domaine de transport.

III.3.3. Le transport en mairie de Bujumbura au moment de la covid-19

Pendant la période de la pandémie de Covid-19, il était difficile de se déplacer par n'importe quel moyen de transport sans avoir transgressé quelques mesures prises par le gouvernement. Comme c'était en peu possible de respecter ces mesures dans les autres domaines, ce n'était plus le cas dans le domaine de transport. A titre d'exemple, l'espacement d'un mètre entre une personne et une autre n'est pas possible dans un véhicule. Ce n'était que laver les mains avant d'entrer en bus et porter le cache-nez à mettre en application facilement. Les parkings du centre-ville ne connaissaient pas mal de seaux contenant de l'eau.

[130] Entretien avec Delta BANYANKIMBONA, une femme commerçante côtoyée à Buterere, le 23 Août 2023

Sur le seau, on y trouvait du savon. Alors, ceux qui prenaient le bus juste du centre-ville vers un axe donné, ils devaient se laver les mains. Mais pour ceux le prenaient en chemin, ils ne se lavaient pas du tout puisqu'il n'y avait pas du seau et du savon sur leurs points de passage. Malgré cela, en tant que passager, on pouvait rencontrer quelques problèmes lorsqu'on trouvait que l'on a oublié le masque à la maison et qu'on n'avait pas d'argent pour l'achat d'un autre. Ici, notre enquêté Maurice NIMBONA nous témoigne : « *Dans la période de la pandémie de Covid-19, le masque était plus important que la carte nationale d'identité. Lorsque les passagers voulaient prendre le bus dans la ville de Bujumbura pendant cette période, ils pensaient beaucoup au masque que la carte nationale d'identité.* »[131]

« De plus, je me souviens d'un certain congolais que nous avons pris un même bus venant du centre-ville vers Gatumba. Celui-là ne savait rien à propos du Kirundi. Le convoyeur de ce bus nous disait de porter le masque en cette langue parce que bientôt nous devrions arriver à la barrière des policiers. Quand nous y arrivions, les policiers ont trouvé une seule personne ne portant pas un masque. Ils lui ont dit de sortir du bus. »[132]

La pandémie de Covid-19 n'a pas seulement touché le transport des personnes dans notre pays, mais également celui des marchandises. Selon les informations recueillies à l'OLUCOME, « Le *Burundi avait décidé d'interdire l'entrée sur son territoire des camions qui transportent des marchandises en provenance ou en transitant au Rwanda. A son tour, le Rwanda avait activé le principe de réciprocité en bloquant tous les camions passant par le Rwanda vers le Burundi arguant qu'il ne peut pas les laisser continuer la route alors qu'ils ne seront pas autorisés à entrer dans le pays de destination.* »[133]

Il ajoute : « *Cette mesure inopportune visant à bloquer l'entrée des camions transportant les marchandises en provenance ou transitant au Rwanda est venue*

[131] Entretien avec Maurice NIMBONA, un commerçant au centre-ville, le 23 juin 2023
[132] *Idem.*
[133] OLUCOME, La *corruption est un fléau sur tous les plans. Au Burundi, le Covid-19 a débordé la vase et certains en tirent profits*, Rapport d'activités de l'OLUCOME de 2020, Bujumbura, 2021

ajouter le drame au drame pour les près de 12 millions des Burundais qui ne voyaient pas encore l'issu de la crise sanitaire. » [134]

Le Covid-19 a déstabilisé l'économie du pays en général et celle de la ville de Bujumbura en particulier. Ce phénomène s'observe depuis la prise des mesures interdisant l'entrée sur le territoire burundais des camions qui transportent les marchandises. Pendant cette période, la plupart des habitants urbains de Bujumbura ont vécu une vie précaire suite à la hausse des prix des produits de première nécessité.

III.4. Le transport urbain à Bujumbura : gain ou perte pour le revenu socio-économique des citadins ?

Selon les conditions actuelles, le transport urbain de Bujumbura présente essentiellement des difficultés. Les habitants urbains de Bujumbura connaissent de nombreux aléas en matière de transport mais de manière différente. Certes, il y a ceux qui perdent et d'autres qui en tirent profits.

III.4.1. Les conditions de vie des propriétaires des moyens de transport urbains à Bujumbura

Les propriétaires dont nous parlons ici ont investi différemment dans le domaine de transport. Malgré les moyens financiers énormes investis dans le transport, ils ne voient pas d'intérêt en provenance de leurs investissements. Par contre, ils n'enregistrent que la perte. Selon Aimable HABONIMANA :

« *J'ai investi très récemment dans le moyen de déplacement de « bajaj ». Avant que je ne le fasse, j'ai dû demander du crédit à la banque. Les deux premiers mois avant que la mesure de délimitation du nouveau périmètre d'accès aux tuk-tuks, motos et vélos en mairie de Bujumbura ne soit entrée en vigueur, je voyais que le remboursement de la dette serait facile. Mais, suite à la mesure, j'ai payé la dette après avoir vendu ma parcelle.* »[135]

[134] *Idem.*

[135] Entretien avec Aimable HABONIMANA, Le propriétaire de Tuk-tuk habitant dans le quartier Gatoke, le 22 Décembre 2022

Quant à l'enquêté Evariste NDIHOKUBWAYO : « *Avec l'investissement de six vélos, je gagnais quoi de vivre avec ma famille. Mais après la mesure prise de délimitation de quelques moyens de déplacement à faible coût dans la ville de Bujumbura, je suis tombé dans le piège puisque mes employés parquaient à Nyakabiga. Quelques-uns parmi eux ont préféré abandonner le travail tandis que les autres ont accepté de continuer le travail à condition que le versement soit revu à la baisse. Cela a effectivement affecté la vie de ma famille.*»[136]

Les propriétaires dotés des moyens de transport urbain surtout à faible coût ne voient qu'une répression dans leurs investissements. Ceci car, ils ne sont pas du tout motivés par le revenu hétéroclite. La plupart des patrons de moyens de transport urbain avec lesquels nous avons eu l'opportunité de nous entretenir se sont exprimés avec une angoisse profonde. Ils ne présentent qu'une perte d'exploitation au moment où dès la conception de l'investissement, ces derniers s'attendaient à des profits considérables.

Même s'il est ainsi, il faut noter que les propriétaires des moyens de transport en commun comme les autobus et minibus, et des taxi-voitures ne se plaignent pas de même manière que ceux des bicycles et tricycles.

En effet, pour le cas du premier groupe, il importe de savoir que les propriétaires deviennent beaucoup plus tristes de voir la pénurie répétitive du carburant renforcer le clou. Mais lorsque le carburant est disponible, ils reçoivent le versement convenu avec leurs employés. Tandis que pour le cas du second groupe, les plaintes ne cessent pas du fait que les conditions de travail sont inopportunes pour leurs moyens de transport.

III.4.2. Les conditions de vie des transporteurs urbains à Bujumbura

Les transporteurs urbains de Bujumbura utilisent des moyens de transport différents. Il s'agit des transports en commun, des taxi-voitures, des tricycles et

[136] Entretien avec Evariste NDIHOKUBWAYO, Le propriétaire des vélos qui habite à Mutanga sud, le 07 Mars 2O23

des bicycles. A ces types des transports s'ajoutent aussi du transport par portage. Les transporteurs œuvrant dans ces transports réagissent de manière diverse suivant leurs profits respectifs.

En effet, les premiers se lamentent de voir le prix du carburant monté. Cela pousse les transporteurs surtout des taxi-voitures à majorer le ticket aux voyageurs pour pouvoir recevoir du versement. A défaut de sa cherté, beaucoup de passagers n'utilisent pas ce type de moyen de transport.

En outre, Désiré NTAHOMVUKIYE quant à lui :

« *Depuis l'augmentation des prix du carburant, en tant que taximen, nous avons eu tendance à renchérir le coût sur le transport commandé par la clientèle. Il est par conséquent difficile de nous entendre avec les clients puisqu'ils trouvent que le ticket est élevé. A cet effet, nous déplaçons peu de personnes par jour, ce qui explique un faible revenu que nous enregistrons dans nos familles puisque le versement ne change plus.* »[137]

Les derniers indiquent que les difficultés liées à leurs travaux quotidiens connaissent un drame depuis la mise en vigueur d'une mesure interdisant la circulation des bicycles et tricycles sur toute la zone qui constitue la ville de Bujumbura.

