

[ **ANNEXE** ]



## 1. MEMBRE DE LA MISSION

### 1-1 Mission d'étude du Concept de base

Nom	Responsabilité	Appartenance
Tomoyuki NAITO, M.	Chef de mission	Directeur, Division Transport et ICT 2, Groupe Transport et ICT Département Infrastructure Economique, JICA
Hiroaki TAKAHASHI, M.	Directeur de projet/ Plan de gestion	Japan Engineering Consultants Co., Ltd.
Yasushi OHWAKI, M.	Plan de l'itinéraire des autobus/ Plan de mise en service des autobus	Japan Engineering Consultants Co., Ltd.
Hajime SHIRAI, M.	Plan des équipements/ Plan de fourniture/ Evalueur des coûts 1	Japan Engineering Consultants Co., Ltd.
Atsushi ITO, M.	Interprète	Japan Engineering Consultants Co., Ltd.

### 1-2 Mission d'étude d'explication de l'abrégé du concept de base

Nom	Responsabilité	Appartenance
Tomoyuki NAITO, M.	Chef de mission	Directeur, Division Transport et ICT 2, Groupe Transport et ICT Département Infrastructure Economique, JICA
Hiroshi ITOYAMA, M.	Gestion du projet	Division Transport et ICT 2, Groupe Transport et ICT Département Infrastructure Economique, JICA
Hiroaki TAKAHASHI, M.	Directeur de projet/ Plan de gestion	Eight-Japan Engineering Consultants Inc.
Hajime SHIRAI, M.	Plan des équipements/ Plan de fourniture/ Evalueur des coûts 1	Eight-Japan Engineering Consultants Inc.
Atsushi ITO, M.	Interprète	Eight-Japan Engineering Consultants Inc.



## 2. PROGRAMME DE L'ETUDE

### 2-1 Mission d'étude du Concept de base

Ordre de jour	Date (2009)	Jour de la semaine	Parcours	Déplacement et le lieu hébergement
1	17 fév.	Mardi	M. Takahshi, M. Shirai et M. Ito, Arrivée au Bujumbura Visite de courtoisie au Ministère des Transports, Postes et Télécommunications (MTPT), réunion, documentation	Nairobi - BJM
2	18 fév.	Mercredi	Visite de courtoisie au OTRACO, réunion, documentation	BJM
3	19 fév.	Jeudi	Discussion Consignation, documentation	BJM
4	20 fév.	Vendredi	Discussion Consignation, documentation	BJM
5	21 fév.	Samedi	Mise en ordre de documents, discussion dans mission	BJM
6	22 fév.	Dimanche	Arrivée au Bujumbura du délégué JICA, M. Naito Mise en ordre de documents, discussion dans mission	Nairobi - BJM BJM
7	23 fév.	Lundi	M. Ohwaki, arrive au Bujumbura Visite de courtoisie au Ministère des Transports, Postes et Télécommunications (MTPT), et OTRACO	Nairobi - BJM BJM
8	24 fév.	Mardi	Discussion	BJM
9	25 fév.	Mercredi	Signature de Procès-verbal	BJM
10	26 fév.	Jeudi	Départ du délégué JICA du Bujumbura Discussion, documentation	BJM-Nairobi BJM
11	27 fév.	Vendredi	Discussion, documentation	BJM
12	28 fév.	Samedi	Mise en ordre de documents, discussion dans mission	BJM
13	1 mars	Dimanche	Mise en ordre de documents, discussion dans mission	BJM
14	2 mars	Lundi	Départ du Bujumbura, Arrivée au Gitega, OTRACO Gitega Garage, les études aux sites	BJM-Gitega
15	3 mars	Mardi	OTRACO Gitega Garage, les études aux sites ,Départ du Gitega, Arrivée au Bujumbura	Gitega-BJM
16	4 mars	Mercredi	Discussion, documentation	BJM
17	5 mars	Jeudi	Discussion, documentation	BJM
18	6 mars	Vendredi	Discussion, documentation	BJM
19	7 mars	Samedi	Mise en ordre de documents, discussion dans mission	BJM
20	8 mars	Dimanche	Mise en ordre de documents, discussion dans mission	BJM
21	9 mars	Lundi	Discussion, documentation	BJM
22	10 mars	Mardi	Discussion	BJM
23	11 mars	Mercredi	M. Shirai, départ du Bujumbura Discussion	BJM-Nairobi BJM
24	12 mars	Jeudi	Discussion, documentation	BJM
25	13 mars	Vendredi	M. Takahashi, M. Ito, départ du Bujumbura Discussion, documentation	BJM-Nairobi BJM
26	14 mars	Samedi	M. Takahashi, M. Ito, départ du Nairobi Documentation	Nairobi-Dubai BJM
27	15 mars	Dimanche	Mise en ordre de documents	BJM
28	16 mars	Lundi	Documentation	BJM
29	17 mars	Mardi	Documentation	BJM
30	18 mars	Mercredi	Documentation	BJM
31	19 mars	Jeudi	Discussion, documentation	BJM
32	20 mars	Vendredi	Discussion, documentation	BJM
33	21 mars	Samedi	M. Ohwaki, départ du Bujumbura	BJM-Nairobi

## 2-2 Mission d'étude d'explication de l'abrégié du concept de base

Ordre de jour	Date (2008)	Jour de la semaine	Parcours	Déplacement et le lieu hébergement
1	1 juin	Lundi	Arrivée au Bujumbura du membres de l'ingénieur-conseil (M. Takahashi, M. Shirai et M. Ito), Visite de courtoisie au Ministère des Transports, Postes et Télécommiinations (MTPT), OTRACO	Nairobi-BJM
2	2 juin	Mardi	Arrivée au Bujumbura du délégué JICA, M. Naito et M. Itoyama Visite de courtoisie au Ministère des Transports, Postes et Télécommiinations (MTPT), OTRACO	Nairobi-BJM BJM
3	3 juin	Mercredi	Discussion avec OTRACO	BJM
4	4 juin	Jeudi	Discussion avec OTRACO, Signature de Procès-verbal,	BJM
5	5 juin	Vendredi	Délégué JICA, M. Naito et M. Itoyama, départ du Bujumbura Membres de l'ingénieur-conseil, départ du Bujumbura	BJM-Nairobi

### 3. LISTE DE PERSONNES RENCONTREES

Organisme	Nom et prénom	Fonction
Ministère des Transports, Postes et Télécommunications	M. Phillippe NJONI	Ministre
	M. Vital NARAKWIYE	Directeur Général
OTRACO	M. Jean Pierre MANIRAKIZA	Directeur Général
	M. Fedinaud BACANMWO	Directeur
	M <sup>me</sup> Cassilde NGENDAZI	Chef de la Cellule du contrôle interne(CCI)
	M. Nicodème RUKUKI	Chef Adjoint de la CCI
	M. Gabriel NYANDWI	CCI, Chef domaine Exploitation
	M. Juvénal BIGIRIMANA	Chef de Garage
	M. Xavier MVANO	Chef de Service Exploitation
	M <sup>me</sup> Sylvie MUNENE	Chef du Service Administre et Juridique
	M. Stanislaus NDAYIBANGUTSE	Chef de Service Financier
Bureau de la JICA au Kenya	M. Yoshiyuki TAKAHASHI	Représentant resident de la JICA au Kenya
	M. Susumu IWAMOTO	Principal représentant
	M. Kyouzuke KAWAZUMI	Adjoint Resident représentant
	M <sup>me</sup> Tomoko MAEKAWA	Representative
Bureau de la JICA au Burundi	M <sup>me</sup> Izumi TSUCHIHATA	Chef de Mission
	M. Yoshihiro NORIKANE	Directeur de Programmes



