

pour trois ans les quantités suivantes seraient nécessaires: 61 x 6 pneus x 3 jeux. Pour ce qui est des autres consommables et pièces de rechange, leur nombre sera déterminé après discussion avec l'Office National des Transports en Commun à l'étape du plan d'exécution du projet.

1) Consommables

- | | |
|------------------------|--|
| (1) Eléments de filtre | élément de filtre à huile, élément de filtre à air |
| (2) Pneus | pneus pour 61 autobus x 3
jeu x 6 = 1.098 pneus |

2) Pièces de rechange

- | | |
|------------------------|--|
| (1) Moteur | jeux de joints, vilebrequins, piston de cylindre,
etc |
| (2) Pièces électriques | batterie, démarreur, dynamo, éclairage |
| (3) Châssis | ressorts, amortisseurs, disque pour embrayage
garniture de frein, parebrise, etc. |

5.3.2 Plan de conception de base

Le spécifications des autobus sont à la tableau 5.1

Le plan de conception des autobus long châssis est indiqué à la figure 5.1 et celui des autobus châssis moyen à la figure 5.2 ci-après.

5.4 Programme des travaux

5.4.1 Programme de fourniture du matériel

Le présent projet, exécuté dans le cadre de l'aide financière non-remboursable du Japon, n'inclut pas le montage et la fabrication partielle locale et consistera à fournir des autobus complets ainsi que les pièces de rechange nécessaires. L'agence d'exécution du projet sera l'Office National des Transports en Commun du Rwanda (ONATRACOM). Le contrat entre l'ONATRACOM et le consultant, le contrat de fourniture des autobus et des pièces, la désignation de la banque, etc. seront effectués par l'ONATRACOM sous la tutelle du ministère des Transports et des Communications ainsi que du ministère des Finances du Rwanda. Les autobus et les pièces du présent projet feront, dans leur totalité, l'objet d'un appel d'offres auquel répondront des fournisseurs (maisons de commerce). Le matériel sera livré dans la capitale, Kigali.

Tableau 5.1 Spécifications des autobus

		Long châssis (Principalement urbain)	Châssis moyen (interurbain)
Longueur hors tout	mm	10,200 ~ 11,350	9,185 ~ 11,000
Largeur hors tout	mm	2,300 ~ 2,490	2,300 ~ 2,490
Hauteur hors tout	mm	3,100 ~ 3,350	3,100 ~ 3,350
Empattement	mm	4,400 ~ 5,900	4,400 ~ 5,900
Ecartement avant	mm	2,000 ~ 2,400	2,000 ~ 2,400
" arrière	mm	1,810 ~ 1,870	1,810 ~ 1,840
Garde au sol	mm	240 ~ 440	240 ~ 440
Console avant	mm	1,900 ~ 2,320	1,900 ~ 2,320
arrière	mm	2,600 ~ 3,400	2,600 ~ 3,400
Compartiment bagages avec fenêtre arrière		-	800kg ~ 1,000kg
Nombre de places		28 ~ 49	42 ~ 49
Places debout		46 ~ 70	13 ~ 20
Total		91 ~ 100	55 ~ 65
Moteur	à l'avant		
	cylindres	6 cylindres en ligne	6 cylindres en ligne
	carburant	Huile légère No ₂	Huile légère No ₂
	puissance (CV)	190-253	190-253
	injection directe	O	O
Châssis	carrosserie montée sur châssis avec	O	O
	cadre double vitrage parebrise	O	O
Pneus	1.000-20-16 PR	O	O

Figure 5.1 Plan de conception des bus long châssis

Unité: pièce

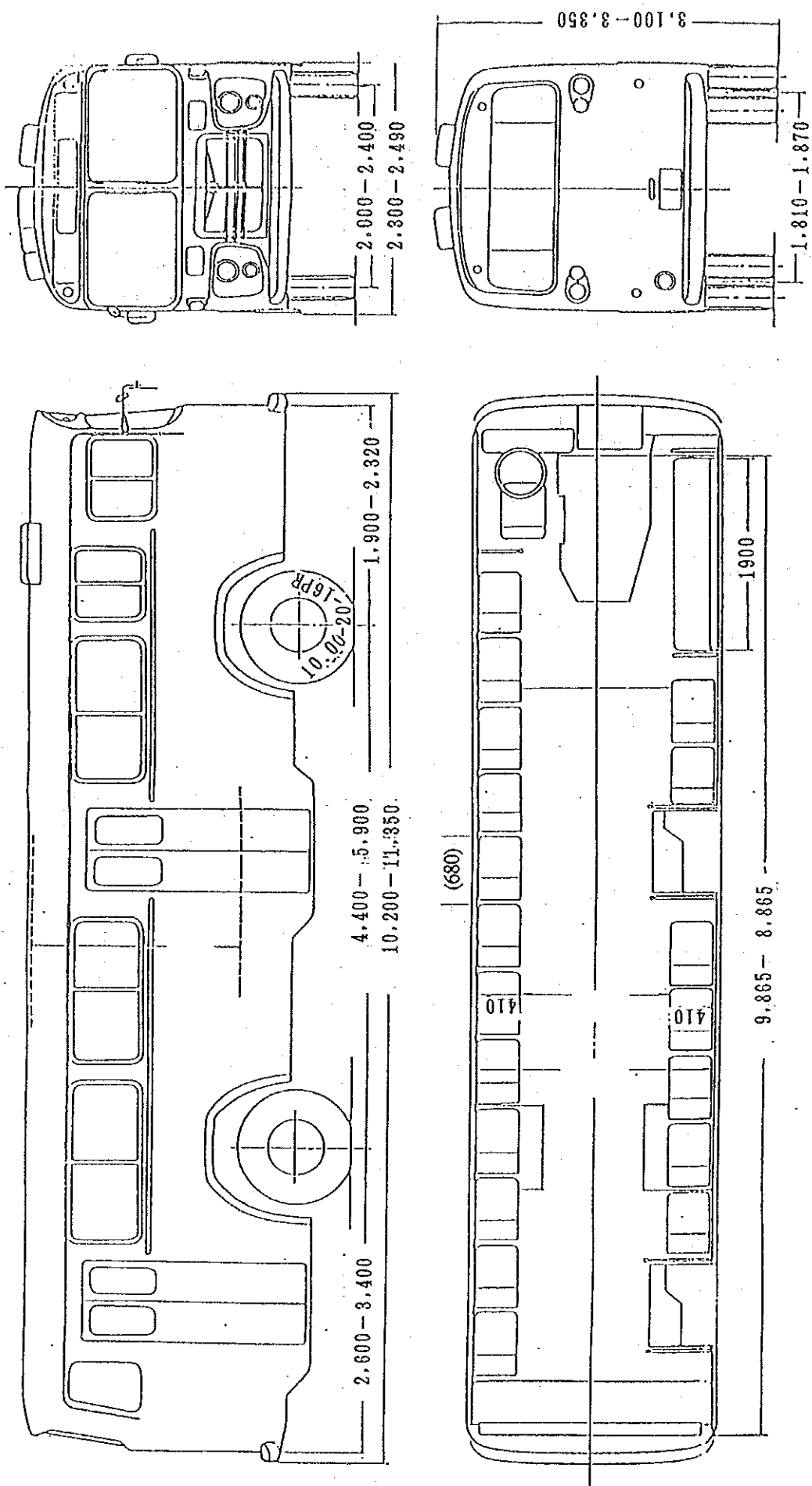
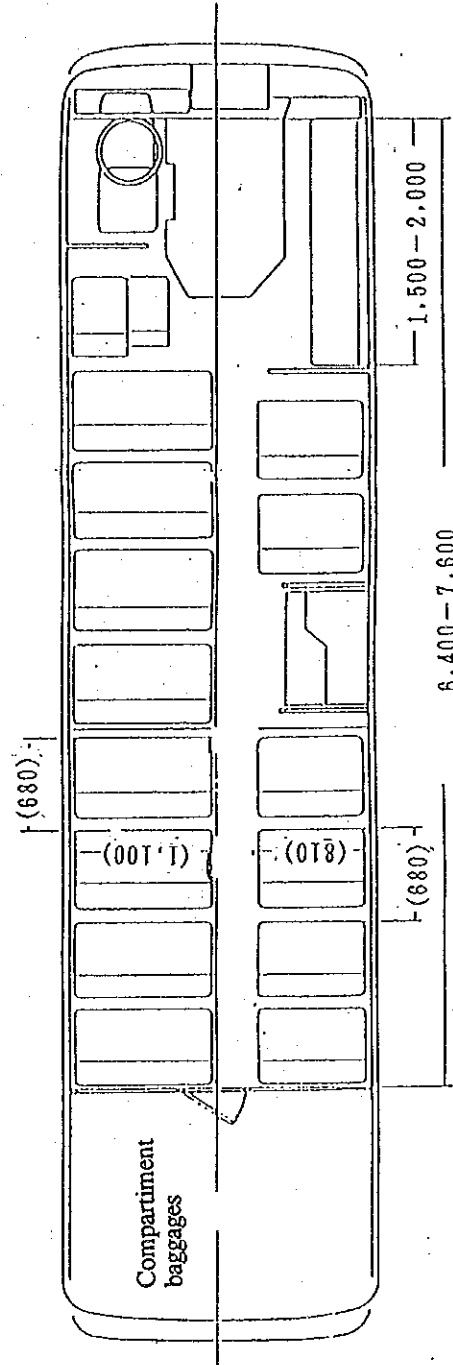
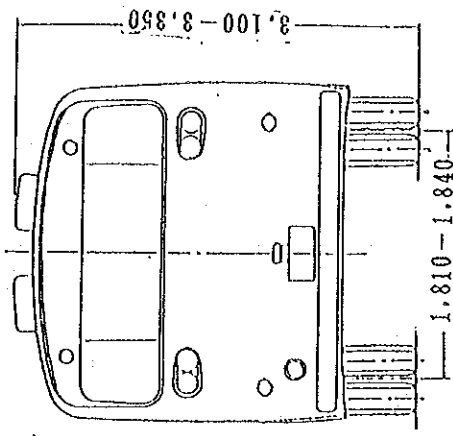
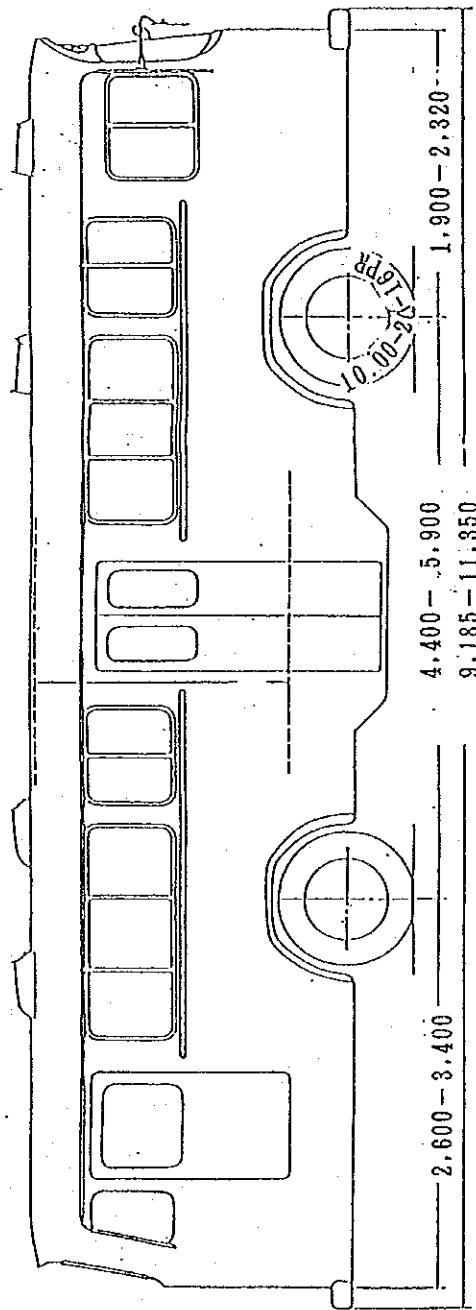


Figure 5.2 Plan de conception des bus châssis moyen

Unité: pièce



5.4.2 Programme d'exécution

La procédure suivante prendra place au cas où le présent projet est exécuté dans le cadre de l'aide financière non-remboursable du Japon.

(1) Plan d'exécution

La conception détaillée nécessaire à la construction des matériels (autobus et accessoires) sera effectuée en fonction du rapport du plan de base afin de permettre de définir les spécifications détaillées du matériel. Les documents et plans des soumissions seront élaborés et recevront l'approbation des organismes concernés (2.3 mois).