D'une part, selon Gérard NTACOBATAVUGA : « *Je ne me réjouis pas d'être chauffeur de bajaj parce que ce travail ne me permet pas d'advenir à mes besoins élémentaires. Par ailleurs, je ne le considère pas aujourd'hui comme un travail, mais plutôt comme une occupation.* »[138]

D'autre part, Anatole NIMPAGARITSE : « *Les taxi-vélos ont changé de boulot depuis la mesure délimitant le périmètre interdit d'accès aux tricycles, motos et vélos taxis au centre de la ville de Bujumbura entre bel et bien en vigueur à partir de ce lundi 21 mars 2022. Maintenant le travail ne nous donne pas à faire vivre*

[137] Entretien avec Désiré NTAHOMVUKIYE, le chauffeur du taxi-voiture rencontré à Kinama, le 26 Mai 2023
[138] Entretien avec Gérard NTACOBATAVUGA, un chauffeur de tuk-tuk rencontré au quartier Carama, le 04 Juin 2023

notre famille facilement. Nous feignons sans mentir de travailler pour question du manque d'autres activités. »[139]

De tous les côtés, les difficultés ne manquent pas. Cela est ainsi au moment où Ces moyens de transport alternatifs transportaient énormément de personnes chaque jour, les vélos servent également à approvisionner la ville en lait, légumes et charbon, les tricycles livrent en produits les petits marchés et les boutiques.

III.4.3. Les conditions de vie des passagers urbains à Bujumbura

Tous les habitants urbains de Bujumbura ne détiennent pas leurs propres moyens de transport. C'est une minorité qui en dispose. Il leur est alors indispensable de se déplacer pour arriver à l'endroit qu'ils veulent. Dans la ville de Bujumbura, les passagers prennent le déplacement pour diverses raisons : les déplacements liés au travail, les déplacements scolaires, les déplacements liés aux motifs commerciaux, les déplacements liés aux visites diverses, les déplacements liés au sport, loisir et tourisme et les autres motifs de déplacements non programmables comme ceux liés aux problèmes de santé et à la survenance des événements à caractère social.

Nous remarquons à cet effet des mécontentements auprès de la plupart des enquêtés. Ces derniers considèrent la mesure prise par le ministère de l'intérieur, du développement communautaire et de la sécurité publique interdisant quelques périmètres d'accès aux tricycles, motos et vélos taxis au centre de la ville de Bujumbura comme une peine pour le peuple. Lors de notre enquête, Norbert NKURUNZIZA nous témoigne, « *Je prends un taxi-voiture lorsque je suis dans le business. Je le fais ainsi à cause du manque d'autres moyens du transport efficace pour mes marchandises. Mais, après avoir écoulé ces marchandises, je trouve que le bénéfice ne s'élève pas à cause du ticket élevé payé pour son*

[139] Entretien avec Anatole NIMPAGARITSE, le transporteur du taxi-vélo rencontré à Buterere, le 08 Juin 2023

transport. Cela engendre alors un développement stagnant de mon commerce. »[140]

Selon Bruce BIMENYIMANA, « *De Gatoke à l'école SOS, je prenais un taxi-vélo. Mais ce n'est plus le cas pour aujourd'hui. Les bus sont introuvables. Pour parvenir à arriver à l'école à l'heure, je me réveille très tôt parce que je me déplace parfois à pied. Lorsque je suis en classe, je commence à somnoler suite à la fatigue.* »[141]

Les élèves et les étudiants connaissent le même problème en matière de transport dans la ville de Bujumbura. Auparavant, il y avait ceux qui utilisaient leurs propres vélos appelés communément « Fuji » pour arriver à leurs activités quotidiennes. A présent, la mairie de Bujumbura leur demande de déclarer ces vélos à la mairie afin de leur octroyer une autorisation spéciale de circuler librement dans les zones concernées par la mesure. Pour être autorisé, il y a des motifs qui ne doivent pas manquer. Ensuite, cette déclaration ne se fait pas gratuitement, ce qui ralentit l'effectif des détenteurs des Fuji se rendant à la mairie pour demander l'autorisation.

C'est la raison pour laquelle des vélos pareils ne s'observent pas fréquemment circuler dans la ville de Bujumbura.

Les passagers urbains de Bujumbura considèrent des bicycles et des tricycles comme des moyens de transport beaucoup plus efficaces que d'autres. Ils font recours à une situation d'avant. A ce niveau, nous pouvons relever l'exemple de Jacqueline SHURWERYIMANA : « *j'étais habituée de prendre un seul moyen de déplacement du domicile au travail. Ça me facilitait d'arriver au travail dans une courte durée. Aujourd'hui, je le trouve difficile. Pour y arriver, il me faut deux bus. Les deux bus provoquent non seulement le retard à mon travail*

[140] Entretien avec Norbert NKURUNZIZA, un commerçant rencontré dans le quartier Kiriri-Vugizo, le 23 Mai 2023

[141] Entretien avec Bruce BIMENYIMANA, un élève rencontré à Gatoke, le 26 Juin 2023

puisqu'ils se déplacent en cherchant des clients ici et là mais aussi beaucoup de dépenses des moyens financiers. De plus, les embouteillages font également partie intégrante des causes du retard à mon travail. Dans ce cas, le résultat n'est pas bon. »[142]

Pour Arcuba NDARUZANIYE quant à lui : « *Se mettre sur une longue ligne d'attente au centre-ville n'est pas en soi mauvais. Mais le fait qu'il y a des voleurs sur cette ligne d'attente, on risque d'être volé. Dans ce cas, on ne peut identifier personne t'a volé. Je considère que passer au centre-ville pour prendre bus est la situation de se mettre dans le piège.* »[143]

[142] Entretien avec Jacqueline SHURWERYIMANA, une commerçante qui habite à Mutakura et qui travaille à Gihosha, le 23 Juin 2023

[143] Entretien avec Arcuba NDARUZANIYE, un habitant urbain rencontré au centre-ville et habite à Buterere, le 07 Juillet 2023

La photo ci-dessous présente la situation qui règne sur le parking au centre-ville de Bujumbura.

Figure 5: Les passagers au centre-ville sur une file d'attente



Source : *Photo prise par nous-même sur le parking au centre-ville de Bujumbura, le 22 Septembre 2023 à 17h22'*

Cette photo nous aide à remarquer que les habitants urbains de Bujumbura connaissent un problème majeur lié au déplacement du centre-ville à leurs quartiers surtout dans les heures de pointes. Ils attendent le bus sans savoir quand il peut être disponible. Lorsque le bus est disponible, chaque passager étant sur cette file cherche à entrer en bus sans respecter aucun ordre puisque tout le monde veut rentrer. Cette situation perturbe le programme de chaque passager.

Nous pouvons constater que de nombreux habitants urbains de Bujumbura se déplacent pour arriver à leurs postes d'attache malgré les difficultés rencontrées. Les bénéficiaires de ces services de transport sont loin d'être satisfaits à cause de la mauvaise gestion de ce secteur ainsi que la faible capacité régulatrice des pouvoirs publics pour juguler les maux qui menacent ce domaine.

III.5. Les défis liés au transport urbain à Bujumbura

III.5.1. La tarification du transport urbain à Bujumbura

Le prix du carburant est l'un des principaux facteurs qui détermine la fixation du prix de bus. Chaque fois que le prix du carburant à la pompe monte, c'est une véritable imagination pour les habitants de la capitale car, ils savent que l'annonce de la hausse du prix du ticket de bus est tantôt imminente.