#### 4. PROCES VERBAL DES DISCUSSIONS

##### 4-1 L'étude du Concept de base

**Procès-verbal des Discussions  
De l'Etude du Concept de Base  
Pour le Projet de Réhabilitation des Transports en Commun  
En République du Burundi**

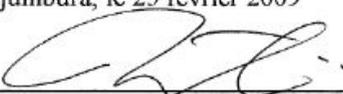
Sur la base des résultats de l'étude préliminaire, le Gouvernement du Japon a pris la décision d'effectuer une étude de concept de base pour le Projet de Réhabilitation des Transports en Commun (ci-après désigné 'le Projet') et de confier cette étude à l'Agence Japonaise de Coopération Internationale (ci-après désignée 'la JICA').

La JICA a envoyé au Burundi la Mission d'Etude de Concept de Base (ci-après désignée 'la Mission') dirigée par M.NAITO Tomoyuki, Directeur de la Division II du Transport et de l'ICT, Département de l'Infrastructure Economique de la JICA. La Mission séjournera dans le pays du 17 février au 21 mars 2009.

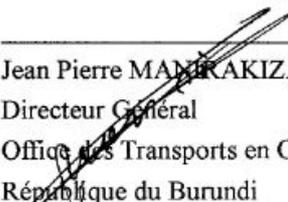
La Mission a mené plusieurs enquêtes dans la zone d'étude et a eu une série de discussions avec les personnes concernées du Burundi.

Au cours de la période de l'Etude, les deux parties ont confirmé les points principaux mentionnés dans l'annexe. La Mission continuera l'étude pour pouvoir élaborer le Rapport de l'Etude de Concept de Base.

A Bujumbura, le 25 février 2009



Tomoyuki NAITO  
Chef de Mission  
Etude de concept de base  
Agence Japonaise de Coopération Internationale  
Japan



Jean Pierre MANIRAKIZA  
Directeur Général  
Office des Transports en Commun  
République du Burundi



Philippe NIZONI  
Ministre des Transports, Postes et Télécommunications  
République du Burundi

## Documents attachés

### 1. Objectif du Projet

Le Projet a pour objectif de satisfaire les demandes croissantes du transport en commun et de contribuer à atténuer les embouteillages à travers la réhabilitation du transport en commun au Burundi.

### 2. Site du Projet

Il est indiqué dans l'Annexe-1.

### 3. Organismes responsables et d'exécution

- 3-1. Le Ministère des Transports, Postes et Télécommunications (MTPT) est l'organisme responsable.
- 3-2. L'Office des Transports en Commun (OTRACO) est l'organisme d'exécution.
- 3-3. Les organigrammes du MTPT et de l'OTRACO sont montrés dans l'Annexe-2.

### 4. Contenu demandé par le Gouvernement du Burundi

A l'issue de discussions, le contenu demandé par le Gouvernement du Burundi a été confirmé comme ci-dessous.

- 1) Bus de 60 à 65 places de grande dimension
- 2) Bus de 45 à 50 places de moyenne dimension
- 3) Bus de 29 à 32 places de petite dimension
- 4) Pièces de rechange
- 5) Matériel de l'atelier de réparation

### 5. Schéma de l'Aide Financière non Remboursable du Japon

- 5-1. La partie burundaise a compris le schéma de l'aide financière non remboursable du Japon mentionné dans l'Annexe-3.
- 5-2. La partie burundaise prendra les mesures nécessaires mentionnées dans l'Annexe-4 pour une bonne exécution du Projet en cas de mise en exécution de l'Aide Financière non Remboursable.

2

## 6. Calendrier de l'Etude

- 6-1. La Mission continuera l'Etude au Burundi jusqu'au 21 mars 2009.
- 6-2. La JICA préparera le rapport provisoire en français et dépêchera une mission en vue de donner une explication du contenu en juin 2009.
- 6-3. Dans le cas où le contenu principal du rapport provisoire est accepté par le Gouvernement du Burundi, la JICA établira le rapport final en français qui sera envoyé au Gouvernement du Burundi à la fin de mois de juillet 2009.

## 7. Autres points importants

- 7-1. La partie burundaise remplira le Questionnaire remis par la partie japonaise avant le 6 mars 2009.
- 7-2. La partie burundaise devra désigner un nombre nécessaire d'agents en tant qu'homologues pour la période de l'Etude au Burundi.
- 7-3. La partie japonaise s'est assurée auprès de la partie burundaise que l'OTRACO ne fera pas objet de privatisation.
- 7-4. La partie japonaise s'est assurée auprès de la partie burundaise que l'OTRACO a l'intention de remettre en fonction ses bureaux régionaux.
- 7-5. La partie japonaise a expliqué à la partie burundaise que l'envoi des experts est prévu soit à la fin de mois de mars, soit au début d'avril pour démarrer officiellement le **projet de coopération technique 'Réhabilitation de la Capacité du Personnel de l'OTRACO'**. celui-ci sera exécuté parallèlement avec le projet d'Aide Financière non-Remboursable et que la procédure pour fournir les équipements qui sont nécessaires en urgence sera accélérée dès le démarrage du projet de coopération technique. La partie burundaise a compris l'explication de la partie japonaise.
- 7-6. La partie burundaise a demandé à la partie japonaise de fournir quelques bus dans le cadre de la coopération technique pour faciliter le transport scolaire et l'exploitation des lignes interurbaines avant le démarrage du projet de coopération financière non-remboursable. En effet, le transport scolaire est un service urgent pour l'OTRACO et le nombre insuffisant des bus ne permet pas actuellement d'accomplir cette mission.