(2) Soumissions et évaluation

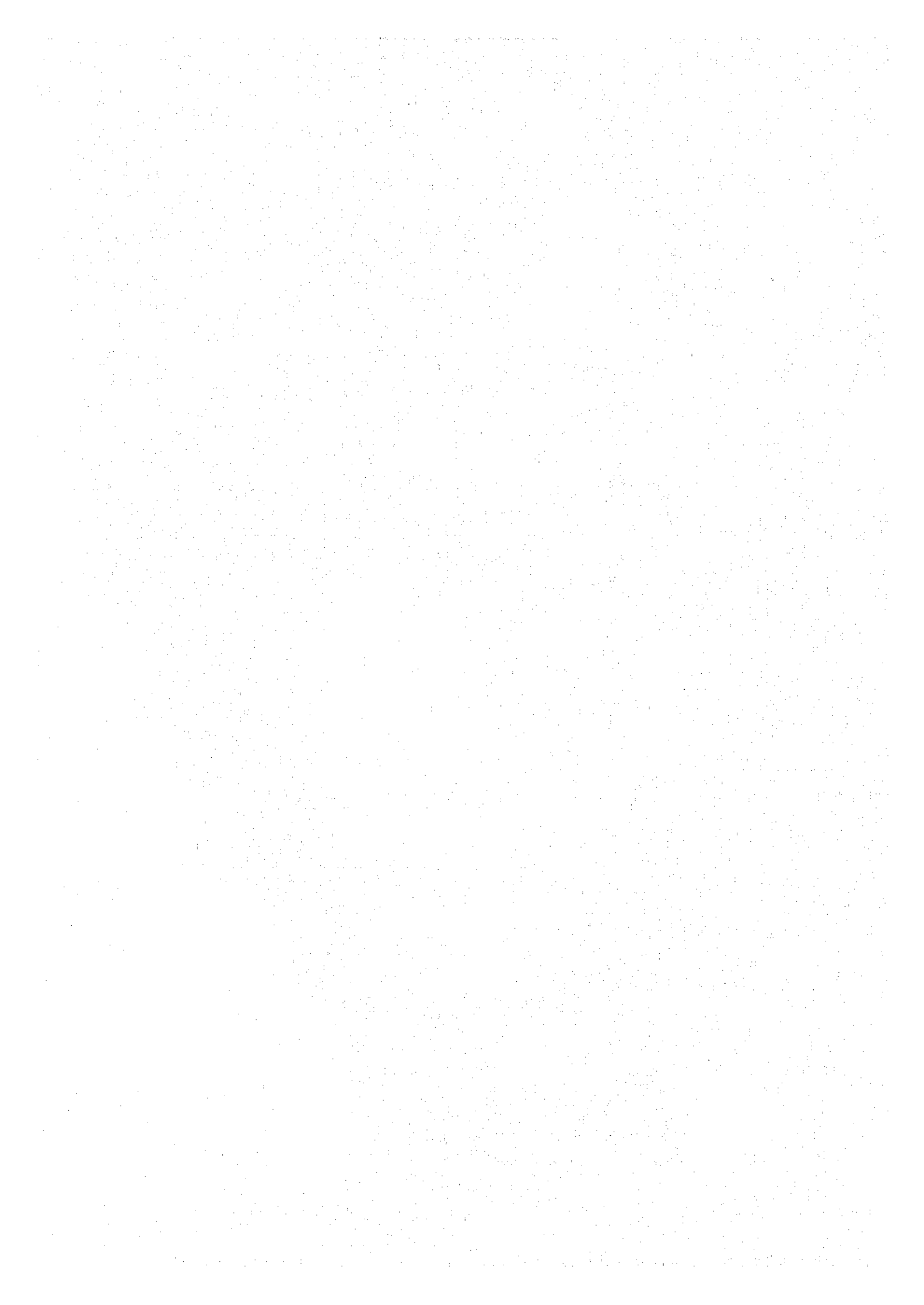
Lorsque le consultant aura achevé les travaux de préparation destinés à l'appel d'offres, une présélection publique des fournisseurs sera effectuée au Rwanda et l'ouverture des soumissions aura lieu en la présence de l'agence d'exécution du gouvernement rwandais et des représentants concernés du gouvernement japonais. Le projet sera attribué au fournisseur ayant proposé l'offre la moins onéreuse. Si cette offre est jugée appropriée, le gouvernement du Rwanda signera le contrat pour la fourniture du matériel visé (1.2 mois).

(3) Fournisseur, Transport et la fin de Travaux

Après la signature du contrat mentionné ci-dessus, le fournisseur sélectionné préparera les documents et les plans destinés à la construction du matériel qui devront recevoir l'approbation du gouvernement rwandais. Le matériel sera par la suite construit et expédié par mer. Il sera convoyé par voie terrestre jusqu'à sa destination finale au Rwanda. Le fournisseur sera en charge de toutes les opérations effectuées localement (expédition maritime, débarquement, dédouanement à Mombasa ou Dar Es Salaam, transport terrestre, et dédouanement à Rwanda) jusqu'à l'achèvement du fonctionnement d'essai du matériel.

Le fournisseur dépêchera, pendant un séjour d'un mois, un technicien au Rwanda qui sera chargé de la formation relative à l'exploitation du matériel livré vis-à-vis des conducteurs. Le fonctionnement d'essai aura ensuite lieu en présence de l'ONATRACOM, du consultant ainsi que des personnes concernées pendant lequel on vérifiera la conformité du matériel avec les spécifications données. La remise du matériel au gouvernement du Rwanda marquera la fin des travaux. Le gouvernement rwandais remettra alors un

CHAPITRE 6 EFFETS ET CONCLUSION DES OPÉRATIONS



Chapitre 6 Effets et conclusion des opérations

6.1 Effets et conclusions

L'Office National des Transports en Commun (ONATRACOM) du Rwanda a développé progressivement par le passé les lignes d'autobus en service ainsi que le nombre de véhicules en exploitation, permettant une augmentation de 2,1 fois du nombre de passagers transportés entre 1986 et 1990, pour atteindre le nombre de 9.700.000 passagers pour cette dernière année. Le nombre d'autobus en service au mois de novembre 1990 était de 177, les effectifs du personnel étant de 662 personnes, ce qui représente un chiffre assez faible de 4,0 personnes par autobus. (Consulter le tableau 6.1 de la documentation pour comparaison avec les autres sociétés de transport par autobus).

Les services des lignes d'autobus sont gérés par le siège social de Kigali ainsi que par les sept succursales régionales du pays et les autobus sont répartis et exploités par ces organismes. Les mécaniciens des ateliers de Kigali et des succursales chargés de l'entretien et des réparations des véhicules ont de bonnes connaissances des autobus construits au Japon et l'approvisionnement des pièces de rechange nécessaires est effectué tous les ans.

Au Rwanda, où les autobus sont le seul moyen de transport, les mesures en matière de transports en commun doivent absolument inclure la préservation et le renforcement des lignes d'autobus de l'Office National des Transports en Commun. Alors que l'on prévoit d'une part une augmentation du nombre de passagers accompagnant le développement économique du pays, la vétusté d'un certain nombre d'autobus ainsi que les fréquentes réparations font obstacle au plan d'exploitation des autobus et entraîne l'augmentation des frais d'exploitation et d'entretien. Pour ce faire, non seulement le développement de nouvelles lignes mais également l'exploitation et l'entretien des lignes d'autobus existantes s'avèrent difficiles.

Le présent projet contribuera à la préservation du système de transports en commun de l'ONATRACOM, en charge de la gestion de ces transports au Rwanda et a par conséquent pour objectif d'aider à l'aménagement des matériels (autobus et accessoires). Le présent projet, qui vise à contribuer à la préservation et au renforcement des lignes d'autobus de l'Office National des Transports, permettra non seulement d'augmenter le transport des passagers et des élèves mais également de dynamiser les échanges économiques interrégionaux et de contribuer à améliorer, directement et indirectement, le niveau de vie de la population et a par conséquent été jugé pertinent dans le cadre de la coopération financière non-remboursable du Japon.

En ce qui concerne la gestion du présent projet, aucun problème n'est à relever puisqu'elle sera effectuée par l'Office National des Transports en Commun (ONATRACOM), sous la tutelle du gouvernement du Rwanda, et que le personnel ainsi que les structures organisationnelles nécessaires sont d'ores et déjà en place. Les effets ainsi que le degré d'amélioration apporté par la réalisation du présent projet sont indiqués dans le tableau 6.1.

6.2 Propositions

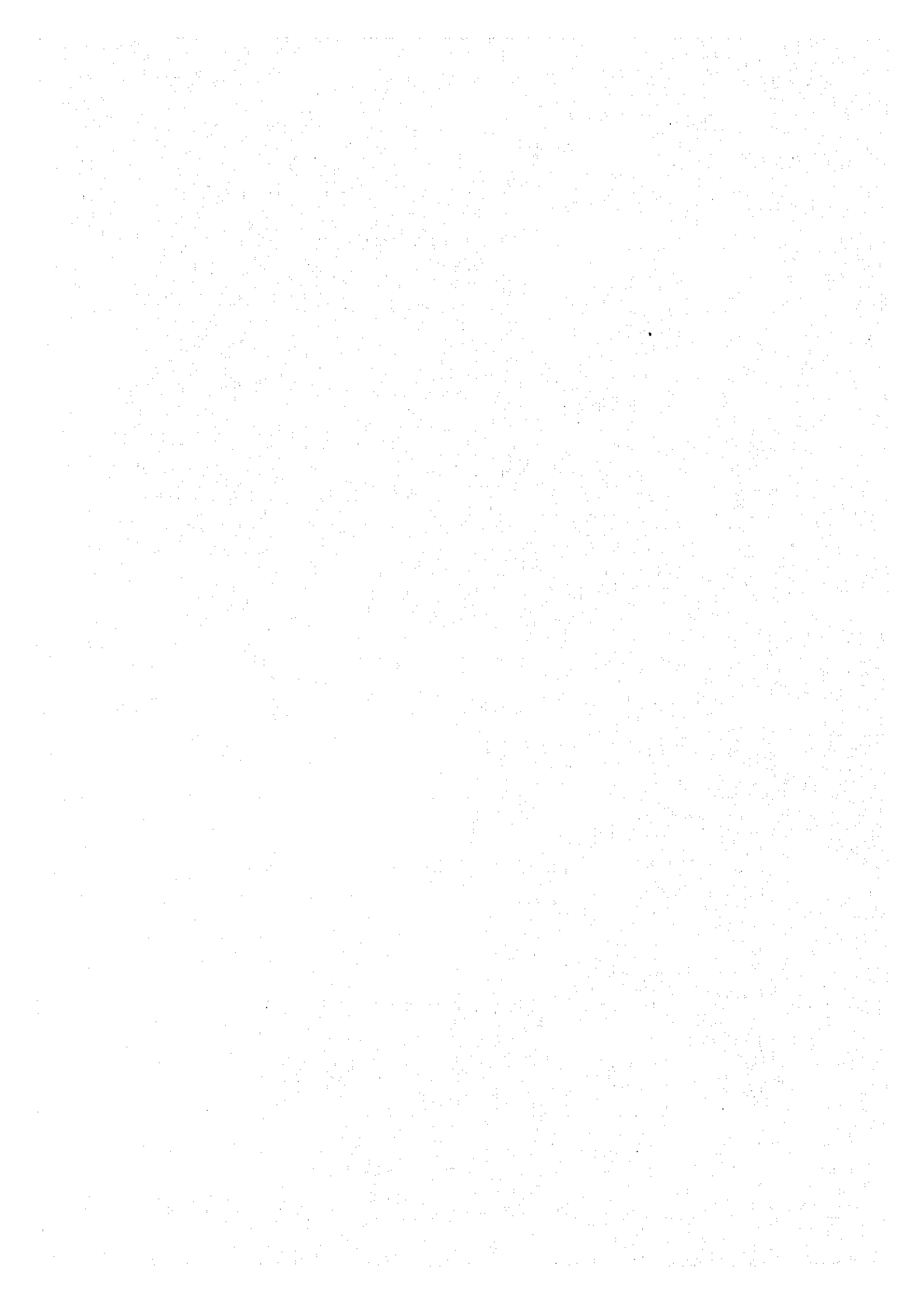
Comme nous l'avons indiqué au paragraphe 4.3.4 du chapitre 4, l'Office National des Transports en Commun a prévu un certain nombre de plans d'amélioration de la gestion mais la mise à exécution des projets nécessitant un certain financement semble difficilement réalisable, en fonction de la situation économique de l'ONATRACOM lui-même ainsi que des mesures prises par le gouvernement du Rwanda. Toutefois, les points suivants pourraient faire l'objet d'un plan sur trois à cinq ans et il serait souhaitable que des efforts autonomes soient entrepris dans la réalisation par étapes de ces objectifs, qui pourraient être réalisés dans un souci d'économie.