Selon NDABIHORE : « *Depuis la création du service du transport en commun jusqu'à nos jours, le tarif du ticket n'a cessé d'augmenter passant de 5Fbu en 1965 à 20Fbu en 1980, à 30Fbu en 1990, à 50Fbu en 1998, 90Fbu en 2000, 100Fbu en 2001, à 180Fbu en 2004 et à 280Fbu en 2008.* »[144]

Dans le rapport mené par l'OLUCOME, « *Cette nouvelle hausse de prix des produits pétroliers a occasionné la hausse du ticket de transport. Bien plus, en Mairie de Bujumbura, le ticket de transport est passé de 350Fbu à 380Fbu mais les billets ou les pièces de 20Fbu et 10Fbu n'étaient pas fréquents dans la circulation. Ce qui faisait que certains clients des transporteurs perdaient chaque fois 20Fbu par tour par personne car ils étaient obligés de payer 400Fbu.* »[145]

La fixation du prix du ticket de bus est faite en commun accord entre les représentants du ministère ayant les transports dans ses attributions, ceux de l'ATRABU et ceux de l'ABUCO. Lors de la discussion du prix du ticket de bus,

[144] A. NDABIHORE, *Etude du transport en commun de Bujumbura*, Bujumbura, 2009, p.48

[145] OLUCOME, *Les citoyens burundais en 2ème position dans l'extrême pauvreté au niveau mondial ne devraient-ils pas refuser aux dirigeants burundais très corrompus de continuer à les sucer à fond en exigeant à chaque personne les 13 différentes contributions forcées et anticonstitutionnelles ?* Rapport annuel des activités de l'OLUCOME de 2018, Bujumbura, 2019, p.52

chaque groupe cherche à atteindre ses propres intérêts. Néanmoins, les représentants du ministère sont censés jouer le rôle d'arbitre entre le groupe qui représente l'ATRABU et celui qui représente les consommateurs. L'ATRABU vise à maximiser les profits des propriétaires des bus tandis que l'ABUCO a toujours besoin de négocier au prix du ticket de bus pour qu'il y ait une baisse considérable aux passagers. Formellement, ils finissent par se comprendre et tenir compte des intérêts des uns et des autres avant de fixer le tarif de bus.

Il importe de souligner que le trajet qui coûtait 400Fbu en 2018, aujourd'hui c'est estimé à 650Fbu par le transport en commun. Ce prix du ticket s'élève à cause de la hausse des prix du carburant.

Cependant, la montée du prix du ticket par bus en commun a influencé tous les autres moyens de transport restant à s'imposer également à des prix élevés à l'exception de la marche à pied dont le transport ne coûte rien en termes d'argent.

Nous avons essayé de nous entretenir avec certains transporteurs surtout ceux de taxi-vélos dont le fonctionnement ne nécessite pas du carburant pour savoir les raisons provoquant la cherté du transport par vélo. La plupart d'entre eux nous ont répondu que même la vie actuelle en mairie de Bujumbura coûte chère.

En outre, lors de notre enquête, 95% des passagers enquêtés ont estimé que le prix du transport est trop élevé par rapport à leur salaire. Le tableau 6 illustre les bouleversements des tarifs du transport en commun dans la ville de Bujumbura selon les années.

Tableau 6: Evolution des tarifs dans les bus en commun selon les années.

Années	Tarif
1965	5Fbu
1980	20Fbu
1990	30Fbu
1998	50Fbu
2000	90Fbu
2001	100Fbu
2004	180Fbu
2008	280Fbu
2014	350Fbu
2018	400Fbu
2022	450Fbu
2023	550Fbu
2023	650Fbu

Source : *Le tableau est réalisé par moi-même sur base des données collectées dans différentes sources pour donner une synthèse.*

Sur base de ce tableau, nous pouvons constater que les prix de déplacement ont largement grimpé à partir de 1965 où il y avait des bus « *tanu-tanu* » avec lesquels les passagers payaient uniquement 5Fbu. Le tarif du transport en commun dans la ville de Bujumbura est de 650Fbu en 2023 pour les quartiers proches du centre-ville et les anciens quartiers. Les prix de transport entre le centre-ville et les quartiers périphériques sont plus élevés et varient selon le trajet.

En effet, nous remarquons d'abord qu'à partir de 1965 à nos jours, le transport dans la ville de Bujumbura connaît une accélération rapide de l'augmentation des tarifs.

Cependant, le tarif des tickets du bus ne cesse pas de grimper au moment où les salaires des passagers restent stationnaires. Le tableau ci-dessous montre l'évolution récente des tarifs du transport en mairie de Bujumbura :

Tableau 7 : Evolution récente du prix du ticket de transport par bus en mairie de Bujumbura et dans les quartiers périphériques selon l'itinéraire

N°	Itinéraire	Prix du ticket de transport en Fbu
1	Centre-ville- Mirango-Rond-point	650
2	Centre-ville-Buterere	850
3	Centre-ville-Carama	850
4	Centre-ville-Kiriri	750
5	Centre-ville-Ruziba	1000
6	Centre-ville- Maramvya 13ème Av.	1000
7	Centre-ville-Maramvya Zone	1250
8	Centre-ville-Kamesa	900
9	Centre-ville-Rubirizi	1000
10	Centre-ville-Busigo	1000
11	Centre-ville-Gatumba	1000
12	Kanyosha-Ruvumera	600
13	Kanyosha-SIYONI-COTEBU	850
14	Kamenge-Ruvumera	600
15	COTEBU- Mirango-Rond-Point	500
16	COTEBU-Rubiriwi	700
17	Kinama-Rubirizi	500
18	Mirango 6ème Av.-Busigo	500
19	Centre-ville-Muyira	1750
20	Centre-ville Gisandema	800
21	Centre-ville-Kajaga	800

Source : *Ministère du Commerce, du Transport, de l'Industrie et du Tourisme dans le communiqué n°45/0/2024 relatif à la fixation du tarif du ticket de transport.*

Ce communiqué est publié en date du 19 Février 2024. Le prix tarifaire du ticket n'a pas cessé d'augmenter durant la moitié de cette dernière décennie. Mais ledit communiqué vient nous renseigner sur une diminution du prix du ticket de transport par bus en Mairie de Bujumbura et dans les quartiers périphériques après avoir remarqué une diminution des prix du carburant intervenue en date du 18 février 2024 due à la diminution du prix du carburant au marché international. Il s'étend actuellement entre 500 et 1750 de francs burundais selon l'itinéraire. Selon les revenus des citadins, nous remarquons que cette diminution ne suffit pas puisqu'ils n'ont pas encore changé la manière dont ils se déplacent. Cela montre qu'il y a encore à faire par rapport à la fixation du prix « abordable » de transport par bus pour que n'importe quel passager se sente à l'aise lorsqu'il veut se déplacer soit par bus, soit par un autre moyen de transport en mairie de Bujumbura. L'augmentation du prix de transport dépend de l'augmentation des coûts du carburant par le Ministère ayant les transports dans ses attributions. Chaque fois que le tarif du transport en commun monte, les autres moyens de déplacement connaissent également une hausse des prix. Il faut noter que cette flambée des prix est liée à la pénurie et cherté du carburant.

III.5.2. La pénurie et cherté du carburant

Lorsque le pays est dépourvu du carburant, c'est le désordre qui s'installe à propos du transport. La persistance du manque de carburant est à la base de la baisse significative de la circulation des biens et des personnes. Pendant la période de la pénurie du carburant, le transport dans la ville de Bujumbura connaît énormément de difficultés à titre d'exemples : le phénomène de spéculation du carburant engendrant l'anarchie, ce qui explique une hausse généralisée des prix du transport. Suite au manque du carburant, la plus grande partie de la population urbaine de Bujumbura s'indigne à l'exception des spéculateurs qui en profitent.