**Annexe-1** : Site du Projet

**Annexe-2** : Organigrammes du MTPT et de l'OTRACO

**Annexe-3** : Schéma de l'Aide Financière non Remboursable

**Annexe-4** : Mesures nécessaires à prendre par la partie burundaise

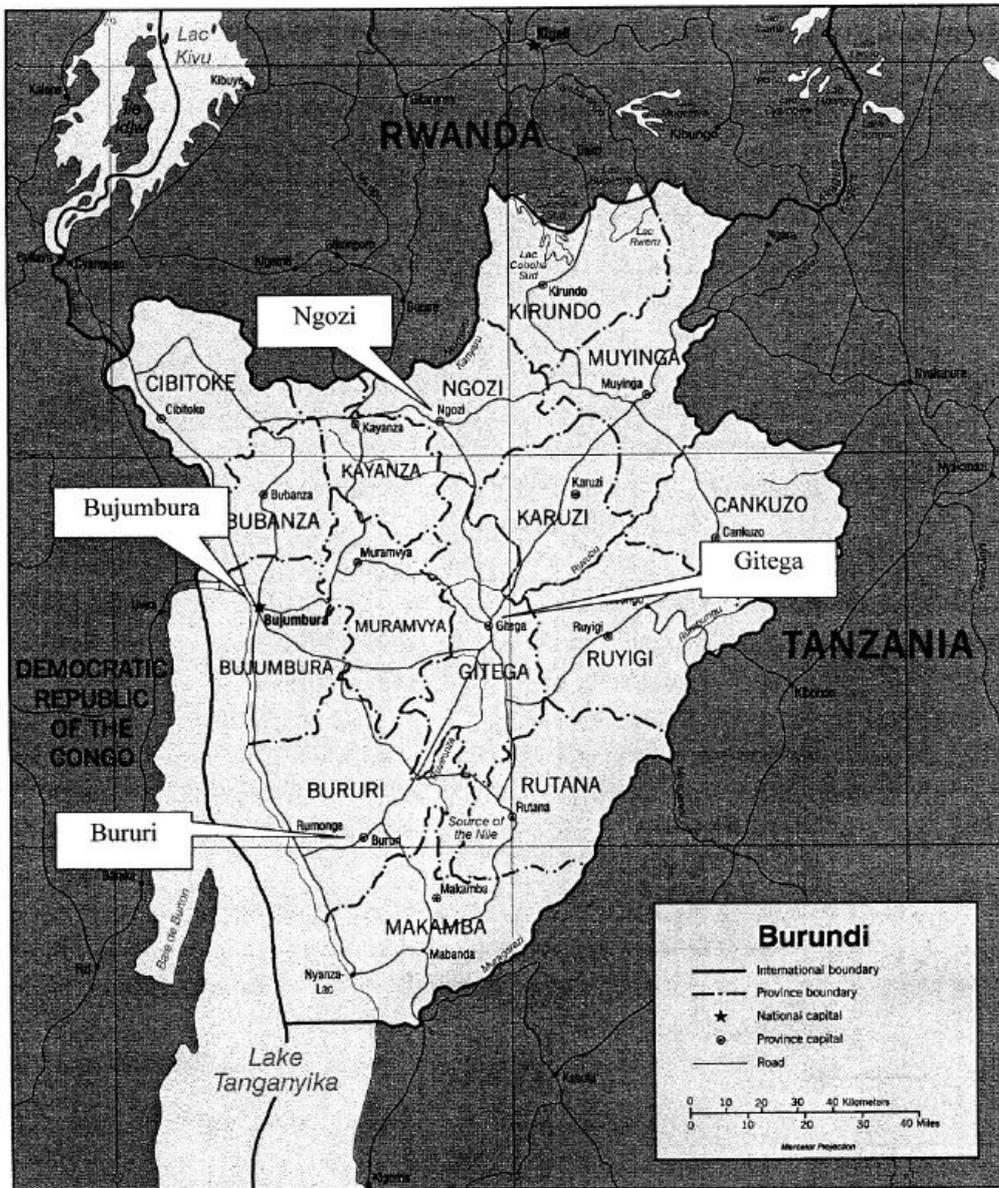
Aj

3

K

2

Site du Projet



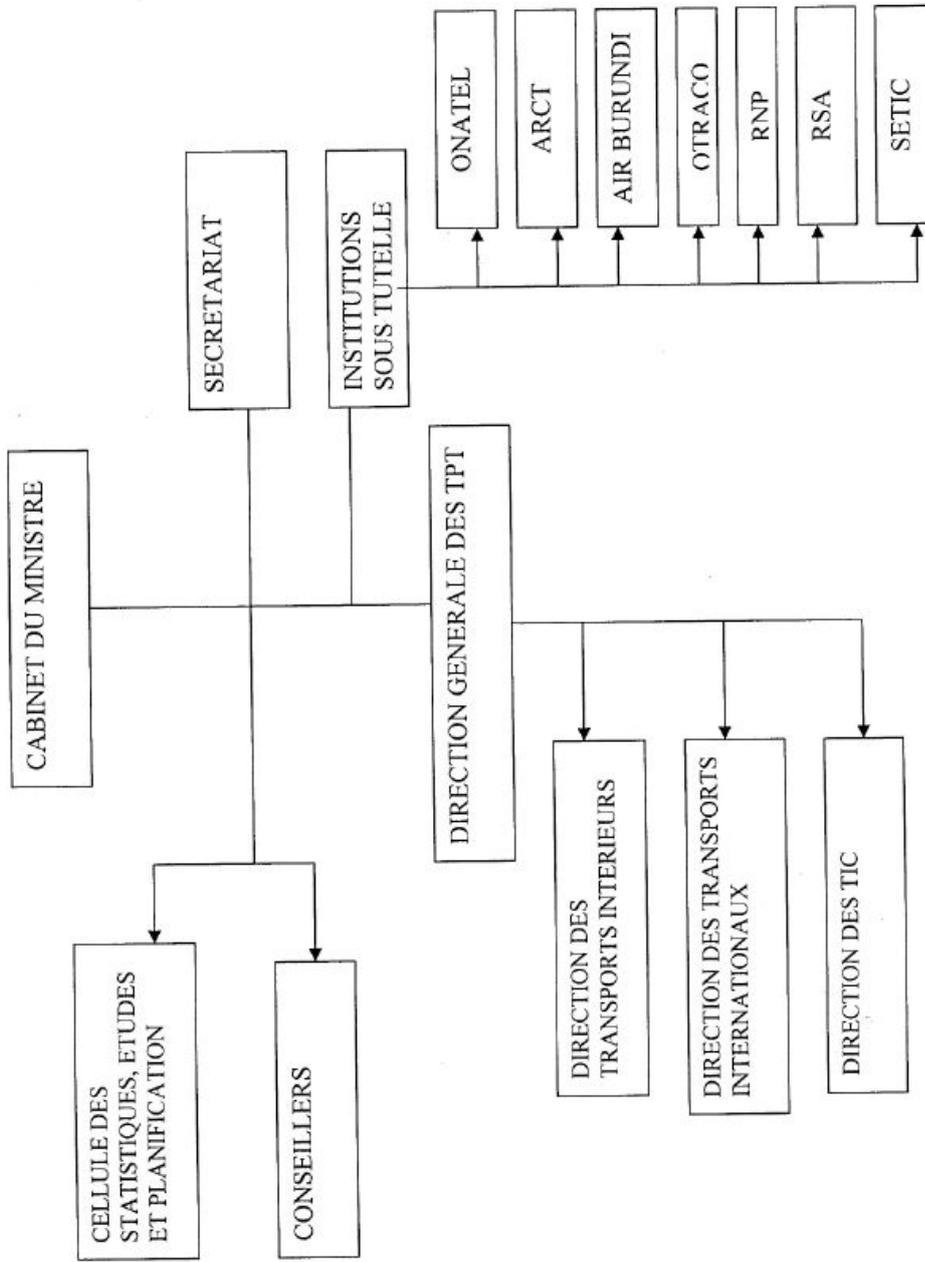
Base B02558A1 (RIC2774) 9-99

Handwritten mark resembling a stylized 'A' or '9'.

Handwritten mark resembling a stylized 'K' or 'X'.