- Rénovation des installations et du matériel de réparation
- Rénovation des magasins de pièces
- Etablissement d'un système de formation pour l'amélioration du niveau technique des réparateurs
- Instruction pour la sécurité de la conduite
- Etude des lignes d'autobus et du plan d'exploitation

Tableau 6.1 Effets et améliorations apportées par le présent project

Situation actuelle et problèmes	Mesures du présent projet	Effets et améliorations
<p>1. L'ONATRACOM a augmenté progressivement le nombre d'autobus ainsi que le nombre de lignes et a développé ses services sur la totalité du territoire.</p> <p>Parmi les autobus en service, certains sont très vétustes et nécessitent des frais considérables au niveau entretien et gestion.</p> <p>2. Si 57 autobus sont déclassés comme prévu parmi les 177 véhicules actuellement en service, de nombreuses lignes ne pourront plus être desservies, et il sera nécessaire de réduire le système actuel mis en place par l'ONATRACOM sur l'ensemble du pays.</p> <p>3. La réduction des lignes d'autobus mentionnée ci-dessus va à l'encontre de la politique nationale qui vise à désenclaver les régions et à promouvoir les échanges interrégionaux.</p>	<p>1. Etant donné que des nouveaux autobus seront fournis pour remplacer les véhicules vétustes, il sera possible d'économiser les frais d'entretien et de gestion et d'augmenter également la capacité de transport des autobus dans son ensemble.</p>	<p>1. Le déclassement des autobus vétustes et la fourniture de nouveaux autobus dans le cadre du présent projet contribuera à assainir la gestion de l'ONATRACOM.</p> <p>2. La fourniture de matériel dans le cadre du présent projet permettra de revenir approximativement au nombre actuel de bus en service et, étant donné que l'âge du matériel sera rajeuni, il sera possible d'augmenter la capacité de transport et de répondre à l'augmentation de la demande en transport.</p> <p>3. Etant donné qu'il permettra de renforcer et de maintenir les services d'autobus sur la totalité du pays, ce projet contribuera à l'amélioration du niveau de vie de l'ensemble de la population, au désenclavement des régions et à la promotion des échanges interrégionaux et par conséquent aux mesures prévues dans le plan de développement national.</p>

ANNEXE



Annexe et Documentation

1. Mission d'étude du plan de base
2. Programme de la mission d'étude
3. Procès-verbal des discussions
4. Liste des membres des délégations
5. Documentation

Documentation Tableau 3.1

Plan des activités de l'ONATRACOM pour l'exercice 1992

Documentation Tableau 3.2

Exemples d'acquisition des principaux biens (terrains, immeubles, véhicules) de 1985 à 1992

Documentation Tableau 3.3

Exemple d'acquisition des équipements et outils des ateliers de 1985 à 1992

Documentation Tableau 3.4

Etat actuel des véhicules

Documentation Tableau 6.1

Informations sur les autobus des autres pays

6. Documents collectés

1. Mission d'étude du plan de base

Chef de Délégation et affaires générales

Toshihiko KASAHARA

Directeur-adjoint du Département Passagers de la Direction des Transports
Automobiles du Ministère des Transports

Gestion du projet

Chikao OKABE,

Sous-chef de service de la Section Comptabilité de l'Agence Japonaise de
Coopération Internationale

Plan des transports en commun

Teruhiko HORIE

Département Développement urbain (Conception des transports)
PACIFIC CONSULTANTS INTERNATIONAL

Plan et estimation de l'aménagement des véhicules

Shigemichi NAMIKI

MARUMA TECHNICA CO., LTD

Usine de Sagamihara

Département commercial (véhicules-devis)

Interprète

Yoshihiko MIYAZAKI

MORLA JAPON S.A.

2. Programme de la mission d'étude

Mardi 19 au jeudi 21 novembre 1991

Narita - Paris - Kigali (Arrivée à Kigali à 7 h)

- Jeu. 21 nov. Réunion avec les responsables du gouvernement du Rwanda (au bureau de l'ONATRACOM)
Visite au ministère de la Construction et au ministère des Transports et des Communications
Visite à une gare routière en cours de construction
Visite du terrain destiné à un garage et un atelier
- Ven. 22 Réunion d'explication du rapport préliminaire (au bureau de l'ONATRACOM)
- Sam. 23 Visite et étude du parcours Kigali - Kivu - Nyabisindu - Kigali
- Dim. 24 Repos, réunion interne de la mission
- Lun. 25 Réunion avec ONATRACOM, ministère du Plan
- Mar. 26 Réunion avec ONATRACOM, ministère des Transports
- Mer. 27 Réunion avec ONATRACOM, ministère des Finances, bureau de la Banque Mondiale, ministère des Affaires étrangères, signature des minutes des réunions
- Jeu. 28 Retour au Japon du chef de la Mission et de M. OKABE, poursuite de l'étude des autres membres de la mission
- Ven. 29 Poursuite des discussions avec l'ONATRACAOM et les représentants des ministères concernés
- Sam. 20 Poursuite des discussions avec l'ONATRACAOM et les représentants des ministères concernés
- Dim. 1e déc. Poursuite des discussions avec l'ONATRACAOM et les représentants des ministères concernés
- Lun. 2 Repos, réunion interne de la mission
- Mar. 3 Visite et étude du parcours Kigali - Tomba - Byumba - Kigali
- Mer. 4 Poursuite des discussions avec l'ONATRACAOM et les représentants des ministères concernés
- Jeu. 5 Poursuite des discussions avec l'ONATRACAOM et les représentants des ministères concernés
- Ven. 6 Retour au Japon
- Sam. 7 au lun. 9 décembre
Kigali - Paris - Narita (Arrivée à Narita à 11 h)

3. Process-verbal des discussions

PROCES-VERBAL DE DISCUSSIONS SUR L'ETUDE DU PLAN DE BASE POUR LE PROJET DE RENFORCEMENT ET D'AMENLIORATION DES MOYENS DE TRANSPORT EN COMMUN

L'an mil neuf cent quatre-vingt-onze, le vingt-septième jour du mois de Novembre, ont été clos les travaux concernant l'étude du projet "Fourniture de 100 autobus" pour le renforcement des moyens de transport en commun au Rwanda dans le cadre de la coopération financière non remboursable.

I. INTRODUCTION

En réponse à une requête du Gouvernement de la République Rwandaise, le Gouvernement du Japon a décidé de mener une étude du plan de base pour le Projet de Renforcement et d'Amélioration des moyens de transport en commun en la République Rwandaise, (ci-après désigné comme "Le Projet"), et a confié l'étude à l'Agence Japonaise de Coopération Internationale (JICA).

JICA a envoyé au Rwanda une mission d'étude conduite par Monsieur TOSHIHIKO KASAHARA, Bureau du Trafic Routier, Ministère des Transports, dont le séjour s'est étendu du 21 Novembre au 6 Décembre 1991.

La mission a eu des discussions avec différentes autorités sur l'état actuel d'autobus (les services, les terminaux, des garages et des ateliers de réparation, etc...) et le contenu de la requête du Rwanda.

Faisant suite aux discussions et les enquêtes sur l'état actuel des autobus et le Projet, les deux parties ont confirmé les positions reprises dans les pages qui suivent. La mission va poursuivre l'analyse du Projet et rédigera un rapport vers le mois de Mars 1992.

II. LE SOMMAIRE DU PROJET

1. L'objectif

L'objectif du Projet est le renforcement des moyens de transport par la fourniture d'autobus à l'ONATRACOM afin d'améliorer la qualité du transport en commun au Rwanda à des coûts peu élevés et d'une régularité stable.

2. Rayon d'action du Projet

Les services d'autobus couvrent les grandes routes nationales et les villes principales au Rwanda.

3. Les organisations concernées

Ministère de tutelle: Le Ministère des Transports et des Communications.

Agence d'exécution: L'Office National des Transports en Commun (ONATRACOM).

4. Le contenu de la requête du Gouvernement Rwandais

La fourniture de 100 unités d'autobus:

- 62 autobus de remplacement des autobus réformés,
- 38 autobus de renforcement du parc d'autobus.

- 1) 30 autobus châssis longs d'une capacité d'environ 100 passagers.
- 2) 70 autobus châssis courts d'une capacité d'environ 60 passagers.
- 3) Un lot de pièces détachées pour les rechanges.

- Le nombre et la dimension d'autobus et de pièces devront être définis d'après l'analyse du Projet au Japon par la mission de JICA.

5. Le système de la coopération financière non remboursable du Japon.

- 1) Le Gouvernement Rwandais a entériné le système de la coopération non remboursable du Japon.
- 2) Dans le cas de la réalisation du présent Projet, le Gouvernement Rwandais doit prendre les mesures indiquées au point IV, pour une exécution efficace.

6. Le programme de l'étude

- 1) La mission poursuit l'étude jusqu'au 6 Décembre au Rwanda.
- 2) A partir du Procès-verbal et de l'analyse des résultats de l'étude au Rwanda, JICA va rédiger un rapport et l'expédier au Gouvernement Rwandais le 31 Mars 1992 au plus tard.

III. LE PLAN DES LIGNES EXPLOITEES PAR LES BUS D'ONATRACOM

Les réseaux urbain, périphérique et interurbain exploités par les autobus de l'ONATRACOM figurent dans la brochure "Réseau-Horaire et Tarif" et sur les cartes de circulation ci-annexés.

IV. LES MESURES A PRENDRE PAR LE GOUVERNEMENT RWANDAIS

(Dans le cas de l'exécution de la coopération financière non remboursable du Japon à propos du Projet)

Lors de la mise en oeuvre du Projet, le Gouvernement Rwandais prendra obligatoirement les mesures ci-dessous:

1. Prendre en charge les commissions nécessaires mentionnées ci-après, les services émanant de l'arrangement bancaire avec une banque japonaise agréée pour le change.
 - 1) Commission de Conseil pour l'acquisition de l'autorisation de paiement,
 - 2) Commission de paiement.
2. Assurer le déchargement rapide, l'exonération de taxes, de droits de douane aux frontières du Rwanda ainsi que le transport intérieur rapide des équipements achetés par le fonds accordé.
3. Exonérer les nationaux japonais des droits de douane, des taxes intérieurs et d'autres charges financières qui pourraient être imposés au Rwanda, pour la fourniture des équipements et des services faits en vertu des contrats vérifiés.
4. Accorder aux nationaux japonais dont les services sont nécessaires à propos de la fourniture des équipements et des services effectués en vertu des contrats vérifiés, les facilités nécessaires pour leur entrée et leur séjour au Rwanda.
5. Assurer que les équipements fournis seront entretenus et utilisés d'une manière convenable et efficace.
6. Préparer le personnel et le budget nécessaires pour la gestion et l'entretien des équipements du Projet.
7. Pour la mise en oeuvre du présent Projet, prendre en charge tous les frais nécessaires autres que ceux qui font l'objet de la coopération non remboursable.

V. DISCUSSIONS D'ORDRE GENERAL

1. La partie rwandaise a informé la délégation japonaise que deux autres projets intimement liés à la fourniture de 100 autobus devraient retenir leur attention à savoir:
 - la construction de 5 garages pour un coût total d'environ 500 millions de Yens, soit 1 garage à KIGALI et 4 garages dans les Succursales: GITARAMA, KIBUYE, CYANGUGU, RUHENGARI, pour assurer un meilleur suivi de la maintenance et pour l'utilisation optimale des autobus dont dispose et disposera l'ONATRACOM .
 - la demande d'un expert en économie des transports en commun dans le but de conseiller les services de l'ONATRACOM.
2. La partie rwandaise a également rappelé la question concernant le remplacement de l'expert japonais qui assurait le suivi de la maintenance et la formation des mécaniciens.
3. La construction d'un garage moderne et d'un immeuble administratif au nouveau site de l'ONATRACOM (+ 3 ha) visité par les deux parties est également en relation étroite avec la fourniture de 100 autobus entre autres pour:
 - Le dégagement du parking du dépôt actuel,
 - Entretien et maintenance plus efficaces,
 - Lancement des autobus desservant les lignes périphériques en évitant les parcours à vide.
4. Concernant ces autres projets évoqués par la partie rwandaise, la délégation Japonaise a souligné que la présente mission, dont le séjour est limité, concerne uniquement la fourniture de 100 autobus.