Selon Cyrille BASHINGWANUBUSA : « *Lorsque le pays n'a pas un problème du carburant, nous le recevons dans de bonnes manières. Mais dans sa pénurie,*

nous pouvons passer une semaine, voire deux sans avoir travaillé. Malgré sa pénurie, il y a ceux qui continuent à travailler sans cesse et on se pose où ils le trouvent. Dans ce cas, nous restons trop inquiets. »[146]

Irène DUSABE quant à elle : « *Nous qui n'avons pas nos propres moyens de transport dans la ville de Bujumbura, rencontrons des difficultés énormes lors de la pénurie du carburant. Nous nous déplaçons à peine puisqu'il y a peu de bus circulant dans les routes au moment où les passagers, nous en sommes très nombreux. Parfois, nous préférons marcher à pieds pour pouvoir arriver à nos destinations et faire nos économies.* »[147]

La pénurie et la cherté du carburant touchent sur toutes les couches de la population urbaine de Bujumbura. Cela s'explique par des personnes laissant leurs propres voitures au domicile pour prendre des bus en commun suite à cette pénurie et cherté en vue de faire leurs économies. Cette situation provoque le doublement des passagers cherchant à se déplacer par ces transports en commun. Lorsque le carburant est disponible sur les stations-services après une certaine période de sa pénurie, la quasi-totalité des transporteurs quittent le travail afin d'aller aux stations-services. En ce moment-là, ils ne le reçoivent pas directement, ils doivent patienter l'heure du commencement de ce service. C'est pour cette raison que nous trouvons une longue file de véhicules en attente du carburant sur les stations-services. Les deux photos viennent présenter la situation d'une longue file des véhicules en attente du carburant sur les stations-services.

[146] Entretien avec Cyrille BASHINGWANUBUSA, un chauffeur du bus en commun, centre-ville, le 18 Juin 2023
[147] Entretien avec Irène DUSABE, passagère rencontrée à Kinindo, le 30 Juin 2023

Figure 6: une longue file des véhicules en attente du carburant sur les stations-services.



Première photo



Deuxième photo

Source *: Photos prises par nous-même le 23 Septembre 2023, la première à 12h 26' et la seconde à 16h 43'*

La première photo nous présente une station-service appelée « *Interpetrol* » se trouvant en zone Bwiza en face de la zone Buyenzi tandis que la seconde s'appelle « *Top station* », celle-ci se trouve en zone kamenge sur la RN1.

Ces deux photos nous présentent une réalité de la pénurie du carburant en Mairie de Bujumbura. Dans ce cas, le transport tant des personnes que des marchandises est quasi impossible. Ceci parce que les véhicules qui devraient transporter les personnes et les biens ne sont pas disponibles dans les parkings.

Ensuite, le prix du carburant au Burundi monte de façon inexorable. Le prix monte à maintes fois dans une courte durée. Ce phénomène explique largement la cherté liée au transport des biens et des personnes au Burundi en général et en mairie de Bujumbura en particulier. De plus, le type du carburant utilisé dans le pays n'est pas admirable en qualité.

Selon Rodrigue NIRAGIRA : « *Quand j'étais encore mineur, mon père me disait que le carburant de 2400Fbu était suffisant pour partir de Bujumbura à Karusi et son retour. Mais voilà aujourd'hui, ce montant ne suffit pas pour l'achat d'un seul litre.* »[148]

Selon Claver SINDAYIHEBURA : « La *montée des prix sur le carburant est incertaine tant que sa qualité reste inchangée. Le carburant que nous utilisons ne dure pas et détériore nos véhicules. Il serait mieux si les importateurs nous amenaient celui de bonne qualité dans la perspective d'accorder la longévité à nos véhicules.* »[149]

Cependant, il est fort compréhensible que le domaine de transport connaît de nombreux problèmes. Ils se manifestent par l'impossible accès aux moyens de déplacement de la part des passagers et le faible revenu pour les propriétaires et transporteurs des véhicules. Ils touchent essentiellement la population qui voit son pouvoir d'achat diminuer à la suite de l'augmentation des prix des biens de consommation. L'une des conséquences directes est la majoration des tickets de transport.

III.6. Impact de la restriction du périmètre de circulation sur le revenu socio-économique des citadins

Les habitants urbains de Bujumbura connaissent de douloureuses conséquences en termes du transport depuis la mise en vigueur de la mesure interdisant la circulation des tricycles et bicycles en peu partout dans la ville à partir du 21 Mars 2022. Cette mesure est venue impacter davantage le revenu socio-économique des citadins.

[148] Entretien avec Rodrigue NIRAGIRA, un citadin habitant à Gihosha, le 23 Juin 2023
[149] Entretien avec Claver SINDAYIHEBURA, un chauffeur de taxi-voiture rencontré à Kinindo, le 30 Juin 2023

En effet, du côté des transporteurs des tricycles et bicycles, nous avons constaté que la situation après la mesure est déplorable. Puisque cette mesure est venue à la hâte, ils n'ont pas eu suffisamment du temps pour être prêt à l'avaler.

Selon Godefroid BIKORIMANA : « *Cette mesure nous a beaucoup touché. Moi et mes amis, avions loué une maison à Nyakabiga. Même notre travail de transporter les personnes et les marchandises à vélo était basé à Nyakabiga. Après avoir entendu cette mesure, nous avons manqué comment nous y prendre. Nous avons plus tard jugé de laisser l'avance afin de chercher une autre maison parce que personne n'était autorisé de circuler sur le vélo ou de le conserver dans nos appartements. Sans mentir, maintenant nous vivotons alors que nous travaillons.* »[150]

En plus, nous notons que même les vendeurs et les réparateurs de ces moyens de transport ont du mal à gagner leur vie. Pendant cette période, ils ne recevaient pas de clientèle. Malgré la perte d'une clientèle, ils ont continué à consommer et à payer le loyer.

Quant aux passagers, la mesure est venue enfoncer le clou. C'est comme on a ajouté le drame au drame puisque même avant, le domaine de transport dans la ville de Bujumbura ne se tenait pas bien. Selon Claudine NSHIMIRIMANA : « *Il nous est encore difficile de nous adapter à la mesure parce que ça a rendu la vie pénible. Je peux même abandonner le boulot puisque je ne vois pas comment je peux me déplacer aisément.* »[151]

Néanmoins, nous avons constaté que la plupart des citadins ne se sentent franchement pas à l'aise de l'organisation actuelle du transport urbain de Bujumbura. Plutôt, ils sont contre la fameuse mesure. C'est raison pour laquelle

[150] Entretien avec Godefroid BIKORIMANA, un transporteur de taxi-vélo rencontré à Kinama, le 26 Mai 2023
[151] Entretien avec Claudine NSHIMIRIMANA, la passagère rencontrée à Musaga, le 30 Juin 2023

leurs recommandations visent à solliciter la suppression de cette mesure afin de sentir l'embellie.

III.7. Le transport dans la ville de Bujumbura comme une paupérisation des citadins

Partant des résultats récoltés sur terrain, plus de 80% des enquêtés déplorent beaucoup plus des inconvénients que des avantages liés à la mesure. En effet, tous les propriétaires des moyens de transport à catégories diverses connaissent un souci commun qui concerne essentiellement la pénurie et la cherté du carburant. Les propriétaires des bicycles et tricycles étant somptueux avant la mise en vigueur de la mesure, plongent dans les ténèbres à partir du 21 mars 2022. Actuellement, leurs moyens de transport n'apportent pas une contribution significative en leurs familles. La plupart des enquêtés disent que le revenu gagné dans le transport ne colle pas avec les fonds investis.

Selon Aimable HABONIMANA : « *Nous considérons que notre investissement est tombé dans le gouffre parce que nous ne gagnons que l'argent de consommation. Au bout du mois, nous n'épargnons plus que rien*. Or, *l'étude de notre projet prévoyait un certain gain considérable. Mais, à vrai dire, l'écart entre les faits et les résultats attendus est loin d'être raisonnable.* »[152]

Cependant, nous avons constaté que l'investissement dans le transport surtout des tricycles et bicycles n'est pas rentable. La manière dont le transport actuel est organisé dans la municipalité de Bujumbura mérite d'être bouleversée, selon les doléances des propriétaires des bicycles et tricycles, des transporteurs et ses passagers.