Handwritten mark resembling a stylized '2'.

Organigrammes du MTPT et de l'OTRACO  
(Organigramme du MTPT)

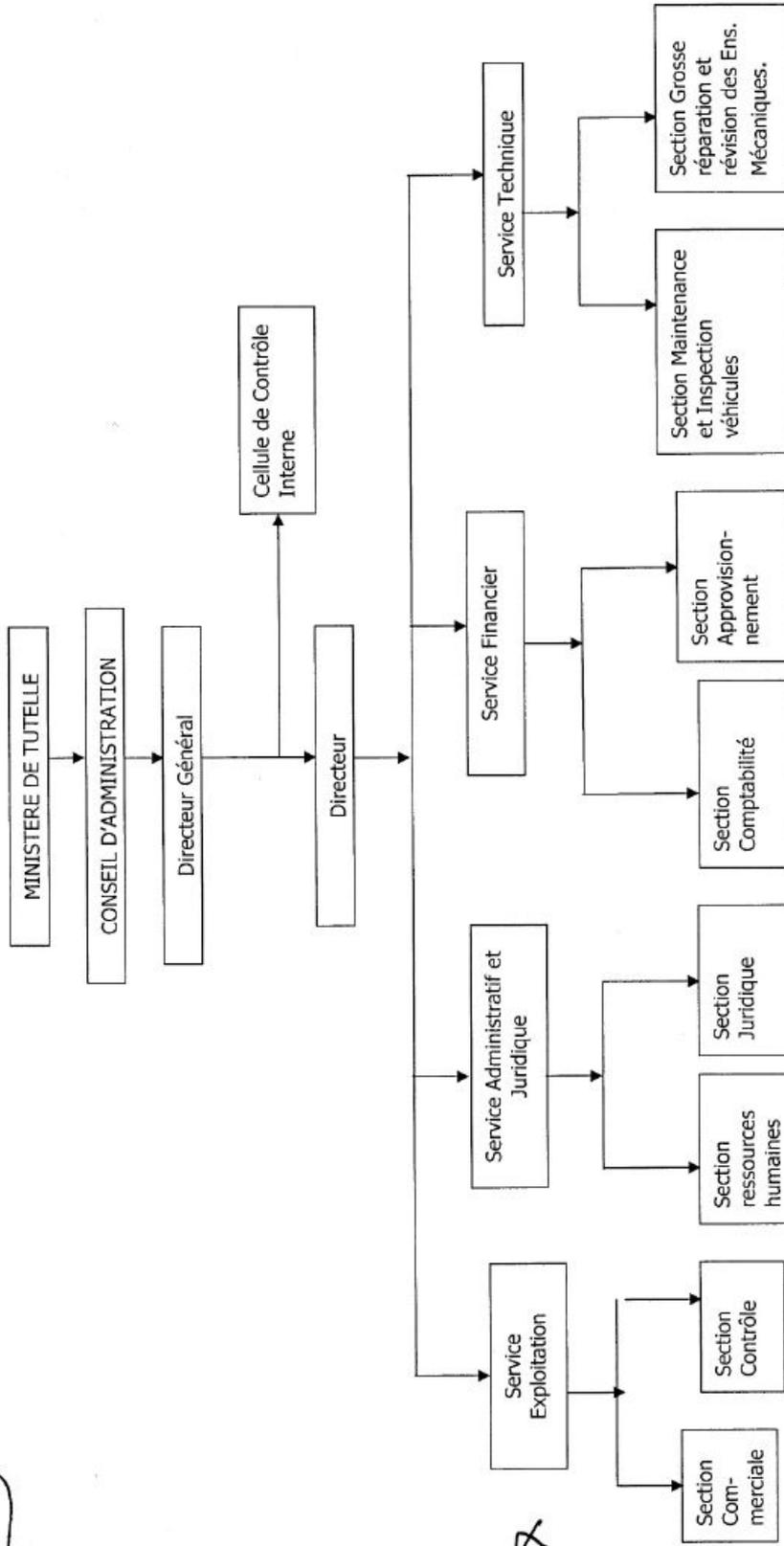


*[Handwritten signature]*

*[Handwritten mark]*

*[Handwritten mark]*

(Organigramme de l'OTRACO)



### Aide Financière non Remboursable

L'Aide Financière non Remboursable accorde aux pays en voie de développement un financement qui ne nécessite pas de remboursement pour leur faire acquérir des installations, des équipements et des services (service d'ingénierie, transport des produits etc) en vue de promouvoir le développement socio-économique desdits pays. L'Aide Financière non Remboursable ne sera pas effectué sous forme de don en nature.

#### 1. Procédure de l'Aide Financière non Remboursable

Le programme d'Aide Financière non Remboursable est exécuté selon la procédure suivante.

<b>Etude</b>	(Etude préparatoire (ci-après désigné 'l'Etude') menée par la JICA)
<b>Examen et Approbation</b>	(Examen fait par le Gouvernement du Japon (ci-après désigné 'le GOJ') et Approbation faite par le conseil des ministres)
<b>Prise de décision pour l'exécution</b>	(Echange de Notes signé par les deux gouvernements)
<b>Exécution</b>	(Exécution suivant l'Accord de l'Aide Financière non Remboursable 'Grant Agreement' (ci-après désigné 'le G/A') conclu entre la JICA et le pays bénéficiaire)

**Premièrement**, la JICA confie à un ou des bureau(x) d'étude japonais l'étude.

**Deuxièmement**, le GOJ examine le projet pour évaluer la faisabilité dans le cadre de l'Aide Financière non Remboursable du Japon en conférant le rapport établi par la JICA. Le résultat de l'examen est ensuite soumis au Conseil des Ministres pour l'approbation.

**Troisièmement**, une fois approuvé par le Conseil des Ministres, le projet est rendu officiel avec l'Echange de Notes (ci-après désigné 'le E/N') signé par le GOJ et le pays bénéficiaire.

7

X

Quatrièmement, la JICA et le gouvernement du pays bénéficiaire concluent le G/A pour le financement ainsi que pour l'assistance dans le cadre du lancement des appels d'offre, de la procédure des contrats etc.

## **2. Etude préliminaire**

### **(1) Contenu de l'Etude**

Le but de l'Etude est de fournir au GOJ les données de base nécessaires pour examiner le projet. Est ci-après le contenu :

- Vérifier l'arrière-plan, l'objectif et les effets du projet ainsi que la capacité institutionnelle des organismes concernés du pays bénéficiaire pour l'exécution du Projet.
- Evaluer la faisabilité du Projet dans le cadre du programme de l'Aide Financière non Remboursable du point de vue technique, financier, social et économique.
- Confirmer les points convenue entre les deux parties pour le concept de base du Projet.
- Elaborer un plan de base du Projet.
- Estimer les coûts du Projet.

Le contenu de la requête n'est pas nécessairement approuvé en tant que contenu du projet de l'Aide Financière non Remboursable. Le plan de base du Projet est vérifié selon les directives du programme de l'Aide Financière non Remboursable du Japon.