La délégation japonaise a émis le souhait que la demande d'ONATRACOM soit introduite auprès des instances concernées.
5. En compagnie des représentants de l'ONATRACOM,
 - la délégation japonaise a visité les marchés et les gares routières pour bus et taxis à KIGALI et GITARAMA, la Succursale de l'ONATRACOM à KIBUYE et le terminus de la ligne KIGALI-KIBUYE.
 - des contacts d'information ont été pris par ladite délégation au Ministère du Plan, au Ministère des Finances et au Ministère des Transports et des Communications.
 - des investigations ont été menées au bureau de la Banque Mondiale à KIGALI.
 - enfin, la délégation a été reçue à deux reprises au Ministère des Affaires Etrangères et de la Coopération Internationale par le Secrétaire Général dudit Département.

6. Concernant la présentation du rapport en français qui constitue la dernière étape du programme des activités de l'étude du plan de base qui interviendra en Mars 1992, la partie rwandaise a exprimé son inquiétude quant au retard de cette étape, étant donné que l'année budgétaire au Japon se termine fin Mars.

La mission Japonaise se félicite vivement du climat de franche collaboration qui a caractérisé ses divers contacts auprès de l'Administration Rwandaise et adresse ses sincères remerciements à tous ceux qui de près ou de loin l'ont aidé dans l'accomplissement de sa mission au Rwanda.

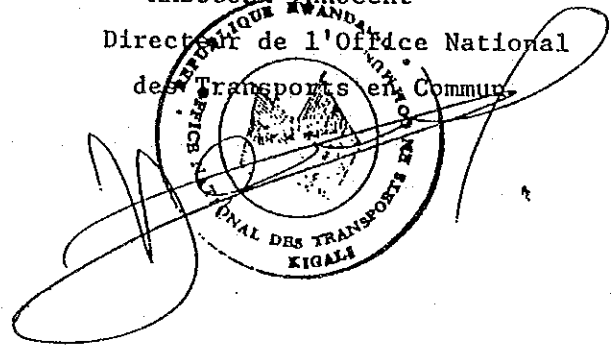
POUR LA DELEGATION JAPONAISE

Toshihiko KASAHARA
Chef de la Mission d'Etude
du Plan de Base, JICA

Toshihiko Kasahara

POUR LA DELEGATION RWANDAISE

KABOGOZA Innocent
Directeur de l'Office National
des Transports en Commun



4. List des membres des délégations

MINISTERE DES AFFAIRES ETRANGERES ET DE LA COOPERATION INTERNATIONALE

- Monsieur INSONERE Simon, Secrétaire Général.
- Monsieur MULINDAHABI Dominique-Savio, Directeur Général de la coopération.
- Monsieur UWIMANA Laurent, Division ASIE.
- Monsieur SHAPULE Anaclet, Protocole.
- Monsieur RUGWIZANGOGA Ladislas, Division ASIE.

MINISTERE DES TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

- Monsieur MUTEMBEREZI Pierre Claver, Directeur Général des Transports.
- Monsieur MAGAMBO Francois, Directeur des Transports Intérieurs.
- Monsieur SILAS Kanamugire, Chef de Plan & Programme des Transports.

OFFICE NATIONAL DES TRANSPORTS EN COMMUN

- Monsieur BAGAMBIKI Emmanuel, Président du Conseil d'Administration.
- Monsieur KABOGOZA Innocent, Directeur.
- Monsieur HABYARIMANA innocent, Chef de Service Administratif et Financier.
- Monsieur MUREKEZI Emmanuel, Chef de Service d'Exploitation.
- Monsieur NZAJYIBWAMI Simon, Chef de Magasin Central.
- Monsieur HAKIZIMANA André, Chef de la Section Comptabilité Générale.
- Monsieur NTABARESHYA J. Népomuscène, Chef de Section Transports en Commun.
- Monsieur NDARUHEKERE Antoine, Responsable de la Vérification.
- Madame MUKARUGIRA Félicité, Chef du Secrétariat Général.
- Monsieur NTAHORUGIYE Damien, Chef de Garage Diesel.
- Major MUGABO Emmanuel, Chef de Section Etudes et Programmes.
- Monsieur BIGIRIMANA Aloys, Attaché à la Section Etudes et Programmes.
- Monsieur MAKUZA Bernard, Chef de la Section Inspection Financière.
- Monsieur MUNYARUKINA Léopold, Chef de Section Gestion et Appropriations.

MINISTERE DES PLAN

- Monsieur PERELIKE Froduald, Chef de la Programmation de Resouce Humaines.
- Monsieur MUNYENIANA Thassien, Agnet de la Statistique.
- Monsieur HABUMUREMYI H Joseph, Directeur de la Programmation de Investissements.
- Monsieur UWIMANA Antoine, Directeur de l'Analyse Macroéconomique.

MINITRAPE

- Monsieur Mambo Antoine, Chef de Garage de Ponts et Chaussées, Atelier-Central-Kigali.

BANQUE MONDIALE

- Monsieur AKPA K Emmanuel, Representent Resident au Rwanda, Departement des Pays de Grands Lacs et de l'Océan Indien, Region Afrique.

JOCV

- Monsieur Hiroki EBARA, Representent au Ruwanda de Service des Volontaires Japonais pour l Coopération à l'tranger (JOCV de l'JICA)

5. Documentation

Documentation Table 3.1 PROJET DE PROGRAMME D'ACTIVITES DE L'ONATRACOM POUR 1992 INTRODUCTION:

Le présent programme d'activités de l'ONATRACOM pour l'exercice 1992 s'inspire largement de l'adoption par le Conseil d'Administration, du Programme de l'Office, tel qu'arrêté en séance du 16 février 1990, du Procès-verbal de Remise et Reprise entre le Gouverneur de la B.N.R. et le Directeur de l'ONATRACOM en date du 26 décembre 1990, des Conclusions du Conseil d'Administration, prises en sa séance du 17 juillet 1991 et enrichi par de Nouvelles actions à entreprendre, issues de différents services de cet Etablissement Public. L'on se rappelle, en effet, que dans le cadre du programme d'activités pour l'exercice 1990, le Conseil a adopté 34 Axes de Progrès. C'est pourquoi, avant d'entreprendre de nouvelles actions de production, il importe au plus haut point de jeter un coup d'oeil sur des axes de progrès programmés en cette période en vue de se rendre compte de leur réalisation et de leur impact sur l'ensemble de la politique d'exploitation et de la gestion de cette Entreprise Publique.

Nul n'ignore cependant qu'avec l'éclatement de la guerre en Octobre 1990, certains axes ont été interrompus et que l'Office a été rendu incapable par les circonstances du moment pour fixer un autre programme d'activités pour 1991. Il a été donc obligé de poursuivre l'exécution des actions arrêtées en 1990. Ceci dit, il est nécessaire de revenir sur les axes de progrès approuvés par le d'Administration en sa réunion tenue le 16 Février 1990 en vue d'évaluer leur degré d'exécution pour 1990-1991.

1. EVALUATION DES AXES PROGRAMMES POUR 1990

Axe 1: Etude de Rentabilité des Lignes

Chaque année, depuis 1985, cet axe de progrès est maintenu. Il consiste en relevés statistiques de déficits des lignes, issus d'une étude faite par l'Office en collaboration avec la Centrale Comptable et Organisation de la Présidence de la République. L'étude de rentabilité des lignes a été poursuivie pour la période de 1991, malgré les difficultés bien connues nées de la guerre. Comme l'objectif de cet axe est de dégager clairement à base de données statistiques, le gain ou la perte pour aider à constituer un dossier de demande de subvention compensatoire, cet axe sera maintenu pour l'exercice 1992.

Axe 2: Négociation d'un Contrat-programme entre l'ONATRACOM et l'Etat

L'objectif principal de cet axe de progrès qui découle de l'axe 1 est de parvenir à un contrat-plan entre l'Etat et l'ONATRACOM. Cette convention devra indiquer clairement les obligations de chaque partie et amener l'Etat à s'engager à couvrir les pertes causées par certaines contraintes imposées par lui à l'ONATRACOM comportant notamment:

Le transport à un tarif de faveur des agents de l'Etat et des élèves et le désenclavement des régions du pays sur des itinéraires non rentables. Le projet de Contrat-programme a été soumis aux instances compétentes et se trouve sous examen du CIC Ministériel en matière de Politique Economique. Cet axe de progrès sera reconduit pour l'exercice 1992.

Axe 3: Informatisation des Services de l'ONATRACOM

Le but principal d'informatiser les Services de l'ONATRACOM est de rentabiliser au maximum ses centres d'activités et d'atteindre plus d'efficacité. C'est dans cette optique que l'ONATRACOM avait demandé le concours de la Centrale Comptable et Organisation pour établir un "Schéma-directeur" fin de démarrer sur des bases solides qui tiennent compte du développement des activités de l'Office et de ses contraintes au niveau de l'exploitation et de la gestion. Ayant été achevé par les Services Techniques de l'ONATRACOM et de la C.C.O., le Schéma-directeur a été approuvé par le Conseil d'Administration en sa séance du 17 juillet 1991. Il a marqué son accord pour l'exécution du projet moyennant un montant de dix millions de Francs Rwandais pour le démarrage.

Il a en outre recommandé que le chronogramme lui présenté soit respecté. Dans le soucu de mieux débiter les travaux de mise en place de ce Service Informatique, il a été demandé à l'informaticien de la C.C.O de préparer un cahier des charges pour un appel d'offres restreint. Compte tenu de son importance, cet axe sera maintenu pour l'exercice 1992.

Axe 4: Conception d'un Tableau de bord des activités de l'Office

Dresser un tableau de bord équivalent à produire presque un bilan chaque fin du mois afin d'être à mesure de redresser la situation si nécessaire. C'est un outil indispensable dans la gestion d'une Entreprise Commerciale. L'axe de progrès n'a pas été réalisé, il est reconduit pour l'exercice 1992.

Axe 5: Mise sur pied d'une Section d'Inspection

Le Service "Inspection" existe pour le contrôle des autobus. Mais l'organigramme prévoit également l'Inspection Financière (Contrôle financier). En ce qui concerne le contrôle des autobus sur les lignes, il a été reproché à l'ONATRACOM d'utiliser des véhicules, gonflant ainsi les charges de carburant et des frais de mission, alors qu'il y a moyen de faire le même travail à bord des autobus et se pointer au lieu de croisement de ceux-ci sans nécessairement disposer d'un véhicule. La réponse donnée au Conseil est que l'ONATRACOM utilise effectivement les deux systèmes et que le fait de se fier uniquement au système à bord d'autobus n'a pas donné de bons résultats.

Ce système ne permet pas de croiser en un bout de temps les autobus de plusieurs lignes et n'est pas mobile. De surcroît, un contrôle n'est valable que par l'effet de la surprise. Comme la distinction et la séparation de ces deux types d'inspection, Inspection des autobus sur les lignes et Inspection financière, sont nécessaires, cet axe sera maintenu pour la période 1992. Il faudra donc restructurer les deux services en distinguant les deux volets conformément à l'Arrêté Présidentiel n° 317/10 du 02 octobre 1978 portant organisation et attributions des services de l'ONATRACOM.

Axe 6: Supports publicitaires à la Gare routière et sur les Bus

Au cours de sa réunion, le Conseil avait trouvé que les supports publicitaires constituent une source de revenus et avait demandé d'exploiter rapidement cette activité. En dépit du faible développement de l'activité du secteur de publicité dans notre pays et suite aux effets négatifs engendrés par la guerre et la dévaluation de la monnaie internationale, les démarches faites auprès de la diverses firmes commerciales oeuvrant à la capitale n'ont pas abouti.

Etant donné la situation économique et financière très critique que connaît notre pays, il faudra attendre que cette situation s'améliore pour relancer l'activité auprès des Entreprises Commerciales du Secteur privé.

L'action est reconduite pour 1992.

Axe 7: Rehaussement du tarif du courrier postal

L'ONATRACOM estime que la somme de 1.000.0000 FRW arrêtée depuis 1969 pour transporter les colis postaux ne suffit plus à cause du volume du courrier qui a considérablement augmenté.

Cet axe est reconduit chaque année. Le Ministère de Tutelle est d'accord pour rehausser le tarif mais se heurte à la compression budgétaire imposée par le Ministère des Finances. Etant donné que l'Office tient à rehausser ses recettes pour améliorer sa gestion, cet axe est reconduit pour l'exercice 1992.