[152] Entretien avec Aimable HABONIMANA, Le propriétaire de Tuk-tuk habitant dans le quartier Gatoke, le 22 Décembre 2022

De plus, les transporteurs de ces véhicules reçoivent un revenu faible. Ils voient leurs salaires baissés à tel point que ces derniers n'aboutissent pas à la satisfaction des besoins familiaux.

En outre, les passagers ne sont pas également satisfaits de la manière dont ils se déplacent. Ils trouvent qu'il n'y a pas de moyens de transport efficaces dans tous les coins de la ville. Quant à eux, les bus trainent en routes, ce qui justifie le retard qu'ils enregistrent à leurs postes d'attache. Les bicycles et tricycles sont aux yeux des clients inefficaces pour le transport parce qu'ils ne parviennent pas à les déposer à destination souhaitée, parce que l'espace de circulation pour ces véhicules est réduit. En addition, les moyens de transport pareils seraient beaucoup utiles dans le transport des marchandises. Mais, les utilisateurs deviennent peu nombreux puisque ces moyens de transport sont interdits de circuler un peu partout dans la ville de Bujumbura.

Cette décision du Ministre a touché les bénéficiaires de ces moyens de déplacement. Il s'agit des gens de toutes catégories qui utilisaient les tuk-tuks, 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 tuk-tuks et motos car 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 de poireaux, d'aubergines, de légumes, de tomates, de bananes et de pommes de terre, etc., au marché de COTEBU pour les vendre dans les différents petits marchés des quartiers 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 « *kwa komine* » où sont garés les tuk-tuks, les motos et vélos. Donc, ils payent doublement avant d'arriver à leur destination. Il est par la suite à noter qu'il s'agit de peu de personnes qui se déplacent par les taxi-voitures à cause du tarif élevé.

D'une façon succincte, nous revenons à dire que le transport joue un rôle primordial dans la ville de Bujumbura. Le transport dans la municipalité de Bujumbura connaît pas mal de difficultés liées à l'infrastructure routière insuffisante et en mauvais état causant l'embouteillage qui gêne la circulation ou qui peut provoquer des accidents, à la pénurie et à la hausse des prix des produits pétroliers, les retards des passagers à leurs destinations souhaitées, etc. c'est au cours de ce chapitre que nous avons constaté que toutes les couches de la population urbaine de Bujumbura connaissent des conséquences remarquables sur leurs déplacements quotidiens. La cherté et la pénurie du carburant viennent rendre pires la situation de la mobilité urbaine de Bujumbura. Cette situation se remarque parfois à travers les parkings des moyens de transport en commun. On trouve dans ces endroits quelques covoiturages en attente des passagers qui se dépêchent pour s'entraider ou faire des économies. Cependant, ces derniers dépensent beaucoup en termes de moyens financiers puisque le coût du covoiturage est cher. Il est également à noter que les propriétaires, transporteurs et les utilisateurs des tricycles et bicycles connaissent des problèmes graves suite à la mesure interdisant la circulation de ces moyens de transport dans certaines zones de la ville de Bujumbura.

Les mécanismes de résiliences des citadins pour faire face à la cherté des prix de transport sont entre autres :

- Les fonctionnaires et autres cherchent à minimiser les dépenses y relatives d'une part et d'autre part initient des activités génératrices de revenus pour combler le déficit y relatif : les cirques, petit élevage, agriculture, petit commerce, etc.
- Ceux qui ont choisi de marcher à pied pour faire des économies de transport : les citadins qui partent du centre-ville à Jabe, Bwiza, Nyakabiga, Buyenzi, Kinindo, Musaga, Ngagara, Mutakura, etc.

- Les fonctionnaires partent en ville au travail le matin, ils repartent le soir pour faire des économies. En revanche, quand les prix de transport étaient encore abordables, ils rentraient également midi pour le dîner, ce qui n'est plus faisable pour aujourd'hui.
- Parmi les détenteurs des moyens de transport particuliers, il y en a ceux qui préfèrent laisser leurs propres voitures à leurs ménages afin de prendre bus comme les autres passagers pour faire également des économies.
- Les transporteurs qui utilisaient le vélo en distribuant du lait dans les quartiers qui, aujourd'hui, ne connaissent pas ce moyen de transport, ils se débrouillent en le déplaçant par le bus et puis, ils le portent par tête pour arriver dans les quartiers où ils ont un marché d'écoulement.

Conclusion générale

Avant de mettre fin à ce travail qui a porté sur **« l'évolution des politiques du transport dans la ville de Bujumbura et l'impact sur le revenu socio-économique des citadins de 1962 à 2022 »**, nous aimerions en guise de conclusion revenir sur ses principales articulations afin de donner ne fût-ce qu'une vue panoramique aux utilisateurs du présent travail.

Trois étapes principales et logiques ont marqué le déroulement de la recherche de notre travail faisant objet d'étude.

Pour ce qui est du cadre théorique et conceptuel, nous avons élucidé a priori la notion d'une ville avant de présenter brièvement les dimensions socio-politiques et économiques de la ville. Par la suite, nous avons montré l'évolution et état des routes en Afrique en général dans le but d'arriver sur notre terrain de travail en ayant déjà quelques prérequis à propos. Nous avons également mis à la lumière les enjeux de la politique de transport et la théorie des politiques publiques en vue de comprendre le sens du vocable « transport » et de savoir son rôle dans une société donnée. A ce sujet, nous avons vu les différents moyens de transport et les facteurs qui permettent les passagers de prendre un déplacement. Nous avons ensuite montré le rôle du transport urbain sur le plan tant social qu'économique. C'est dans cette perspective que nous avons cherché à montrer les intérêts et les inconvénients socio-économiques du transport urbain sur les citadins. Nous avons également essayé de mettre en exergue les facteurs de choix de l'usager des transports selon la dépense économique, le temps du trajet et le confort.

Concernant le deuxième chapitre de la présentation générale de la ville de Bujumbura, nous avons essayé d'appliquer le résultat du premier chapitre sur notre terrain choisi, Mairie de Bujumbura. Nous nous sommes penché sur l'historique et l'évolution du transport au Burundi en général et à Bujumbura en particulier, les infrastructures routières, les principaux motifs de déplacement de

la population urbaine, les moyens de transport des personnes et des marchandises, etc.

Pour le troisième chapitre intitulé « le transport dans la ville de Bujumbura : solution aux problèmes sur le revenu socio-économique des citadins ? », nous sommes passés par des points essentiels pouvant répondre à notre problématique et à la vérification des hypothèses. Il s'agissait de l'usage du transport urbain par les citadins, des crises du transport urbain à Bujumbura, du rôle des autorités dans l'organisation du transport urbain à Bujumbura, du gain ou de la perte pour le revenu socio-économique des citadins, de la tarification du transport urbain à Bujumbura, de la répercussion liée au manque du revenu socio-économique des citadins après la mise en vigueur de la mesure, de la sécurité routière, etc.

Dès le début, nous avions trois hypothèses à démontrer après avoir mené une confrontation des résultats théoriques et empiriques.

Premièrement, nous avons voulu savoir si la politique de transport constitue un recul du développement de ce secteur en Mairie de Bujumbura et si l'OTRACO, un organe chargé de la régulation du transport au Burundi assure sa responsabilité au niveau technique pour mener à bien une politique saine de transport dans la municipalité de Bujumbura. Notre hypothèse est confirmée car l'OTRACO ainsi que la PSRSR oscillent dans les missions qui leurs sont attribuées. Ces organes sont les mieux placés pour amener à bon port les efforts du gouvernement en matière de transport et de sécurité routière. Mais, ils font face à des grands défis comme le manque des moyens financiers et de dissonance fonctionnelle.

Deuxièmement, les résultats issus des travaux de terrain montrent que la mesure de délimitation du périmètre de circulation pour les tricycles et bicycles ne lève pas des imperfections au niveau du développement du transport dans la municipalité de Bujumbura. Ce qui nous permet de dire que la deuxième hypothèse est confirmée. Les bénéficiaires de cette politique de règlementation

du périmètre de circulation pour les bicycles et les tricycles la trouvent impopulaire et les maintient dans la pauvreté. Cette décision a beaucoup provoqué l'impact négatif sur le revenu socio-économique des citadins.