Le GOJ demandera au gouvernement du pays bénéficiaire de prendre toutes les mesures nécessaires pour assurer son initiative pendant la période de l'exécution du Projet. Ces mesures devront être prises même si elles ne relèvent pas de la compétence de l'organisme d'exécution du Projet dans le pays bénéficiaire. L'exécution du Projet sera donc confirmée par tous les organismes concernés du pays bénéficiaire à travers le Procès verbal des discussions.

### **(2) Choix d'un ou des bureau(x) d'étude**

Pour une bonne exécution du l'étude, la JICA confie à un ou des bureau(x) d'étude enregistré(s). Elle sélectionne un ou des bureau(x) d'étude suivant les offres soumises par les bureaux d'étude intéressés. Le ou les bureau(x) d'étude sélectionné(s) mènera (ou mèneront) l'Etude et rédigera (ou rédigeront) le rapport conformément aux termes de référence élaborés par la JICA.



8



La JICA recommandera le ou les bureau (x) d'étude sélectionné (s) pour l'Etude au pays bénéficiaire pour l'exécution du Projet après l'E/N et le G/A en vue de maintenir une cohérence technique.

### **3. Programme de l'aide financière non-remboursable du Japon**

#### **(1) L'E/N et le G/A**

Lorsque le projet proposé par le pays bénéficiaire est approuvé par le GOJ, l'E/N est signé par le GOJ et le gouvernement du pays bénéficiaire, suivi du G/A entre la JICA et le gouvernement du pays bénéficiaire en vue de définir les conditions nécessaires pour exécuter le projet, à savoir la modalité de paiement, les devoirs à accomplir du gouvernement du pays bénéficiaire et la modalité d'acquisition.

#### **(2) Acquisition des produits et des services**

Dans le cadre de l'aide financière non-remboursable du Japon, les produits et les services japonais, y compris le transport ou ceux du pays bénéficiaire, sont acquis en principe. Lorsque la JICA et le gouvernement du pays bénéficiaire ou le représentant désigné par ce dernier le jugent nécessaire, les produits et les services peuvent être fournis par un tiers pays. Par contre, l'entreprise principale, soit le constructeur, soit le fournisseur, et le bureau d'étude principal devront être de nationalité japonaise.

#### **(3) Vérification**

Le contrat en yen japonais, signé par le gouvernement du pays bénéficiaire ou son représentant et par une entreprise de nationalité japonaise nécessite la vérification de la JICA. Car la ressource financière de l'Aide Financière non-Remboursable est alimentée par les contribuables japonais.

#### **(4) Mesures qui sont prises par le gouvernement du pays bénéficiaire**

Lors de l'exécution du projet, le pays bénéficiaire devra prendre les mesures nécessaires mentionnées dans l'Annexe-4.

#### **(5) "Usage adéquat"**

Le gouvernement du pays bénéficiaire devra disposer du personnel afin que les équipements fournis dans le cadre de l'Aide Financière non-Remboursable soient maintenus et utilisés convenablement et efficacement pour l'exécution du Projet. Il devra également prendre en charge les frais nécessaires pour la gestion et la maintenance à l'exception des frais couverts dans le cadre de l'Aide Financière non-Remboursable.

**(6) "Exportation et Réexportation"**

Les produits fournis dans le cadre de l'Aide Financière non-Remboursable ne devront pas être réexportés par le pays bénéficiaire.

**(7) Arrangement Bancaire (A/B)**

a) Le gouvernement du pays bénéficiaire ou son représentant devra ouvrir un compte bancaire à son nom dans une banque au Japon (ci-après dénommée la "Banque"). La JICA exécutera l'Aide Financière non-Remboursable en procédant au versement en Yen japonais à ce compte afin que le gouvernement du pays bénéficiaire ou son représentant puisse prendre les mesures nécessaires conformément au contrat vérifié.

b) Le versement sera effectué lorsque la Banque présente une demande de paiement à la JICA conformément à l'Autorisation de Paiement émise par le gouvernement du pays bénéficiaire ou de son représentant.

**8) Autorisation de Paiement (A/P)**

Le Gouvernement du pays bénéficiaire devra prendre en charge la commission de notification de l'autorisation de paiement et la commission de paiement.

**9) Considérations environnementale et sociale**

Le pays bénéficiaire devra assurer les considérations environnementale et sociale pour l'exécution du Projet et respecter la réglementation environnementale du pays bénéficiaire et les directives socio-environnementales de la JICA.



## Principaux travaux à exécuter par chaque gouvernement

N °	Eléments	Couvert par l'aide financière non-remboursable	Couvert par le pays bénéficiaire
1.	Prise en charge des commissions suivantes de la banque de change japonaise pour les services bancaires basés sur les B/A		
	1) Commission de notification de l'A/P		•
	2) Commission de paiement		•
2.	Déchargement et dédouanement au port de débarquement du pays bénéficiaire		
	1) Transport maritime ou aérien vers le pays bénéficiaire des produits originaires du Japon	•	
	2) Exonération de taxes et de droits de douane des produits au port de débarquement du pays bénéficiaire		•
	3) Transport routier du port de débarquement au site	•	
3.	Accorder aux ressortissants japonais dont les services pourraient être requis dans le cadre de la fourniture des produits ou dans le cadre du contrat toute l'aide nécessaire pour assurer leur arrivée dans le pays bénéficiaire et y permettre leur séjour afin qu'ils puissent exécuter lesdits services.		•
4.	Exempter les ressortissants japonais de frais de douane, taxes internes et autres prélèvements fiscaux qui pourraient être imposés dans le pays bénéficiaire concernant la fourniture de produits et de services sous le contrat vérifié.		•
5.	Exploitation et maintenance correcte et efficace des installations construites et des équipements fournis dans le cadre de l'aide financière non- remboursable.		•
6.	Prise en charge de toutes dépenses, autres que celles couvertes par l'Aide Financière non-Remboursable, nécessaires à la construction des installations et au transport et montage des équipements.		•



4-2 L'étude d'explication de l'abrégé du concept de base

Procès-verbal des discussions  
Sur l'Etude du concept de base pour le  
Projet de réhabilitation des transports publics en  
République du Burundi  
(Explication du Rapport abrégé du concept de base)

L'Agence Japonaise de Coopération Internationale (ci-après dénommée la "JICA") a dépêché en février 2009 une mission d'étude du concept de base pour le Projet de réhabilitation des transports publics (ci-après dénommé "le Projet") en République du Burundi (ci-après dénommée "le Burundi"). Après avoir procédé à une série de discussions, mené une étude en site et en résultat des travaux d'analyse effectués au Japon, la JICA a élaboré un rapport abrégé de l'étude.

Afin d'expliquer et de s'entretenir avec les responsables du Burundi sur le contenu de ce rapport abrégé, la JICA a envoyé au Burundi une mission d'étude d'explication de l'abrégé du concept de base (ci-après dénommée "la Mission") dirigée par Tomoyuki NAITO, Directeur, Division Transport et ICT II, Département Infrastructures Economiques, JICA, du 2 au 5 juin 2009.