Axe 8: Organisation de Sessions de Formation périodiques pour le Personnel

Dans une Entreprise Commerciale comme l'ONATRACOM, le volet "Formation" constitue un des critères de performance et d'efficacité de l'Entreprise. L'action est considérée comme une des priorités, car elle permet une ouverture d'esprit et un contact permanent avec le développement de la science et de la technologie. Elle contribue enfin à l'épanouissement et au rendement du personnel. C'est dans cette ligne que des stages et des recyclages ont été organisés.

a) Formation interne

- En 1990, l'Office a organisé une session de formation pour les Chefs Comptables de Succursales.
- En 1991, il a été organisé une session destinée aux Comptables du Siège à KIGALI.
- Par ailleurs, la Centrale Comptable et Organisation a pu initier deux agents de cadre à la technique informatique en ce qui concerne l'étude de rentabilité des lignes et l'actualisation de données statistiques de la période 1990.

b) Formation externe

Dans le cadre de réalisation de cet axe de progrès, le Chef de la Section Transports en Commun a pu bénéficier en 1991, d'une bourse de stage au Japon pour une durée de trois mois.

Un agent attaché à la Section "Etudes et Programmes" a bénéficié cette même année d'une bourse de stage de trois mois au NIGERIA.

L'Office prévoit pour le volet "Formation" dans son plan de formation transmis au Ministère de la Fonction Publique et de la Formation Professionnelle, au MINIPLAN et à la C.C.O., des sessions de formation en informatique, inspection financière, la bureautique ainsi que le recyclage des aides-mécaniciens. Cet axe est donc reconduit, vu son importance.

Axe 9: Organisation de l'entretien et de la réparation des véhicules officiels, suite aux recommandations de la réunion conjointe du Comité Central du M.R.N.D. et du Gouvernement du 06 au 21 décembre 1989.

Le Conseil d'Administration avait demandé à l'ONATRACOM de transmettre à la Tutelle, un dossier comprenant principalement les points suivants pour l'exécution d'une telle décision:

1. L'Etat devrait limiter le nombre de marques de ses véhicules, et maintenir au plus 3 marques représentées au Rwanda.
2. L'ONATRACOM bénéficierait d'une caution préalable afin de résoudre le problème du fonds de roulement.
3. Le fonds de roulement ainsi constitué serait utilisé pour la constitution d'un stock minimum de pièces de rechange de première nécessité.
4. La formule de sous-traitance de la maintenance des véhicules officiels aux garages privés reconnus vient de pair avec la limitation des marques. Etant donné l'ampleur et les conséquences de la guerre, cet axe de progrès n'a pas été réalisé et sera reconduit pour la période 1992.

Axe 10: Restructuration du Magasin

Le but de cette restructuration est de permettre le suivi de la gestion des magasins et d'en assurer le contrôle. L'axe est retenu pour l'exercice 1992.

Axe 11: Création d'une ligne CYANGUGU-GISENYI via KIBUYE

Pour suppléer au déclassement des deux bateaux MUHABURA et NYUNGWE en état très vétuste, l'Office envisage l'ouverture de la ligne CYANGUGU-GISENYI VIA KIBUYE. Cet axe est maintenu pour l'exercice 1992 pour autant que la route soit bien entretenue.

Axe 12: Elaboration d'un Règlement d'Ordre Intérieur

L'avant-projet a été préparé et sera soumis à l'examen du Conseil d'Administration. Il convient à cet effet de noter que le Ministère des Finances à l'heure actuelle un projet de révision du Décret-loi n°39/75 régissant les Etablissements Publics.

Axe 13: Recrutement du personnel qualifié pour les postes vacants

Cet axe est progressivement réalisé, puisque certaines nominations ont été faites, mais comme l'Office compte instaurer un service d'informatisation de ses services, il devra procéder à d'autres recrutements nécessaires. Cet axe est à maintenir pour 1992.

Axe 14: Amélioration du transport urbain

L'ONATRACOM se fixe comme objectif d'améliorer la régularité, la qualité et la rapidité du transport urbain et le suivi du comportement des chauffeurs et des convoyeurs. Il optera de plus en plus pour un modèle "Bus long châssis" dans sa deserte de la population urbaine. L'axe est à retenir pour 1992.

Axe 15: Mise en application de la feuille de parcours

Remplie en cours de route, la feuille de parcours rassemble une série d'informations statistiques utiles. L'axe est maintenu pour 1992, dans le cadre de l'informatisation.

Axe 16: Etudes des modalités d'installation des panneaux d'arrêt et horaires sur les lignes interurbaines, périphériques et urbaines

Le Ministère des Travaux Publics, de l'Energie et de l'Eau avait accepté d'installer ces panneaux d'arrêts. L'objectif serait qu'à tout moment, le passager puisse être informé que tel bus passera à cet arrêt à l'heure indiquée. L'axe est à reconduire pour 1992.

Axe 17: Etude pour la construction des garages de KIGALI (REMER) et de KIBUYE

Pour la construction des garages, une requête a été introduite auprès du Japon et le projet a été soumis au MINPLAN dans le cadre du Programme des Investissements Publics (P.I.P.).

Mais en attendant, l'Office a acheté un petit garage à KIBUYE dont le paiement se fait par tranches. Il reste à y affecter le personnel technique équipé.

Pour REMER III (voir axe 29), il s'agit de construire un dépôt secondaire pour les autobus et les travaux sont en cours. L'axe est poursuivi pour 1992.

Axe 18: Etudes de la création des lignes KIGALI-BUJUMBURA et autres lignes

Etant donné la situation géopolitique du moment, cet axe de progrès n'est pas à maintenir dans le programme d'activités de l'ONATRACOM pour 1992.

Axe 19: Rentabilisation de la Section "Tour"

L'ONATRACOM possède un atelier qui pourrait être une source de recettes s'il était bien équipé et bien exploité. Il faudra relancer l'idée de mettre en valeur les machines existantes et en acquérir d'autres. L'axe est reconduit pour 1992.

Axe 20: Equipement de l'Infirmierie

Cet axe a été réalisé.

Axe 21: Développement du Service de la Documentation

Depuis qu'une personne s'occupe du service de la documentation, il se développe et se diversifie chaque jour davantage.

Axe 22: Publication des rapports périodiques sur l'activité "Contentieux" (accidents, jugements et assurances)

Le Conseil d'Administration avait demandé de mettre en balance les coûts et les avantages, d'analyser surtout les sur-primés. Il avait aussi demandé de comparer les offres concurrentielles des deux Sociétés d'assurance: SONARWA et SORAS. Ce qui a été réalisé en faveur de la SONARWA. Comme la publication des rapports périodiques sur l'activité de ce service permet de connaître la réalité: nombre d'accidents, nombre de jugements gagnés ou perdus par l'ONATRACOM, volume de dédommagements des sinistrés en valeur monétaire par an, etc. Cet axe sera maintenu pour 1992.

Axe 23: Requête au MINIJUST en vue d'obtenir la qualification d'O.P.J. pour les Contrôleurs des autobus sur les lignes

L'obtention de la qualité d'O.P.J. aiderait les Inspecteurs à sanctionner certains abus rencontrés à bord des autobus, tels que le resquillage, les vols, etc. La requête a été rejetée par le MINIJUST.

Axe 24: Mise à jour de la brochure "Réseau-Horaire-Tarif et Carte du Réseau

L'ONATRACOM édite chaque année un petit livret "Réseau-Horaire-Tarif". Il indique les lignes exploitées, les horaires de départ et d'arrivée, et le tarif correspondant par ligne.

Compte tenu du retard dû aux raisons indépendantes de sa volonté (documents brûlés chez SIEVA et reconstitution d'un nouveau dossier), l'Office a publié ce livret cette année 1991. Etant donné l'emprise de la guerre et l'insuffisance du charroi devant desservir au maximum les lignes existantes, cet axe ne sera pas repris pour l'année 1992.

Axe 25: Exploitation des rapports de mission transmis par les Contrôleurs

L'examen de ces rapports permet de se faire une idée sur les anomalies constatées sur le terrain, et de prendre des mesures pour les redresser. Ce qui se fait au niveau de la Direction. Cet axe est reconduit pour la période 1992.

Axe 26: Centralisation des statistiques de l'Office

Comme le personnel affecté à la statistique vient d'être regroupé dans un même local, cet axe sera mieux réalisé pour la période 1992 en préparation de l'informatisation de l'Office.

Axe 27: Etude du tarif zonal

L'étude amorcée n'a pas été finalisée et le moment ne s'y prête pas. Cet axe est ajourné.

Axe 28: Construction d'un immeuble administratif dans l'enceinte de l'Office

Les services de l'ONATRACOM travaillent à l'étroit, et les effectifs ont augmenté et continuent à s'accroître en fonction de nouvelles activités. Dans la réunion du 15 mars 1990, le Conseil d'Administration a examiné cet axe de progrès. Le Conseil a tiré les conclusions suivantes:

- a) La construction de l'immeuble se justifie, car il permettra au personnel de l'Office de travailler à l'aise, de pouvoir exploiter les services de cet Office, l'étroitesse des locaux étant un handicap.

- b) L'expansion de l'Office, avec toutes les prestations que le pays attend de lui (transport scolaire, transport urbain et interurbain, réparation du charroi) justifie l'opportunité d'un immeuble administratif.
- c) Pour le financement: 1° Le Conseil avait décidé d'accroître la tranche annuelle. Celle-ci devait passer de 15 à 20 millions par an. La réalisation de cet axe est conditionnée par l'achèvement de l'aménagement du parking de REMERA. Cet axe est à poursuivre au cours de l'exercice 1992. Mais en attendant, l'Office a procédé à une extension des bureaux qui abritent pour le moment la Centrale téléphonique, la Section Etudes et Programmes, l'Inspection Financière et une salle de réunion polyvalente. 2° Le Japon semble intéressé par ce projet. Les démarches sont en cours.

Axe 29: Construction d'un dépôt secondaire à REMERA III

Le Conseil d'Administration a approuvé le projet relatif à l'aménagement du parking de REMERA III lors de la réunion du 16 février 1990. Après la soumission, le marché a été attribué à l'Entreprise USENGIMANA Richard avec un délai de six mois. L'axe sera poursuivi selon les termes du contrat passé entre l'Office et l'Entreprise.

Axe 30: Lutte contre les accidents notamment par l'usage de l'alcotest et l'installation des tachygraphes dans les autobus

Les tachygraphes sont en usage depuis 1989 pour prévenir et réprimer les abus. Il faudra utiliser également les alcotests et lutter contre les excès de vitesse. Cet axe est maintenu pour l'exercice 1992.

Axe 31: Obligations de bons de commande visés et renforcement du service de recouvrement

Compte tenu des factures impayées des Ministères et Etablissements Publics, il est impératif d'exiger un bon de commande visé. Il est également demandé plus de rigueur au service de recouvrement. L'axe est repris pour l'exercice 1992.

Axe 32: Achat du matériel anti-incendie

L'ONATRACOM dispose des extincteurs. Le Conseil avait demandé de vulgariser leur mode de fonctionnement au cours de sessions de formation. Il avait en outre proposé que l'Office envisage la possibilité de se procurer un camion anti-incendie. Etant donné la crise économique actuelle et la baisse

vertigineuse des recettes, il est difficile de prévoir l'acquisition du camion anti-incendie pour 1992.

Axe 33: Prévoir un équipement et un outillage des garages

Un équipement moderne et performant est gage de la rentabilité. C'est pourquoi il est nécessaire de prévoir un équipement suffisant et performant.

En ce qui concerne le camion dépanneur, Le Conseil avait demandé à l'Office d'en faire une publicité, car celui-ci dispose d'un matériel performant qui peut rapporter quelques recettes. A tenter en 1992.

Axe 34: Rentabilisation des garages des succursales

Les garages des succursales seront rentabilisées, notamment dans le cadre de l'axe 9.

Axe 35: Construction Garage CYANGUGU

La Régie des Aéroports réclame pour les hangars que l'Office occupe à KAMEMBE, un loyer trop élevé. Le MINITRAPE approché à cet effet a mis à la disposition de l'ONATRACOM une parcelle portant le n° 282 située à NGUMAGUMA-CYANGUGU. L'objectif serait d'y ériger un garage, un bureau et quelques logements pour le personnel.

Après ce tour d'horizon, on se rend compte que la guerre a paralysé la réalisation de quelques axes de progrès arrêtés par le Conseil d'Administration dans ses diverses réunions. Aussi, est-il plus réaliste de reconduire ces axes de progrès.