Troisièmement, nous avons constaté que le domaine de transport dans la ville de Bujumbura est confronté à de nombreux problèmes tels que : l'exiguïté des infrastructures routières, son vieillissement ainsi que du charroi vétuste. La cherté et la pénurie du carburant constituent une réalité au Burundi en général et dans la ville de Bujumbura en particulier et influent sur la montée des prix du ticket pour les passagers. Cette situation engendre une hausse généralisée des prix et la flambée des coûts des produits de première nécessité. Ce qui a comme corollaire l'appauvrissement des ménages et des transporteurs en Mairie de Bujumbura. Le circuit économique devient alors presque dysfonctionnel.

Par conséquent, le transport en mairie de Bujumbura connaît toujours des problèmes graves : la cherté et pénurie du carburant, les embouteillages énormes, les longues files des passagers en attente des bus. La décision de délimitation des zones de circulation pour les bicycles et les tricycles est venue renforcer les problèmes, ce qui explique une instabilité perpétuelle du transport.

En définitive, loin de nous targuer d'avoir épuisé un sujet aussi vaste, nous voudrions reconnaître qu'une grande partie de l'évolution des politiques du transport au Burundi demeure une machine en marche. En réalité, nous venons de jeter un coup de projecteur sur les défis socio-économiques que connaissent les habitants urbains de Bujumbura en matière du transport. Mais quid de la situation du secteur de transport dans les provinces de l'intérieur du pays ?

Ainsi, nous voudrions suggérer aux chercheurs qui désireraient nous emboiter le pas d'élucider les politiques du transport pour étendre ses investigations sur toute l'étendue du territoire national. Ceci permettra au Ministère ayant les transports

dans ses attributions de se doter des informations fiables qui lui serviront du socle du développement de la politique du transport au Burundi.

Bibliographie

I. Ouvrages généraux

1. BLOY E., et al, *Evaluer la politique des transports*, Paris, PRESSES UNIVERSITAIRES DE LYON, 1977

2. BOUVIER P., *Les transports parisiens de masse (1900-1985),* Paris, Librairie des Méridiens, 1985

3. COQUERY-VIDROVITCH C., *L'histoire des villes d'Afrique noire. Des origines à la colonisation*, Paris, Albin Michel, 2016.

4. DIAZ OLIVERA L., et al, *La mobilité quotidienne des citadins à faibles ressources,* Paris, Karthala, 2016

5. DUMONT G-F, *Transports urbains et espace économique : Nouveaux espaces et systèmes urbains*, Paris, PUF, 2013

6. GAPYISI E., *Le défi urbain en Afrique*, Paris, Harmattan, 1989

7. GERONDEAU C., *Les transports urbains*, Paris, PUF, 1969

8. JEAN-BERTRAND M., *Pratique de la ville,* Paris, New York Barcelone Milan, 1978

9. KUMAR A. et BARRET F., *Diagnostics des infrastructures nationales en Afrique coincés dans embouteillages : Le transport urbain en Afrique*, Paris, Albin Michel, 2008

10. LAMIZET B., *Le sens de la ville*, Paris, Harmattan, 2002

11. LECLERC M., *La police, 3è édition : que sais-je ?* Paris, PUF, 1972

12. 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.

13. LEMAIRE J. F., *Les accidents de la route*, Paris, Harmattan, 1984

14. LEMIEUX V., *L'étude des politiques publiques : les acteurs et leur pouvoir*, Québec, Presses de l'université Laval, 2002

15. MAULIN A., *Anthropologie urbaine*, Cursus, Armand Colin, 2003

16. MENY Y. et THOENIG J. C., *Politiques publiques*, Paris, PUF, 1989

17. MERLIN P., *Les politiques de transport urbain*, Paris, PUF, 1985

18. MERLIN P., *Géographie, économie et planification des transports*, Paris, PUF, 1987

19. MOURRE M., *Dictionnaire encyclopédique d'Histoire*, Volume VII, Paris, Bordas, 1978

20. MULLER P., *Les politiques publiques comme construction d'un rapport au monde*, Paris, Montchretien, 1994

21. Mundy J. H. and RIESEMBERG P., *The medieval town*, New Jersey, Toronto, 1958

22. NDAYIRUKIYE S., *« Bujumbura centenaire 1897-1997 ». Croissance et défis*, Paris, Harmattan, 2002.

23. OWEN W., *Transports et développement*, Paris, Seuil, 2004

24. PAQUOT T., *L'administration des grandes villes*, Paris, Economica, 2001

25. PAULET J-P., *Géographie urbaine*, Paris, Armand Colin, 2000

26. POINSOT J., Politiques *et opérations d'urbanisme et d'habitat entre 1650 et 1960*, Paris, Harmattan, 1989

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

28. RONCAYOLO M., *La ville aujourd'hui. Mutations urbaines, décentralisation et crise du citadin*, Paris, Georges Duby, 2001

29. STEBE J-M. et MARCHAL H., *La sociologie urbaine*, PUF, Coll., 201

II. Thèses et mémoire

1. BARANSAKA B., *Crise des transports urbains : Recomposition par le bas et intégration du vélo dans la circulation à Bujumbura*, Mémoire, Bujumbura, UB, FLSH, 2009

2. HOSTIS A., *Le détour, la pause et l'optimalité. Essaie sur la distance et ses apports au transport et à l'urbanisme*, Thèse d'habilitation des recherches soutenue le 1/12/2014, université Paris-Est, ifsttar, 2014.

3. KAMANA T., *Ville de Bujumbura, un pôle économique en expansion*, Bujumbura, Mémoire, UB, FSEA, 1992

4. KAMWENUBUSA N., *Le rôle des transports dans l'économie d'un pays : L'exemple de l'approvisionnement des marchandises « cas du Burundi »*, Bujumbura, Ecole de journalisme, 1983

5. MIBURO A., *Rôle de la tutelle belge dans l'édification de la capitale du Burundi*, Bujumbura, Mémoire, UB, FLSH, 1998

6. MUNAMA G., *Aménagement de la ville de Bujumbura*, Mémoire, UB, Géographie, 1983

7. MUSHINZIMANA J-M. V., *Les transports intra-urbains de personnes à Bujumbura*, Bujumbura, UB, FLSH, 1986

8. NIJIMBERE B., *Ruptures et reconstructions socio-spatiales au Burundi : la crise des transports de 1993-1998*, Mémoire, U.B., Bujumbura, 2000

9. NIYONKURU V., *Crise des transports urbains : Infrastructure, moyens et flux de transport à Bujumbura*, Mémoire, Bujumbura, UB, FLSH, 2009

10. NIZIGIYIMANA A., et al, Le *transport au Burundi*, Bujumbura, Ecole de la police municipale, 1983

11. NKURUNZIZA F., *Problématique de transport de personnes dans la ville de Bujumbura, Bujumbura*, UB, FLSH, 2012

12. NTAMUHANGA J., *Les problèmes de circulation dans la ville de Bujumbura*, causes et solutions, Bujumbura, Mémoire UB, FSEA, 1988

13. NTIBATENGANYA N., *Problèmes des transports routiers publics au Burundi,* Bujumbura, UB, FSEA, 1977

14. PERRET V., *Les difficultés de l'action intentionnelle de changement : Dualité de l'action et ambivalence des représentants*, Thèse de doctorat, Paris, Dauphine, Décembre 1994

15. TOYI O., *Crises de la démocratisation et politiques publiques urbaines de l'habitat dans la ville de Bujumbura de 1962 à 2009,* Thèse pour le doctorat, Université de Pau et des pays de l'Adour, 2012

III. Rapports

1. Assemblée Nationale, Compte rendu intégral de la deuxième session ordinaire de l'Assemblée Nationale : *Débat sur l'action et la politique du gouvernement en matière des transports, postes et télécommunications,* Bujumbura, A.N., Du 5 au 16 Avril 1983

2. BERGER L., *Mise en œuvre du soutien au programme du développement du secteur de transports : cadre de la politique de transport*, Addis Abeba, Septembre 2016