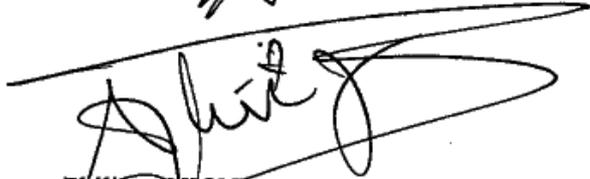
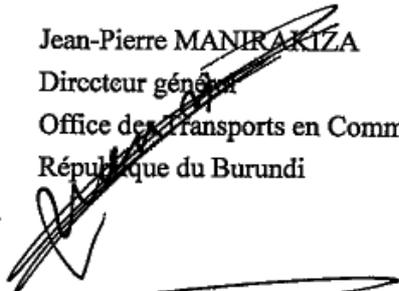
En résultat des discussions, les deux parties ont confirmé les principales rubriques indiquées en annexe.

Bujumbura, le 4 juin 2009



M. Tomoyuki NAITO  
Directeur de la mission  
Mission d'étude d'explication  
De l'abrégé du concept de base  
Agence Japonaise de Coopération  
Internationale

Jean-Pierre MANIRAKIZA  
Directeur général  
Office des Transports en Commun  
République du Burundi



Philippe NIGONI  
Ministre des Transports, Postes et Télécommunications (MTPT)  
République du Burundi



## Document attaché

### 1. Contenu du Rapport abrégé du concept de base

La partie burundaise a donné son accord et totalement approuvé le contenu de l'abrégé du rapport final qui a été expliqué par la Mission.

### 2. Système de l'aide financière non remboursable du Japon

La partie burundaise a pleine et entière compréhension du système de l'aide financière non remboursable du Japon et des dispositions à prendre par le Gouvernement du Burundi, qui lui ont été expliqués par la Mission et sont mentionnés dans l'Annexe 4 du Procès-verbal des discussions, signé par les deux parties le 25 février 2009.

### 3. Calendrier de l'étude

La JICA achèvera le rapport final et le fera parvenir au Gouvernement du Burundi d'ici le mois de septembre 2009.

### 4. Confidentialité

Le coût approximatif du Projet, tel qu'indiqué dans l'Annexe 1, est confidentiel et ne doit en aucun cas être reproduit ou divulgué à des tiers avant la signature de la totalité des contrats du Projet.

### 5. Autres rubriques

5-1. La partie burundaise a promis à la Mission de prendre les mesures nécessaires et de prévoir des aires de stockage (pour les pièces de rechange entre autres) ainsi que des places de stationnement pour les autobus, recruter et former les personnels nécessaires comme les chauffeurs et les mécaniciens, etc., avant l'arrivée des autobus et des équipements.

5-2. La partie burundaise a promis à la Mission que le gouvernement burundais mettra fin à l'occupation temporaire du garage de Gitega ayant pour but l'exécution du programme DDR (désarmement) destiné aux enfants soldats avant la fin d'août 2009.

5-3. La partie burundaise a sollicité à la Mission d'augmenter dans la mesure du possible le nombre des autobus mis en service en mettant l'accent sur l'importance des lignes internationales reliant Bujumbura à Kigali et à Kampala. La Mission a expliqué à la partie burundaise que les autobus mise en service sur les lignes internationales sont au nombre de deux, tel qu'indiqué dans le rapport abrégé et que le renforcement des lignes internationales sera étudié dans la coopération technique en

α



α

cours. La partie burundaise a fait preuve de compréhension à l'égard de l'explication faite par la Mission.

5-4. La partie burundaise a demandé à la Mission d'étudier les conditions de soumission dans la mesure du possible afin que la fourniture des autobus soit réalisée le plus tôt possible. Ayant compris le contenu de la demande de la part de la partie burundaise, la Mission a promis à la partie burundaise qu'elle les étudiera soigneusement.

Annexe-1 : Le coût approximatif du Projet

Annexe-2 : Liste des matériels

Annexe-3 : Photocopie de la lettre relative à l'occupation temporaire du garage de Gitega ayant pour but l'exécution du programme DDR.