II. DOSSIERS PRIORITAIRES

1. L'aménagement du Parking de REMERA III

En ce qui concerne ce dossier, outre le contrat passé entre l'Office et l'Entrepreneur et la désignation du Fonctionnaire-dirigeant, il est constitué à cet effet une Commission de suivi composée de: 1. Chef de Section Etudes et Programmes, 2. Service Administratif et Financier, 3. Chef de garage Diesel, 4. Service d'Exploitation. Ces quatre responsables assureront le suivi du projet en collaboration avec le Fonctionnaire-dirigeant.

2. Informatisation des Services de l'ONATRACOM

Le dossier technique étant avancé, il reste à disposer d'un cahier des charges pour démarrage. L'informaticien CCO parti pour un stage d'un mois devait revenir au cours du mois de novembre 1991 et disponibiliser le cahier des charges vers la fin du mois de novembre 1991.

3. Poursuite de la requête introduite auprès du Gouvernement Japonais

La table ronde concernant le Rwanda se tient à GENEVE au mois de novembre 1991. Pour l'Office, il s'agira de faire passer deux projets. inscrits au P.I.P.:

- a) Fourniture de 100 autobus (1002-93)
- b) Construction de 5 garages à KIGALI et dans les Succursales (1993-94)

4. Contrat-Programme entre l'Etat et l'ONATRACOM

Ce dossier devra également retenir l'attention pour que, une fois la situation redevenue normale, le CIC Minsitériel se penche sur ce document.

5. Mise sur pied de l'Inspection Financière

Les bureaux et le personnel étant prêts, le service a été lancé afin de juguler les détournements de tout genre et permettre un meilleur suivi de la gestion journalière de l'Office en matière financière.

6. Poursuite du Plan de Formation arrêté et transmis aux instances compétentes

Sur le plan de la formation permanente, il faudra, dans la mesure du possible, organiser des sessions de formation interne, chercher, comme par le passé, des bourses de stage ou de voyage d'étude afin que le personnel de conception et d'exécution puisse bénéficier de la formation continue. Les requêtes introduites auprès du MINIPLAN et au MINIFOP en ce qui concerne les demandes de financement des stages seront suivies de près.

Kigali, le 8 novembre 1991

Le Directeur de l'ONATRACOM

KABOGOZA Innocent

Documentation Tableau 3.2

Exemples d'acquisition des principaux biens
(terrains, immeubles, véhicules) de 1985 à 1992

Année	Rubrique	Dépenses Frw
1985	- Construction de l'annexe section D'ebosselage au Garage Essence	376.190
	- Acquisition du terrain pour 20 bâtiments d'habitations de Nyamirambo	4.930.887
	- Acquisition de 20 maisons d'habitations par la Caisse des hypothèques du Rwanda	49.782.455
	- Acquisition de Corolla Toyota A.51.97	1.073.675
	- Acquisition de Corolla Toyota A.51.98	1.073.675
	- Acquisition de Jeeps Suzuki A.55.39	690.172
	- Acquisition de Jeeps Suzuki A.55.40	690.172
	- Total partiel	58.607.226
1986	- Construction de la maison d'habitation chef de garage Butare	312.891
	- Acquisition de 2 bus Nissan Diesel (A.53.13 et A.58.14 long châssis)	17.047.806
	- Acquisition de 2 minibus A.58.38 et A.58.39	5.404.306
	- Acquisition de Jeeps Suzuki A.61.10	987.735
	- Acquisition de Jeeps Suzuki A.61.11	987.735
	- Tracteur pour urgence, Hi-Lux, double cabine A.61.12	1.738.396
	- Acquisition de véhicules pour la direction A.60.40	3.126.258
	- Total partiel	29.605.101
1987	- Construction d'un atelier de réparation pour véhicules diesel (participation par avance de trésor payée par ONATRACOM)	30.000.000
	- Construction de deux bâtiments d'habitation pour chef de Garage et comptable à Ruàhengeri	1.540.980
	- Acquisition de minibus Mitsubishi A.69.89	3.100.000
	- Acquisition de Toyota Hi-Lux A.63.06	1.332.708
	- Acquisition de Jeeps Suzuki A.69.44	1.027.022
	- Acquisition de Jeeps Suzuki A.70.03	1.027.022
	- Total partiel	38.027.732
1988	- Acquisition de Jeeps Suzuki A.74.82	1.208.948
	- Acquisition de Jeeps Suzuki A.74.83	1.208.948
	- Construction auxiliaire pour service de comptabilité et archives des documents	913.035
	- Total partiel	3.330.931
1989	- Acquisition de Toyota Hi-Lux A.76.55	1.370.089
	- Acquisition de motos pour Kibuye A.14.68	159.840
	- Construction de guichets de vente des tickets et du comptoir n°3	869.304
	- Construction auxiliaire pour service d'inspection de Ruhengeri	83.350
	- Total partiel	2.482.508

Année	Rubrique	Dépenses Frw
1990	- Terrain pour garage de Kibuye	1.833.214
	- Depot de Kibuye	2.112.042
	- Kiosque de la gare routière de Kigali	192.600
	- Bureau des impôts de la gare routière	321.754
	- Construction d'une cuisine à Kibungo	171.225
	- Construction d'un magasin pour carburant à Byumba	224.819
	- Terrain pour garage de Remera (29.834 m²)	22.756.084
- Total partiel		
1991	- Construction d'une salle de conférence, Bureau de Recherche et de Planification, et d'un bureau pour service d'inspection	3.376.682
	- Garage de Remara (en cours de construction)	50.878.152
	- Aménagement des installations téléphoniques	2.216.335
	- Total partiel	56.471.163
1992	- Equipement et outillage pour section réparation et carburant	3.420.000
	- Construction d'une maison d'habitation pour le directeur	15.000.000
	- Aménagement et clôture des ateliers de réparation de Ruhengeri et de Cyangugu	10.000.000
	- Acquisition de matériel pour mise en place d'un système informatique	15.690.214
	- Total partiel	44.110.214
Total de la première partie (1985-1992)		174.582.900

ONATRACOM (janvier 1992)

Documentation Tableau 3.3

Exemples d'acquisition d'équipements et outils
des ateliers de 1985 à 1991

Année	Rubriques	Qté	Prix unitaire	Dépenses Frw
1985	Lampe stroboscopique	1	40.266	40.266
	Ohmmètre	1	41.937	41.937
	Appareil à souder	1	85.574	85.574
	Cric Tanganika	1	45.000	45.000
	Jeu clé à douilles	1	23.052	23.052
	Cric Tanganika	1	21.375	21.375
	Moteur électrique	1	28.885	28.885
	Manomètre à jeu	1	33.960	33.960
	Cric Tanganika	1	33.622	33.622
	Total partiel			353.651
1986	Etay parallèle	1	30.626	30.626
	Foreuse électrique	1	21.515	21.515
	Cric hydraulique pr. déboss.	1	86.274	86.274
	Générateur (à carburant)	1	105.000	105.000
	Torche	1	33.200	33.200
	Total partiel			276.615
1987	Outil. pour res. à bond	1	107.635	107.635
	Cisaille	1	32.533	32.533
	Ponceuse	1	22.306	22.306
	Grue élévateur	1	585.201	585.201
	Ponceuse	1	21.402	21.402
	Moteur électrique	1	33.248	33.248
	Ponceuse	1	24.402	24.402
	Jeu chalumeau	1	51.500	51.500
	Jeu chalumeau	1	51.500	51.500
	Foreuse manuelle	1	21.453	21.453
	Ponceuse	1	26.000	26.000
	Coffre out. à tronçonner	1	50.000	50.000
	Total partiel			1.027.100
1988	Générateur (essence)	1	137.486	137.486
	Meuleuse électrique	1	35.368	35.368
	Chargeur de batterie	1	62.967	62.967
	Ponceuse	1	27.500	27.500
	Jeu chalumeau	2	27.500	55.000
Total partiel	1	53.153	53.153	
			343.974	

Année	Rubriques	Qté	Prix unitaire	Dépenses Frw
1989	Ponceuse	1	20.000	20.000
	Meuleuse	1	39.298	39.298
	Cric Tanganika	1	52.800	52.800
	Etau parallèle	3	50.981	152.943
	Pont élévateur	1	583.201	583.201
	Pencense	1	23.988	23.988
	Foreuse	1	23.744	23.744
	Foreuse	1	20.808	20.808
	Foreuse	2	23.744	47.488
	Foreuse	2	20.808	41.616
	Outils pour changement de pneus	1	1.076.383	1.076.383
	Outils pour tôlerie	1	84.695	84.695
	Total partiel			2.168.964
	1990	Générateur à acétylène	1	166.152
Générateur à acétylène		2	154.007	308.014
Chargeur de batterie		1	29.814	29.814
Total partiel				503.980
1991	Ponceuse	1	38.944	38.944
	Marqueurs	2	97.954	195.908
	Ruban (ONATRACOM)	2	61.546	123.092
	Ensemble d'estampillage	2	61.546	123.092
	Ponceuse	2	38.792	77.583
	Eau parallèle	1	23.100	23.100
	Total partiel			581.719
Total 1985 - 1991				5.256.003

ONATRACOM (janvier 1992)

Documentation Tableau 3.4 Etat actuel des véhicules

(1 / 8)

Rubrique	N° d'inspection	N° moteur	N. carrosserie	Année d'achat	Distance totale	Etat/Remarques	Appartenance	Succursale	Châssis moyen
1	A 0881	38894	0122	1976	-	Déclassé	Détérioration moteur et carrosserie	-	Châssis moyen
2	A 0882	38878	0121	1976	242.362	Déclassé	Détérioration moteur et carrosserie	-	Châssis moyen
3	A 0883	39043	0182	1976	250.281	Déclassé	Détérioration moteur et carrosserie	-	Châssis moyen
4	A 0884	39088	0151	1976	-	Déclassé	Détérioration moteur et carrosserie	-	Châssis moyen
5	A 0885	39021	0187	1976	305.069	Déclassé	Détérioration moteur et carrosserie	-	Châssis moyen
6	A 0886	38907	0186	1976	-	Déclassé	Détérioration moteur et carrosserie	-	Châssis moyen
7	A 0887	39099	0158	1976	246.496	Déclassé	Détérioration moteur et carrosserie	-	Châssis moyen
8	A 0888	38820	0184	1976	254.501	Déclassé	Détérioration moteur et carrosserie	-	Châssis moyen
9	A 0889	39100	0189	1976	-	Déclassé	Détérioration moteur et carrosserie	-	Châssis moyen
10	A 0890	38818	0171	1976	287.524	Déclassé	Détérioration moteur et carrosserie	-	Châssis moyen
11	A 0891	39064	0183	1976	248.928	Mauvais	Détérioration importante de la carrosserie	KIGALI	Châssis moyen
12	A 0892	39101	0154	1976	289.867	Mauvais	Détérioration importante de la carrosserie	KIGALI	Châssis moyen
13	A 0893	38908	0157	1976	416.215	Déclassé	Détérioration moteur et carrosserie	-	Châssis moyen
14	A 0894	39070	0155	1976	-	Déclassé	Détérioration moteur et carrosserie	-	Châssis moyen
15	A 0895	38909	0140	1976	274.711	Déclassé	Détérioration moteur et carrosserie	-	Châssis moyen
16	A 0896	39068	0161	1976	277.709	Mauvais	Inspection carrosserie	KIGALI	Châssis moyen
17	A 0897	38910	0156	1976	327.899	Déclassé	Détérioration moteur et carrosserie	-	Châssis moyen
18	A 0898	38924	0158	1976	-	Déclassé	Détérioration moteur et carrosserie	-	Châssis moyen
19	A 0899	38923	0159	1976	-	Déclassé	Détérioration moteur et carrosserie	-	Châssis moyen
20	A 0900	39044	0165	1976	-	Déclassé	Détérioration moteur et carrosserie	-	Châssis moyen
21	A 0901	39098	0170	1976	-	Déclassé	Détérioration moteur et carrosserie	-	Châssis moyen
22	A 0902	38817	0114	1976	528.293	Mauvais	Détérioration importante de la carrosserie	KIGALI	Châssis moyen
23	A 0903	38816	0188	1976	253.821	Mauvais	Détérioration importante de la carrosserie	KIGALI	Châssis moyen
24	A 0904	39046	0117	1976	-	Déclassé	Détérioration moteur et carrosserie	-	Châssis moyen
25	A 0905	39018	0118	1976	283.893	Déclassé	Détérioration moteur et carrosserie	-	Châssis moyen
26	A 0906	39020	0152	1976	277.067	Déclassé	Détérioration moteur et carrosserie	-	Châssis moyen
27	A 0907	38895	0130	1976	-	Déclassé	Détérioration moteur et carrosserie	-	Châssis moyen
28	A 0908	38814	0142	1976	-	Déclassé	Détérioration moteur et carrosserie	-	Châssis moyen
29	A 0909	38963	0134	1976	-	Déclassé	Détérioration moteur et carrosserie	-	Châssis moyen
30	A 0910	38942	0138	1976	308.448	Déclassé	Détérioration moteur et carrosserie	-	Châssis moyen
31	A 0911	38894	0110	1976	210.220	Mauvais	Détérioration importante de la carrosserie	KIGALI	Châssis moyen
32	A 0925	38944	0149	1976	867.235	Mauvais	Détérioration importante de la carrosserie	KIGALI	Châssis moyen
33	A 0926	38945	0120	1976	220.860	Mauvais	Détérioration importante de la carrosserie	KIGALI	Châssis moyen
34	A 0927	38893	0129	1976	229.889	Mauvais	Détérioration importante de la carrosserie	KIGALI	Châssis moyen