3. BOB nº12/2005, *L'ordonnance ministérielle du 22 septembre 2005 portant découpage administratif du Burundi*, Décembre 2005

4. CEMT, *Politiques spatiales et transports : le rôle des incitations réglementaires et fiscales*, Rapport de la cent vingt quatrième table ronde d'économie des transports tenue à Paris, le7-8 novembre 2002

5. CGP, *Expériences innovantes dans le domaine des transports urbains : quelles politiques pour demain ?* Université de Franche-Comté et laboratoire Théma, UMR, 2003

6. Mairie de Bujumbura, *Centenaire de la ville de Bujumbura dans 3ans*, Bujumbura, 1995

7. Mairie de Bujumbura, *Evolution de la ville de Bujumbura*, Bujumbura, 2001

8. Mairie de Bujumbura, *Découpage administratif de la ville de Bujumbura*, Bujumbura, 2005

9. ISTEEBU, *Enquête effectuée sur l'emploi*, Bujumbura, 2008

10. ISTEEBU, *Enquête sur la population de Bujumbura*, Bujumbura, 2010

11. Ministère de l'intérieur, *Recensement général de la population*, Résultats provisoires, Bujumbura, 2008

12. Ministère des Infrastructures, de l'Equipement et des Logements sociaux, Projet de résilience de transports. *Etude d'impact environnemental et social des travaux du boulevard Ndadaye (1,4 km) et du boulevard Mwambutsa (Rond-point des Nations-Unies) / Rond-point gare du Nord (2,2 km*), Volume II, Bujumbura, 2002

13. Ministère du transport, Atelier National sur la prévention routière, Bujumbura, 2007.

14. MJCSP, *Notre capitale vient de loin*, Bujumbura, 1997

15. MTTPE, *Infrastructures routières de Bujumbura*, Bujumbura, 2005

16. MTTPE, *Etude sur la problématique de la mobilité urbaine en Mairie de Bujumbura*, Bujumbura, 2018

18. MTPT, *Evolution du secteur des transports au Burundi*, Bujumbura, 1989

19. OAG, *Etude des problèmes liés au système actuel d'octroi et du contrôle des permis de conduire et ses conséquences*, Bujumbura, 2006

20. OMS, *Rapport mondial sur la prévention des traumatismes dus aux accidents de la circulation*, Génève, 2004

21. ONU, *Burundi : Profil urbain de Bujumbura*, Nairobi, 2012

22. PNUD, *Rapport mondial sur le développement humain*, Bruxelles, 2006

23. PNUD, Document de projet, *Bujumbura 2045 : un plan directeur innovant pour guider le développement à venir de la capitale du Burundi*, Bujumbura, 2014

24. OLUCOME, *Les citoyens burundais en 2ème position dans l'extrême pauvreté au niveau mondial ne devraient-ils pas refuser aux dirigeants burundais très corrompus de continuer à les sucer à fond en exigeant à chaque personne les 13 différentes contributions forcées et anticonstitutionnelles ?* Bujumbura, 2019

25. OLUCOME, *La corruption est un fléau sur tous les plans. Au Burundi, le Covid-19 a débordé la vase et certains en tirent profits*, Bujumbura, 2021

26. SOGEA SATOM, *Rapport sur la voirie urbaine de Bujumbura*, Bujumbura, 2006

IV. Journaux et Articles

1. Article 212 de la loi nº 1/26 du 23 Novembre 2012 portant code de la circulation routière

2. BAHIMPUNDU C., « *Taxi vélos », ces compagnons ignorés, in* www.jimberemag.org, 2019, page consultée le vendredi 8 septembre 2023

3. BAUMONT C., et al, « Définir la ville », *Laboratoire d'analyse et de techniques économiques*, nº 9611, Document de travail, UCL, 1996

4. Burundi Eco, *Mobilité : Transport des personnes*, Journal hebdomadaire socio-économique nº555, 2018

5. Burundi Eco, *Feux tricolores, un dispositif pour réguler le trafic routier*, Journal hebdomadaire socio-économique nº 571, 2020

6. Burundi Eco, *Transport en commun*, Journal hebdomadaire socio-économique n°488, 2022

7. Burundi Eco, *Une ligne rouge pour les tuk-tuks et les deux roues*, Journal hebdomadaire socio-économique n° 494, 2022

Annexes

Annexe A

Guide d'entretien

(Ce guide d'entretien est à mener aux conducteurs et aux propriétaires de différentes catégories de véhicules et aux usagers de bus)

Sujet : « Evolution des politiques du transport dans la ville de Bujumbura et l'impact sur le revenu socio-économique des citadins de 1962 à 2022 »

Présentation et consignes

Bonjour, je m'appelle IRAKOZE Bruce. Je suis étudiant de Master II en Sociétés, Pouvoirs, Territoires et Développement durable (SPTD), option d'Histoire à l'université du Burundi. Je réalise une enquête portant sur « l'évolution des politiques de transport dans la ville de Bujumbura et l'impact sur le revenu socio-économique des citadins de 1962 à 2022 ». Je cherche à étudier combien le transport urbain à Bujumbura constitue un atout pour les citadins, savoir les défis menés par le transport aux citadins, et enfin analyser les facteurs qui provoquent les difficultés liées à la mobilité urbaine à Bujumbura et comprendre les bouleversements des conditions de vie des familles ayant gagné leur vie grâce aux déplacements à savoir : les vélos, les motos ainsi que les tuk-tuks qui, ces derniers ont connu plus tard une réduction de quelques périmètres urbains de circulation dans les communes NTAHANGWA et MUHA et surtout dans la commune toute entière de MUKAZA. Je suis ici afin de converser avec vous en ce qui concerne le transport urbain parce que vous êtes le (la) mieux indiqué (e) pour me fournir des informations nécessaires. Je vous demanderais de vous exprimer sans inquiétudes parce que ce que vous allez me dire est couvert par l'anonymat.

I. QUESTIONS ADRESSEES AUX CONDUCTEURS ET AUX PROPRIETAIRES DES BUS SUR LES PROBLEMES DE TRANSPORT ET L'IMPACT SUR LE REVENU SOCIO-ECONOMIQUE DES CITADINS.

1. Identité de l'enquêté

Nom et prénom du conducteur :

Age :

Sexe :

Etat-civil :

Lieu de résidence :

Enfants à charge :

Parking :

Quartier :

Rue :

2. Niveau de formation

Etudes faites	Conducteur
Sans	
Yaga mukama	
Primaire	
Secondaire	
Université	
Situation professionnelle	

3. Type de véhicule

Bus ☐

Taxi Voiture ☐

Voiture particulière ☐

Tuk-Tuk ☐

Taxi Moto ☐

Taxi Vélo ☐

4. Tarif de transport ☐

5. Quand est-ce que vous avez commencé ce travail ?

6. Qu'est-ce que vous faisiez auparavant ?

7. Vous débutez le travail à quelle heure ?

8. Vous finissez à quelle heure ?

9. Etes-vous chauffeur ou patron ?

Chauffeur ☐ Patron ☐

10. Est-ce que votre salaire est suffisant ?

Oui ☐ Nom ☐

Justifier :……

……

……

……...

11. Si vous êtes patron, votre investissement est-il rentable ?

Oui ☐ Non ☐

Justifier votre réponse :

……

……

……

……

……

……

12. Est-ce que vous parvenez à encaisser les frais d'entretien de votre véhicule ?

Oui ☐ Non ☐

13. Etes-vous content des taxes et impôts ?

Oui ☐ Non ☐

Justifier votre réponse :

……

……

……

……

……

……

Quelles sont vos propositions ?

……

……

……

……

……

……

14. Vous recevez le carburant à quelle condition ?

Facilement ☐ Difficilement ☐

Pour quelles raisons :

……

……

……

……

……

……...

15. Comment recevez- vous le versement ?

Facilement ☐ Difficilement ☐

Justifier votre réponse :

……

……

…….....

.....