x

A

~

Liste des matériels

(1) Types d'autobus appliqués par itinéraire

N°matr Autobus par itinéraire	Itinéraire prévu			Distance de service Chlorologie	Fréquence de service Cronologie	Type d'autobus			N°matr Autobus par itinéraire	Itinéraire prévu			Distance de service Chlorologie	Fréquence de service Cronologie	Type d'autobus		
	ORIGINE	VIA	DESTINATION			Grands	Moyens	Petits		ORIGINE	VIA	DESTINATION			Grands	Moyens	Petits
<b>ROUTES INTER-URBAINES BULUMBERA</b>																	
1	BULUMBERA		BULUMBERA	80	1	0	0	0	81	BULUMBERA		BULUMBERA					
2	BULUMBERA	BELASZA	MBENBATI	113	1	0	0	0	82	BULUMBERA		LYCEE VUJIRO					0
4	BULUMBERA		BULUMBERA	145	1	0	0	0	83	DARAH		LYCEE VUJIRO					0
5	BULUMBERA		BULUMBERA	170	1	0	0	0	84	DOLOMBERE		ENBICO					0
8	BULUMBERA	BUTAG	MBENBATI	14	1	0	0	0	85	EN		LINE					0
9	BULUMBERA		BULUMBERA	93	1	0	0	0	86	EN		NOAGARA					0
10	BULUMBERA		BULUMBERA	106	1	0	0	0	87	BOPE ENBANTE		ENBICO					0
11	BULUMBERA		BULUMBERA	219	1	0	0	0	88	BOPE ENBANTE		NOAGARA					0
12	BULUMBERA	CHITOLE	KALAYAZA	139	1	0	0	0	89	KIRORE	KYOSHWA	LYCEE VUJIRO					0
13	BULUMBERA	CHITOLE	MBENBATI	102	1	0	0	0	90	L. Les Yans	MBENBATI	KAYOSHWA					0
15	BULUMBERA	CHITOLE	MBENBATI	105	1	0	0	0	91	LYCEE ENBANT ESPRIT		ENBICO					0
16	BULUMBERA		MBENBATI	107	1	0	0	0	92	LYCEE SOU		ENBICO					0
17	BULUMBERA		MBENBATI	218	1	0	0	0	93	LINE		ENBICO					0
18	BULUMBERA		MBENBATI	136	1	0	0	0	94	LYCEE VUJIRO		KAYOSHWA					0
19	BULUMBERA	MBENBATI	MBENBATI	147	1	0	0	0	95	LYCEE VUJIRO		ENBICO					0
21	BULUMBERA		KANTARU RATU	118	1	0	0	0	96	LYCEE VUJIRO		NOAGARA					0
22	BULUMBERA		KAYOSHWA	138	1	0	0	0	97	LYCEE VUJIRO		NOAGARA					0
23	BULUMBERA		KALAO	138	1	0	0	0	98	MABORANGE		KAYOSHWA					0
24	BULUMBERA		KIRASIRA	108	1	0	0	0	99	MABORANGE		ENBICO					0
25	BULUMBERA		KIRASIRA	108	1	0	0	0	100	MABORANGE		KAYOSHWA					0
26	BULUMBERA		KIRASIRA	79	1	0	0	0	101	ST. EST. PET	DOLOMBERE	BULUMBERA					0
28	BULUMBERA		MBENBATI	219	1	0	0	0	102	ST. EST. PET		MBENBATI					0
30	BULUMBERA		MBENBATI	136	1	0	0	0	103	ULS		ENBICO					0
32	BULUMBERA		MBENBATI	134	1	0	0	0	104	VALE		KALAO					0
33	BULUMBERA		MBENBATI	219	1	0	0	0	<b>AGENCE CHITOLE</b>								
34	BULUMBERA		MBENBATI	87	1	0	0	0	104	MBENBATI		MBENBATI	82	1	0	0	0
35	BULUMBERA		MBENBATI	136	1	0	0	0	105	MBENBATI	BULUMBERA	BULUMBERA	85	1	0	0	0
37	BULUMBERA		MBENBATI	92	1	0	0	0	106	MBENBATI	BULUMBERA	BULUMBERA	113	1	0	0	0
38	BULUMBERA		MBENBATI	84	1	0	0	0	108	MBENBATI	MBENBATI	MBENBATI	46	2	0	0	0
39	BULUMBERA		MBENBATI	134	1	0	0	0	110	MBENBATI	MBENBATI	MBENBATI	147	1	0	0	0
40	BULUMBERA		MBENBATI	149	1	0	0	0	111	MBENBATI	MBENBATI	MBENBATI	84	1	0	0	0
41	BULUMBERA		MBENBATI	139	1	0	0	0	114	MBENBATI	MBENBATI	MBENBATI	88	1	0	0	0
42	BULUMBERA		MBENBATI	87	1	0	0	0	115	MBENBATI	MBENBATI	MBENBATI	80	1	0	0	0
43	BULUMBERA		MBENBATI	131	1	0	0	0	117	MBENBATI	MBENBATI	MBENBATI	76	1	0	0	0
44	BULUMBERA		MBENBATI	78	1	0	0	0	118	MBENBATI	MBENBATI	MBENBATI	80	1	0	0	0
45	BULUMBERA		MBENBATI	102	1	0	0	0	120	MBENBATI	MBENBATI	MBENBATI	48	2	0	0	0
46	BULUMBERA		MBENBATI	138	1	0	0	0	121	MBENBATI	MBENBATI	MBENBATI	45	2	0	0	0
47	BULUMBERA		MBENBATI	118	1	0	0	0	122	MBENBATI	MBENBATI	MBENBATI	102	1	0	0	0
48	BULUMBERA		MBENBATI	111	1	0	0	0	123	MBENBATI	MBENBATI	MBENBATI	128	1	0	0	0
49	BULUMBERA		MBENBATI	107	1	0	0	0	124	MBENBATI	MBENBATI	MBENBATI	100	1	0	0	0
50	BULUMBERA		MBENBATI	107	1	0	0	0	125	MBENBATI	MBENBATI	MBENBATI	118	1	0	0	0
<b>ROUTES URBAINES BULUMBERA</b>																	
44	CHITOLE		CHITOLE	4	14	0	0	0	<b>AGENCE NGOLE</b>								
45	KALAO		VELE	8	12	0	0	0	126	NGOLE		BULUMBERA	126	1	0	0	0
46	KANTORU		CHITOLE	32	12	0	0	0	130	NGOLE		CHITOLE	121	1	0	0	0
48	KIRASIRA		VELE	9	12	0	0	0	131	NGOLE		CHITOLE	82	2	0	0	0
49	KIRASIRA		VELE	9	12	0	0	0	132	NGOLE		CHITOLE	81	2	0	0	0
50	KIRASIRA		CHITOLE	12	8	0	0	0	133	NGOLE		CHITOLE	74	1	0	0	0
51	KIRASIRA		CHITOLE	8	10	0	0	0	134	NGOLE		CHITOLE	85	1	0	0	0
52	NOAGARA		VELE	7	12	0	0	0	137	NGOLE		CHITOLE	109	1	0	0	0
53	VELE		VELE	11	2	0	0	0	138	NGOLE		CHITOLE	38	1	0	0	0
<b>ROUTES SUBURBAINES BULUMBERA</b>																	
57	BULUMBERA		BOAGORU	26	4	0	0	0	<b>AGENCE BURUM</b>								
58	BULUMBERA		MBENBATI	27	4	0	0	0	140	BURUM		BULUMBERA	107	1	0	0	0
59	BULUMBERA		MBENBATI	28	4	0	0	0	144	BURUM		MBENBATI	106	1	0	0	0
60	BULUMBERA		MBENBATI	17	4	0	0	0	147	BURUM		MBENBATI	86	1	0	0	0
61	BULUMBERA		MBENBATI	17	4	0	0	0	150	BURUM		MBENBATI	24	2	0	0	0
62	BULUMBERA		MBENBATI	17	2	0	0	0	<b>AGENCE BURUM</b>								
63	BULUMBERA		MBENBATI	18	4	0	0	0	140	BURUM		BULUMBERA	107	1	0	0	0
64	BULUMBERA		MBENBATI	18	4	0	0	0	144	BURUM		MBENBATI	106	1	0	0	0
65	BULUMBERA		MBENBATI	18	4	0	0	0	147	BURUM		MBENBATI	86	1	0	0	0
66	BULUMBERA		MBENBATI	18	4	0	0	0	150	BURUM		MBENBATI	24	2	0	0	0
<b>AGENCE BURUM</b>																	
<b>INTERNATIONAL</b>																	
71	BULUMBERA		MBENBATI	18	4	0	0	0	153	BULUMBERA		KAMPAGA	1/2	0	0	0	0
72	BULUMBERA		MBENBATI	18	4	0	0	0	154	BULUMBERA		NOAGARA	1/2	0	0	0	0
<b>SUBS TOTAL</b>																	
<b>TOTAL</b>																	

Grands autobus	Autobus moyens	Petits autobus	Total
25	48	34	107 autobus

(2) Nombre total des autobus nécessaires obtenu en tenant compte du taux d'arrêt

127 autobus

(3) Parc prévu en 2011

35 autobus

(4) Nombre de nouveaux autobus nécessaires ((2)-(3))

92 autobus

(5) Nombre des autobus destinés au transfert technique à fournir dans le cadre de la coopération technique

4 autobus

(6) Nombre des autobus faisant l'objet du présent projet ((4)-(5))

88 autobus

9

2.