Documentation Tableau 3.4 Etat actuel des véhicules

(2 / 8)

Rubrique	N° d'inspection	N° moteur	N. carrosserie	Anne d'achat	Distance totale	Etat Remarques	Apparence	Succursale
35	A 0935	38841	0126	1976	--	Déclassé	Impossibilité d'utilisation	--
36	A 0936	38920	0174	1976	--	Déclassé	Impossibilité d'utilisation	--
37	A 0937	38965	0133	1976	--	Déclassé	Impossibilité d'utilisation	--
38	A 0938	38945	0150	1976	226.493	Déclassé	Impossibilité d'utilisation	--
39	A 0939	38906	0143	1976	346.428	Mauvais	Impossibilité d'utilisation	KIGALI
40	A 0940	38962	0132	1976	--	Déclassé	Impossibilité d'utilisation	--
41	A 0941	39045	0108	1976	301.646	Déclassé	Impossibilité d'utilisation	--
42	A 0942	38854	0124	1976	285.896	Déclassé	Impossibilité d'utilisation	--
43	A 0943	38856	0175	1976	--	Déclassé	Impossibilité d'utilisation	--
44	A 0944	38881	0172	1976	--	Déclassé	Impossibilité d'utilisation	--
45	A 0945	39047	0164	1976	348.949	Mauvais	Détérioration importante de la carrosserie	KIGALI
46	A 0946	38879	0131	1976	--	Déclassé	Impossibilité d'utilisation	--
47	A 0947	38992	0176	1976	253.802	Déclassé	Impossibilité d'utilisation	--
48	A 0948	38895	0112	1976	320.486	Déclassé	Impossibilité d'utilisation	--
49	A 0949	38891	0109	1976	--	Déclassé	Impossibilité d'utilisation	--
50	A 0950	38839	0107	1976	283.543	Déclassé	Détérioration moteur et carrosserie	--
51	A 0951	38884	0108	1976	298.972	Déclassé	Détérioration moteur et carrosserie	KIGALI
52	A 0952	38882	0127	1976	--	Déclassé	Impossibilité d'utilisation	--
53	A 0953	38880	0146	1976	--	Déclassé	Impossibilité d'utilisation	--
54	A 0954	38966	0136	1976	269.542	Déclassé	Impossibilité d'utilisation	--
55	A 0955	38855	0144	1976	250.779	Déclassé	Impossibilité d'utilisation	--
56	A 0956	39022	0111	1976	288.829	Déclassé	Détérioration importante de la carrosserie	--
57	A 0957	38921	0128	1976	--	Déclassé	Détérioration importante de la carrosserie	KIGALI
58	A 0958	38897	0139	1976	317.819	Déclassé	Détérioration importante de la carrosserie	KIGALI
59	A 0959	38838	0147	1976	311.269	Mauvais	Détérioration importante de la carrosserie	KIGALI
60	A 0960	38837	0125	1976	329.376	Mauvais	Détérioration importante de la carrosserie	KIGALI
61	A 0961	38964	0137	1976	--	Déclassé	Détérioration moteur et carrosserie	--
62	A 0962	39069	0145	1976	377.795	Déclassé	Détérioration moteur et carrosserie	--
63	A 0928	38857	0115	1976	283.550	Déclassé	Détérioration moteur et carrosserie	--
64	A 0929	39019	0116	1976	--	Déclassé	Détérioration moteur et carrosserie	--
65	A 0930	38946	0135	1976	468.321	Déclassé	Détérioration importante de la carrosserie	KIGALI
66	A 0931	38945	0141	1976	--	Déclassé	Détérioration moteur et carrosserie	--
67	A 0932	38840	0119	1976	356.855	Déclassé	Détérioration moteur et carrosserie	--
68	A 0933	38853	0178	1976	--	Déclassé	Détérioration moteur et carrosserie	--
					270.671	Déclassé	Détérioration moteur et carrosserie	--

Documentation Tableau 3.4 Etat actuel des véhicules

(3 / 8)

Rubrique	N° d'inspection	N° moteur	N. carrosserie	Anne d'achat	Distances totales	Etat Remarques	Apparence	Succursale
69	A 0934	38896	0123	1976	354.034	Déclassé	Détérioration moteur et carrosserie	-
Total 69	-	-	-	Moyenne 42 autobus	12.854.845			-
73	A 3085	PD6-066674	02273	1981	304.884	Mauvais	Totalement déteñorié	KIGALI
74	A 3086	PD6-066673	02274	1981	295.117	Mauvais	Totalement déteñorié	KIGALI
Total 2				Total	599.801			
				Moyenne	299.901			
75	A 3629	PD6-070958	02565	1982	281.220	Mauvais	Totalement déteñorié	KIGALI
76	A 3630	PD6-070959	02564	1982	242.746	Mauvais	Totalement déteñorié	KIGALI
Total 2				Total	523.966			
				Moyenne	261.983			
A. 3977	A 3974	071787	02651	1983	328.662	Déclassé	Détérioration moteur et carrosserie	KIGALI
78	A 3976	071790	02652	1983	293.365	Mauvais	Détérioration de la carrosserie	KIGALI
79	A 3977	071778	02653	1983	307.773	Un peu mauvais	Détérioration de la carrosserie	KIGALI
80	A 3978	071782	02654	1983	286.930	Un peu mauvais	Détérioration de la carrosserie	KIGALI
81	A 3979	071786	02655	1983	286.150	Un peu mauvais	Détérioration de la carrosserie	KIGALI
82	A 3980	071700	02656	1983	295.540	Un peu mauvais	Détérioration de la carrosserie	KIGALI
83	A 3981	075805	02657	1983	301.098	Un peu mauvais	Détérioration de la carrosserie	KIGALI
84	A 3982	071798	02658	1983	290.156	Un peu mauvais	Détérioration de la carrosserie	KIGALI
85	A 3983	075794	02659	1983	307.066	Un peu mauvais	Détérioration de la carrosserie	KIGALI
86	A 3984	071806	02660	1983	289.546	Un peu mauvais	Détérioration de la carrosserie	KIGALI
87	A 3985	071795	02661	1983	285.776	Un peu mauvais	Détérioration de la carrosserie	KIGALI
88	A 3986	071807	02662	1983	246.791	Un peu mauvais	Détérioration de la carrosserie	KIGALI
89	A 3987	071824	02663	1983	349.108	Un peu mauvais	Détérioration de la carrosserie	BYUMBA
90	A 3988	071814	02664	1983	246.791	Un peu mauvais	Détérioration de la carrosserie	KIGALI
91	A 3989	071811	02665	1983	355.913	Un peu mauvais	Détérioration de la carrosserie	KIGALI
92	A 3990	071815	02666	1983	240.014	Un peu mauvais	Détérioration de la carrosserie	KIGALI
93	A 3991	071823	02667	1983	354.555	Un peu mauvais	Détérioration de la carrosserie	KIGALI
94	A 3992	071697	02668	1983	234.295	Un peu mauvais	Détérioration de la carrosserie	KIGALI
95	A 3993	071690	02669	1983	287.222	Un peu mauvais	Détérioration de la carrosserie	KIGALI
96	A 3994	071797	02670	1983	217.831	Un peu mauvais	Détérioration de la carrosserie	KIGALI

Documentation Tableau 3.4 Etat actuel des véhicules

(4/8)

Rubrique	N° d'inspection	N° moteur.	N. carrosserie	Anne d'achat	Distance totale.	Etat Remarques	Appartenance	Succursale	Châssis moyen
97	A 3995	071812	02871	1983	287.222	Un peu mauvais	Faible détérioration de la carrosserie	KIGALI	Châssis moyen
98	A 3996	071820	02872	1983	265.477	Un peu mauvais	Faible détérioration de la carrosserie	KIGALI	Châssis moyen
99	A 3997	071841	02873	1983	-	Déclassé	Accident	-	-
100	A 3998	071854	02874	1983	261.502	Un peu mauvais	Faible détérioration de la carrosserie	KIGALI	Châssis moyen
101	A 3999	071844	02875	1983	265.816	Mauvais	Faible détérioration de la carrosserie	KIGALI	Châssis moyen
102	A 4001	071821	02877	1983	232.355	Un peu mauvais	Faible détérioration de la carrosserie	KIGALI	Châssis moyen
103	A 4002	071830	02878	1983	395.865	Un peu mauvais	Faible détérioration de la carrosserie	KIGALI	Châssis moyen
104	A 4003	071829	02879	1983	271.191	Un peu mauvais	Faible détérioration de la carrosserie	KIGALI	Châssis moyen
105	A 4004	071855	02880	1983	263.222	Un peu mauvais	Faible détérioration de la carrosserie	KIGALI	Châssis moyen
106	A 4005	071850	02881	1983	321.184	Un peu mauvais	Faible détérioration de la carrosserie	KIGALI	Châssis moyen
107	A 4006	071839	02882	1983	-	Déclassé	Accident	-	-
108	A 4007	071851	02883	1983	277.395	Un peu mauvais	Faible détérioration de la carrosserie	KIGALI	Châssis moyen
109	A 4008	071840	02884	1983	283.854	Un peu mauvais	Faible détérioration de la carrosserie	KIGALI	Châssis moyen
110	A 4009	071863	02885	1983	274.711	Un peu mauvais	Faible détérioration de la carrosserie	KIGALI	Châssis moyen
111	A 4010	071871	02886	1983	270.484	Un peu mauvais	Faible détérioration de la carrosserie	KIGALI	Châssis moyen
112	A 4011	071860	02887	1983	245.715	Un peu mauvais	Faible détérioration de la carrosserie	KIGALI	Châssis moyen
113	A 4012	071861	02888	1983	290.837	Un peu mauvais	Faible détérioration de la carrosserie	KIGALI	Châssis moyen
114	A 4013	071881	02889	1983	221.810	Un peu mauvais	Faible détérioration de la carrosserie	KIGALI	Châssis moyen
115	A 4014	071864	02890	1983	284.768	Un peu mauvais	Faible détérioration de la carrosserie	KIGALI	Châssis moyen
116	A 6311	071833	02876	1983	238.735	Un peu mauvais	Faible détérioration de la carrosserie	KIGALI	Châssis moyen
Total 40					Total 10.757.025				
					Moyenne 283.080				
117	A 5813	078344	03006	1985	170.559	Un peu mauvais	-	KIGALI	Châssis long
118	A 5814	078343	03005	1985	191.499	Un peu mauvais		KIGALI	Châssis long
Total 2					Total 362.058				
					Moyenne 181.030				
119	A 6650			1986	208.497	Bon		KIGALI	Châssis moyen
120	A 6651	077243	03012	1986	181.264	Bon		RUHENGURI	Châssis moyen
121	A 6652	077246	03013	1986	-	Bon		CYANGUGU	Châssis moyen
122	A 6653	077256	03014	1986	205.572	Bon		KIGALI	Châssis moyen
123	A 6654	077252	03015	1986	198.425	Bon		KIGALI	Châssis moyen
124	A 6655	077264	03016	1986	213.819	Bon		KIGALI	Châssis moyen
125	A 6656	077265	03017	1986	203.551	Bon		KIGALI	Châssis moyen
126	A 6657	077267	03018	1986	-	Déclassé	Accident	-	Châssis moyen

Documentation Tableau 3.4 Etat actuel des véhicules

(5/8)