16. Etes-vous satisfait de votre épargne après la déduction de toutes les charges ?

Oui ☐ Non ☐

Justifier votre réponse :

……

……

……

……

17. Etes-vous en bon terme de la PSR ?

Oui ☐ Non ☐

18. Comment qualifiez-vous les agents de la PSR ?

Compétents ☐ Incompétents ☐

Honnêtes ☐ Malhonnêtes ☐

Justifier votre réponse :

……

……

……

……

19. Que pensez-vous des signaux routiers ?

……

……

……

……...

20. Etes-vous satisfait de la manière dont le transport est organisé ?

Oui ☐ Non ☐

Pourquoi ?

……

……

……

……

21. Quels sont les problèmes fondamentaux que vous rencontrez ?

……

……

……

……

28. Qu'est-ce que vous demandez à l'Etat ?

……

……

……

……

……

……...

II. QUESTIONS ADRESSEES AUX USAGERS DE VEHICULES

1. Identité de l'enquêté

Nom et prénom du voyageur :

Age :

Sexe :

Etat-civil :

Lieu de résidence :

Enfants à charge :

Parking :

Quartier :

Rue

2. Destination :

……

……

3. Motif de déplacement

Travail ☐ Ecole ☐ Commerce ☐

Visite ☐ Loisirs ☐ Autres ☐

4. Tarif de transport actuel par rapport au salaire mensuel

Elevé ☐ Normal ☐ Bas ☐

5. Que pensez-vous de ce tarif ?

Réponse :

.....

.....

.....

.....

6. Est-ce que vous recevez une indemnité du transport au travail ?

Oui ☐ Non ☐

7. Si vous la recevez, est-elle suffisante pour votre déplacement ?

Oui ☐ Non ☐

8. Si elle n'est pas suffisante, où est-ce que vous trouvez d'autres moyens ?

Réponse :

……

……

……

……

9. Si vous ne la recevez pas, comment vous débrouillez-vous ?

Réponse :

……

……

……

…….

10. Combien de fois pensez-vous le bus par jour ?

Une ☐ Deux ☐ Trois et plus ☐

11. Comment vous semble-t-il le transport actuel ?

Très facile ☐ Moyennement facile ☐ En peu facile ☐

Très difficile ☐ Moyennement difficile ☐ En peu difficile ☐

Justifier :

……

……

……

……

12. Niveau d'études

Etudes faites	Voyageur
Sans	
Yaga mukama	
Primaire	
Secondaire	
Université	
Situation professionnelle	

13. Qualité/ confort des bus :

Très bonne ☐ Bonne ☐ Pas bonne ☐

Justifier votre réponse :

……

……

……

…….

14. Les bus, sont-ils réguliers ?

Réguliers ☐ Moyennement réguliers ☐ Irréguliers ☐

15. Qu'est-ce que vous en dites de la covoiture en mairie de Bujumbura ?

Réponse :

……

……

……

……

……

16. Comment avez-vous respecté la décision du lavage des mains avant d'entrer dans le bus lors de la covid_19 ?

En peu ☐ Très peu ☐ beaucoup ☐ Extrêmement ☐ beaucoup ☐

Pourquoi ?

……

……

……

……

……

17. Quels sont les problèmes fondamentaux que vous rencontrez ?

……

……

……

……

18. Quels sont vos suggestions ?

……

……

……

……

……

19. Comment avez-vous apprécié la décision interdisant la circulation de quelques moyens de transport comme les vélos, les motos et les tuk-tuks au centre-ville de Bujumbura ?

Très bon ☐ Bon ☐ Très mauvais ☐ Mauvais ☐

Justifier votre point de vue : ……

……

……

……

……

……

Annexe B

Liste des personnes enquêtées

1. Aimable HABONIMANA, Propriétaire de tuk-tuk rencontré à Gatoke, âgé de 52 ans

2. Alexine NIBOGORA, Passagère rencontrée à Mutakura, âgée de 32ans

3. Ananie BIRARONDERWA, Propriétaire de taxi-voiture rencontré à Kamenge, âgé de 57ans

4. Anatole NIMPAGARITSE, Transporteur de taxi-vélo rencontré à Buterere, âgé de 35ans

5. Arcuba NDARUZANIYE, Passager rencontré au centre-ville, âgé de 30ans

6. Bruce BIMENYIMANA, Passager élève rencontré à Gatoke, âgé de 20ans

7. Charité NIYOKWIZERA, Transporteur de taxi-voiture rencontré à Nkenga-Busoro, âgé de 35ans

8. Claude NIBARUTA, Passager commerçant rencontré à Kiriri-Vugizo, âgé de 34ans

9. Claudine NSHIMIRIMANA, Passagère rencontrée à Musaga, âgée de 42ans

10. Claver SINDAYIHEBURA, Transporteur de taxi-voiture rencontré à Kinindo, âgé de 48ans

11. Clovis NSAZURWIMO, Passager rencontré à Kinanira II, âgé de 47ans

12. Cyrille BASHINGWANUBUSA, Transporteur de bus en commun, Centre-ville, âgé de 43ans

13. Delta BANYANKIMBONA, Passagère commerçante rencontrée à Buterere, âgée de 32ans

14. Désiré NTAHOMVUKIYE, Transporteur de taxi-voiture rencontré à Kinama, âgé de 27ans

15. Eddy RUKUNDO, passager rencontré à Nyakabiga I, âgé de 25ans

16. Elvanie NKUNDIKIJE, passagère étudiante rencontrée à Mutanga-Sud, âgée de 27ans

17. Emmanuel NKURUNZIZA, Propriétaire de taxi-motos rencontré à Kamenge, âgé de 42ans

18. Evariste NDIHOKUBWAYO, Propriétaire de taxi-vélos rencontré à Mutanga-Sud, âgé de 38ans

19. Flavien NIZIGAMA, passager rencontré à COTEBU, âgé de 32ans

20. Georgette NGIRIYABANDI, Passagère rencontrée au centre-ville de Bujumbura, âgée de 28ans

21. Gérard NTACOBATAVUGA, Transporteur de tuk-tuk rencontré à Carama, âgé de 36ans

22. Godefroid BIKORIMANA, Transporteur de taxi-vélo rencontré à Kinama, âgé de 37ans

23. Innocent NDAYISENGA, Passager rencontré à Kinama, âgé de 30ans

24. Irène DUSABE, Passagère rencontrée à Kinindo, âgée de 35ans

25. Jacqueline SHURWERYIMANA, Passagère commerçante, Gihosha, âgée de 36ans

26. Jean Emmanuel HICUBURUNDI, Passager commerçant au centre-ville, âgé de 50ans

27. Jean NITEREKA, Passager rencontré au parking de Kigwati, âgé de 38ans

28. Jules MUGABONIHERA, Propriétaire de taxi-voiture rencontré à Cibitoke, âgé de 45ans

29. Lambert NTETURUYE, Passager rencontré à Bwiza, âgé de 40ans

30. Léandre MASABO, passager commerçant rencontré à Rohero, âgé de 34ans

31. Léonard MBAZUMUTIMA, Passager rencontré au centre-ville, âgé de 37ans

32. Maurice NIMBONA, Passager commerçant, Centre-ville, âgé de 48ans

33. Moïse NTAKARUTMANA, Propriétaire de taxi-motos rencontré à CARAMA, âgé de 39ans

34. Nathalie-Rose IRADUKUNDA, passagère rencontrée à Musaga, âgée de 36ans

35. Norbert NKURUNZIZA, Passager commerçant rencontré à Kiriri-vugizo, âgé de 31ans

36. Olivier SIZEMBONYE, Transporteur de taxi-moto rencontré à kanga, âgé de 28ans

37. Onesphore RIYAZIMANA, Passager élève rencontré à Ruziba, âgé de 29ans

38. Rodrigue NIRAGIRA, Passager rencontré à Gihosha, âgé de 31ans

39. Yvonne KANYANGE, passagère rencontrée dans le quartier MirangoII, âgée de 38ans

40. Zacharie KANTORE, Transporteur de tuk-tuk rencontré à Kanyosha, âgé de 34ans