Rubrique	N° d'inspection	N° moteur	N. carrosserie	Anne d'achat	Distance totale:	Etat/Remarques	Appartenance :	Succursale	Châssis moyen
127	A 6658	077274	03019	1986	204.032	Bon		KIGALI	Châssis moyen
128	A 6659	077272	03020	1986	-	Bon		KIGALI	Châssis moyen
129	A 6660	077280	03021	1986	200.599	Bon		KIGALI	Châssis moyen
130	A 6661	077279	03022	1986	202.521	Bon		KIGALI	Châssis moyen
131	A 6662	077285	03023	1986	204.925	Bon		KIGALI	Châssis moyen
132	A 6663	077286	03024	1986	198.821	Bon		KIGALI	Châssis moyen
133	A 6664	077284	03025	1986	192.656	Bon		BUTARE	Châssis moyen
134	A 6665	077254	03026	1986	179.673	Bon		RUHENGERI	Châssis moyen
135	A 6666	077289	03027	1986	183.491	Bon		CYANGUCU	Châssis moyen
136	A 6667	077291	03028	1986	195.858	Bon		KIGALI	Châssis moyen
137	A 6668	077281	03029	1986	221.476	Bon		KIGALI	Châssis moyen
138	A 6669	077290	03047	1986	189.730	Bon		KIGALI	Châssis moyen
139	A 6670	077293	03048	1986	196.650	Bon		BUTARE	Châssis moyen
140	A 6671	077294	03049	1986	116.951	Bon		BUHENGERI	Châssis moyen
141	A 6672	077295	03050	1986	181.682	Bon		KIGALI	Châssis moyen
142	A 6673	077245	03051	1986	210.848	Chute, déclassé	Pour pièces de rechange	KIGALI	Châssis moyen
143	A 6674	-	-	1986	-	Accident, déclassé		-	
144	A 6675	-	-	1986	147.593	Bon		KIGALI	Châssis moyen
145	A 6676	077304	03054	1986	163.255	Bon		BYUMBA	Châssis moyen
146	A 6677	077305	03055	1986	174.712	Bon		BUTARE	Châssis moyen
147	A 6678	077300	03056	1986	187.598	Accident, déclassé		GISENYI	Châssis moyen
148	A 6679	077270	03057	1986	185.814	Bon		GISENYI	Châssis moyen
149	A 6680	077239	03058	1986	176.402	Bon		KIGALI	Châssis moyen
150	A 6681	077309	03059	1986	180.219	Bon		KIGALI	Châssis moyen
151	A 6682	077307	03060	1986	184.289	Bon		KIBUYE	Châssis moyen
152	A 6683	077313	03061	1986	197.783	Bon		CYANGUCU	Châssis moyen
153	A 6684	077312	03062	1986	207.463	Bon		KIBUNGO	Châssis moyen
154	A 6685	077316	03063	1986	155.533	Bon		KIGALI	Châssis moyen
155	A 6686	077315	03064	1986	181.610	Accident, déclassé	Pour pièces de rechange	KIBUYE	Châssis moyen
156	A 6687	077320	03065	1986	173.479	Bon		KIBUYE	Châssis moyen
157	A 6688	077319	03066	1986	144.474	Bon		RUHENGERI	Châssis moyen
158	A 6689	077328	03067	1986	153.014	Bon		RUHENGERI	Châssis moyen
159	A 6690	077329	03068	1986	182.237	Bon		BUTARE	Châssis moyen
160	A 6691	077331	03068	1986	176.976	Bon		KIBUNGO	Châssis moyen

Documentation tableau 3.4 Etat actuel des véhicules

(6/8)

Rubrique	N° d'inspection	N° moteur	N. carrosserie	Année d'achat	Distance totale	Etat Remarques	Appartenance	Succursale
161	A 6892	077337	03070	1986	167.409	Bon		RUEHGERI
162	A 6893	077338	03071	1986	164.307	Bon		BUTARE
163	A 6894	077341	03072	1986	160.543	Bon		BYUMBA
164	A 6895	077339	03073	1986	211.367	Bon		BUTARE
165	A 6896	077340	03074	1986	157.800	Bon		KIBUNGO
166	A 6897	077342	03075	1986	189.544	Bon		KIGALI
167	A 6898	077343	03076	1986	169.346	Bon		KIGALI
168	A 6899	077328	03077	1986	176.767	Bon		GISENYI
169	A 6700	077235	03078	1986	184.688	Bon		KIGALI
170	A 6701	077345	03079	1986	135.794	Bon		KIBUYE
171	A 6702	077349	03080	1986	172.467	Accident		BUTARE
172	A 6703	077348	03081	1986	153.764	Bon		KIGALI
173	A 6704	077344	03082	1986	158.071	Bon		KIGALI
174	A 6705	077306	03083	1986	151.241	Bon		KIGALI
175	A 6706	077236	03084	1986	121.585	Bon		KIGALI
176	A 6707	077225	03085	1986	122.356	Bon		RUEHGERI
177	A 6708	077250	03086	1986	111.777	Bon		KIGALI
Total 59					Total 9.663.421			
					Moyenne 178.952			
Total 178	A 7109	P66-071637	CRKXL-0001	1987	101.570	Bon		KIGALI
I								
179	A 7788	078504	03232	1989	69.476	Bon		KIGALI
180	A 7789	078511	03231	1989	66.300	Bon		KIGALI
181	A 7790	078507	03226	1989	36.134	Bon		KIGALI
182	A 7791	078506	03227	1989	69.671	Bon		KIGALI
183	A 7792	078517	03223	1989	57.792	Bon		KIGALI
184	A 7793	078427	03210	1989	65.801	Bon		KIGALI
185	A 7794	078481	03212	1989	68.215	Bon		KIGALI
186	A 7795	078508	03222	1989	54.213	Bon		KIGALI
187	A 7796	078452	03208	1989	51.912	Bon		KIGALI
188	A 7797	078480	03207	1989	60.708	Bon		KIGALI
189	A 7798	078519	03229	1989	47.880	Bon		KIGALI
190	A 7799	078512	03228	1989	48.921	Bon		KIGALI

Documentation Tableau 3.4 : Etat actuel des véhicules

(7 / 8)

Rubrique	N° d'inspection	N° moteur	N. carrosserie	Anne d'achat	Distance totale :	Etat Remarques	Appartenance	Succursale	Châssis long
191	A 7800	078503	08220	1989	61.445	Bon		RUHENGERRI	Châssis long
192	A 7801	078484	03213	1989	41.945	Bon		BUTARE	Châssis long
193	A 7802	078406	03164	1989	84.399	Bon		BUTARE	Châssis moyen
194	A 7803	078404	03170	1989	116.286	Bon		KIGALI	Châssis moyen
195	A 7804	078411	03169	1989	99.095	Bon		KIGALI	Châssis moyen
196	A 7805	078457	03201	1989	35.192	Bon		KIGALI	Châssis moyen
197	A 7806	078412	03167	1989	34.390	Bon		KIGALI	Châssis moyen
198	A 7807	078383	03176	1989	65.313	Bon		KIGALI	Châssis moyen
199	A 7808	078472	03198	1989	91.356	Bon		KIGALI	Châssis moyen
200	A 7809	078405	03166	1989	95.760	Bon		KIGALI	Châssis moyen
201	A 7810	078401	03165	1989	96.708	Bon		KIGALI	Châssis moyen
202	A 7811	078393	03162	1989	34.453	Bon		KIGALI	Châssis moyen
203	A 7812	078513	03221	1989	51.862	Bon		KIGALI	Châssis moyen
204	A 7813	078518	03230	1989	38.567	Bon		KIGALI	Châssis long
205	A 7814	078480	03209	1989	36.550	Bon		KIGALI	Châssis long
206	A 7815	078431	03211	1989	37.900	Bon		KIGALI	Châssis long
207	A 7816	078515	03224	1989	33.557	Bon		KIGALI	Châssis long
208	A 7817	078510	03225	1989	27.847	Bon		KIGALI	Châssis long
209	A 7855	078482	03194	1989	78.143	Bon		BUTARE	Châssis moyen
210	A 7856	078468	03199	1989	98.282	Bon		BUTARE	Châssis moyen
211	A 7857	078467	03197	1989	104.474	Bon		BUTARE	Châssis moyen
212	A 7858	078444	03209	1989	90.689	Bon		BUTARE	Châssis moyen
213	A 7859	078465	03196	1989	99.082	Bon		BUTARE	Châssis moyen
214	A 7860	078473	03183	1989	103.507	Bon		CYANGUGU	Châssis moyen
215	A 7861	078449	03184	1989	104.973	Bon		CYANGUGU	Châssis moyen
216	A 7862	078475	03202	1989	109.242	Bon		CYANGUGU	Châssis moyen
217	A 7863	078478	03206	1989	80.519	Bon		CYANGUGU	Châssis moyen
218	A 7864	078469	03204	1989	91.237	Bon		CYANGUGU	Châssis moyen
219	A 7865	078466	03205	1989	86.168	Bon		KIBUYE	Châssis moyen
220	A 7866	078474	03200	1989	103.594	Bon		KIBUYE	Châssis moyen
221	A 7867	078463	03195	1989	78.421	Bon		GISENYI	Châssis moyen
222	A 7868	078458	03192	1989	104.913	Bon		GISENYI	Châssis moyen
223	A 7869	078459	03189	1989	84.603	Bon		RUHENGERRI	Châssis moyen
224	A 7875	078434	03178	1989	40.976	Bon		RUHENGERRI	Châssis moyen

Documentation Table 6.1 Information sur autobus des autres pays

(Private and public bus services operating in the same city : 1985 Data)

(Private and Public Bus Services operating in the same city: 1985 Data)

City	Ownership	Type of Buses	Fleet	Fleet Utilization	Staff/Bus Ratio	Fare for 5 Km US\$	Cost Pass/Km USc
Accra	Public	Large SD	44	24	28.2	0.13(G)	-
	Private	Regular SD	665	73	5.5	0.18(G)	-
Ankara	Public	Large SD	900	65	6.0	0.12(F)	2.5
	Private	Large SD	200	95	2.6	0.12(F)	1.2
Bangkok	Public	Large SD	4,400	80	6.2	0.07(F)	1.9
	Private	Large SD	550	80	-	0.07(F)	1.2
	Private	Mini	12,000	-	-	0.07(F)	-
Calcutta	Public	Large SD,DD	1,100	64	20.7	0.04(G)	1.9
	Private	Large SD	2,200	86	4.0	0.04(G)	0.7
	Private	Small SD	950	88	3.8	0.08(G)	1.0
Istanbul	Public	Large SD,Art	1,500	60	7.5	0.14(F)	2.0
	Private	Large SD	960	-	-	0.14(F)	1.7
	Private	Mini	3,800	78	-	0.20(G)	2.2
Jakarta	Public	Large SD,DD	1,940	59	14.5	0.13(F)	1.8
	Private	Large SD	550	76	7.25	0.13(F)	0.9
	Private	Mini	3,365	80	5.5	0.13(F)	1.2
Karachi	Public	Large SD	790	40	12.4	0.04(F)	2.8
	Private	Regular SD	1,320	72	6.4	0.04(F)	1.0
	Private	Mini	3,980	80	5.7	0.06(F)	1.3
Khartoum	Public	Large SD	74	65	18.1	0.08(G)	1.5
	Public/ Military	Large SD	141	78	8.0	0.08(G)	0.7
	Private	Converted trucks	720	80	4.5	0.06(G)	0.6
Mexico City	Public	Large SD	6,500	87	5.7	0.01(F)	1.6
	Private	Large SD	--	-	-	0.09(F)	-
Sao Paulo	Public	Large SD/Art	3,280	82	7.6	0.26(F)	-
	Private	Large SD	5,850	90	5.1	0.26(F)	-

"Staff/Bus Ratio" is in respect of operating buses

SD = Single Deck Buses

F = Flat Fare

DD = Double Deck Buses

G = Graduated Fares (ie., related to distance)

Art = Articulated Buses

Source: World Bank surveys and studies.

Bus Services (World bank Technical Paper 68, 1987)

6. Documents collectés

- Documents ordinaires

- (1) Evaluatio glovale-IIIème plan de développement économique, social et culturel (1982-1986) Ministère du Plan, décembre 1988
- (2) Politique d'aménagement des structures économiques
Notes et documents sur la politique, l'économie et les finances à court terme
Ministère du Plan, septembre 1990
- (3) Statistiques annuelles 1989
Ministère du Plan, janvier 1990
- (4) Statistiques des transports, 1988
Ministère des Transports et des Communications novembre 1989

- ONATRACOME

- (1) Rapport annuel d'exploitation 1990
ONATRACOME, décembre 1991
- (2) Détail du budget, 1992
ONATRACOME, 1991
- (3) Tarif des lignes d'autobus, etc. fin 1990
ONATRACOME, janvier 1991
- (4) Données sur les autobus en exploitation et les pièces en stock ONATRACOME,
novembre 1991

JICA