(7) Equipements d'entretien/Pièces de rechange

Principaux équipements d'entretien

N°	Equipements d'entretien	Principaux matériels
1	Equipements d'entretien (équipements d'entretien des véhicules y compris)	Testeur de dérapage latéral Testeur de freins Testeur de phases Cric, etc.
2	Equipements d'entretien de roue, pneu et frein	Dispositif de remplacement de pneu Machine à équilibrer les roues, etc.
3	Equipements d'entretien du moteur et de la boîte de vitesses	Compte-tours Dispositif de lavage de moteur, etc.
4	Dispositif de lavage de véhicule	Dispositif de lavage à jet d'eau chaude
5	Outils	Outils électriques Outils manuels Appareils de mesure
6	Equipements de service de la batterie	Chargeur de batterie Dispositif de lavage de liquide de batterie, etc.
7	Compresseur d'air	Compresseur pour pneus de grands véhicules, etc.
8	Autres équipements d'entretien pour véhicules	Générateur d'urgence Chariot élévateur, etc.
9	Equipements d'entretien d'autobus : équipements de soudage de plaques de métal, de peinture	Presse d'atelier Appareil à souder électrique pour usinage de plaques de métal, etc.
10	Equipements d'entretien d'autobus : Equipements de coupe	Grande perceuse Scie à métal pour entretien de carrosserie

Principales pièces de rechange

N°	Rubriques des pièces de rechange	Principales pièces de rechange
1	Pièces à remplacer périodiquement	Filtres, cartouches, huile moteur, joints toriques, joints d'étanchéité, courroie de ventilateur, flexibles en caoutchouc, etc.
2	Frein, moyeu	Conduite de frein, segments de frein, garniture, kit de cylindre, joint d'huile, etc.
3	Pièces pour entretiens périodiques (grandes pièces à remplacer en cas de mauvais fonctionnement)	Moteur, boîte de vitesses, embrayage, déflecteur, etc.
4	Pièces à démonter et réparer périodiquement	Pompe à eau, alternateur, démarreur, etc.
5	Autres	Ressorts à lames, verre, lampes etc.



**REPUBLIQUE DU BURUNDI**  
**Projet Transitoire de Démobilisation et de Réintégration au Burundi**

***Equipe de Coordination Technique***

Bujumbura, le 07 / 06 / 2009

**Réf: N°/038 /PTDR/2009**

**A Monsieur le Directeur Général de  
l'OTRACO  
à  
BUJUMBURA**

**OBJET : Restitution des bâtiments de l'OTRACO de Gitega**

Monsieur le Directeur Général,

Nous avons bien reçu votre correspondance N. Réf. 201/DG/09 du 03/06/2009 par laquelle vous demandez de restituer les bâtiments de l'OTRACO de Gitega qui servent actuellement de Centre de Démobilisation.

Effectivement, les bâtiments de l'OTRACO abritent actuellement les opérations de démobilisation des ex combattants dont le nombre total est estimé à 6 560. Ces opérations continuent et s'il n'y a pas d'interruption, elles dureront trois mois. Nous comptons donc remettre les bâtiments de l'OTRACO de Gitega le 1<sup>er</sup> Septembre 2009.

Veuillez agréer, Monsieur le Directeur Général, l'expression de notre considération distinguée.



## 5 Données collectés

5.1 ENQUETE AUPRES DES PASSAGERS DES BUS OTRACO

5.2 Résultats de l'étude sur les besoins en autobus

5.3 REGISTRE DES ROUTES NATIONALES AU BURUNDI



5.1 ENQUETE AUPRES DES PASSAGERS DES BUS OTRACO



INSTITUT DE STATISTIQUES ET D'ETUDES  
ECONOMIQUES DU BURUNDI  
«ISTEEBU»



JAPAN ENGINEERING  
CONSULTANTS CO., LTD.

# ENQUETE AUPRES DES PASSAGERS DES BUS OTRACO

## Manuel d'Instructions

Février 2009

# INTRODUCTION

Ce manuel expose successivement :

- La façon dont l'agent de terrain doit se comporter au cours de l'exécution du travail lui demandé ;
- La façon dont les informations fournies seront notifiées sur le questionnaire d'enquête.

Ainsi, son contenu permet au personnel de terrain ainsi qu'à toute personne n'ayant pas pris part à la conception de l'enquête, et plus précisément à la confection du questionnaire, d'en connaître les contours et de bien saisir les différents concepts utilisés dans le questionnaire.

## CHAPITRE I. COMPORTEMENT DU PERSONNEL DE TERRAIN

### I.1. INSTRUCTIONS GENERALES

Dans la mission de collecter le plus précisément possible des informations recherchées dans cette étude, un Agent enquêteur est tenu de se présenter personnellement dans chaque ménage sélectionné et situé dans sa zone d'action. Les questions qui lui permettent d'obtenir les informations recherchées doivent être posées en **Kirundi**, de façon **simple** et **compréhensive**, et les réponses transcrites **correctement** et **lisiblement** sur les questionnaires qui lui seront distribués. Il prend soin de ces derniers et les transmet à son Contrôleurs aussitôt.

Pour ce faire, l'Agent enquêteur devra se conformer aux instructions suivantes :

- Se présenter correctement afin de gagner la confiance des enquêtés dès le début et ainsi obtenir des renseignements corrects et exacts. En effet, l'apparence détermine la 1<sup>ère</sup> impression. La bonne tenue vestimentaire peut influencer l'interview et contribuer à son succès.
- Respecter les habitudes des enquêtés, avoir un langage rassurant et respectueux. L'attention de l'Agent enquêteur sera surtout attirée sur le fait qu'aucune promesse ou proposition ne devra être faites aux populations.
- Poser des questions se rapportant à l'enquête, les formuler dans un langage simple et accessible aux enquêtés, en apportant, si besoin, des explications complémentaires pour une meilleure compréhension.
- Etre un homme de terrain, patient, capable de s'adapter à toutes les situations et d'accepter les multiples sacrifices inhérents à toute opération de collecte de données statistiques.
- Pour demander de l'aide pour certains travaux, l'Agent enquêteur devra se montrer poli et courtois et ne pas insister en cas de refus catégorique

- Se conformer aux instructions de ses chefs hiérarchiques.

## **I.2. OBLIGATIONS DE L'AGENT ENQUÊTEUR**

### **L'Agent enquêteur doit :**

- Rassurer l'enquêté que les informations individuelles recueillies resteront confidentielles et que ni administration locale ni l'administration fiscale ne sont destinataires ;
- Respecter ses chefs hiérarchiques et tous ceux qu'il trouve dans sa zone d'action ;
- Observer scrupuleusement les instructions reçues ;
- Etudier sérieusement les questionnaires et se familiariser à la manière dont ils seront remplis ;
- Se référer au présent manuel chaque fois que c'est nécessaire ;
- Interroger tous les enquêtés tirés, quel que soit leur état physique ou psychique ;
- Garantir qu'aucune personne étrangère au ménage ne peut assister à l'interview.

### **L'Agent enquêteur ne doit pas :**

- Divulguer les renseignements recueillis au cours de l'interview ou en faire des commentaires.
- Se faire accompagner ou se faire remplacer par quelqu'un au moment de l'interview.
- Exiger à boire ou à manger chez les enquêtés.
- N'engager aucune discussion politique ou administrative avec les passagers.

## **CHAPITRE II. CONDUITE DES INTERVIEW**

### **II.1. PRINCIPES GENERAUX**

Il faut que l'Agent enquêteur remplisse soigneusement et lisiblement les questionnaires, tout en ayant à l'esprit les principes ci-après :

- Poser les questions exactement comme elles sont écrites et en suivant le même ordre que celui du questionnaire ;
- Eviter les doubles comptes et les omissions. Enregistrer information sur chaque passager, aussi bien l'adulte que l'enfant qui occupe un siège dans le Bus ;
- Toutes les questions ayant raison d'être doivent avoir une réponse. Insister pour avoir une réponse à la place de « **inconnu** », « **je ne sais pas** », « **j'ai oublié** ».

- Si les mêmes réponses se succèdent, il faudra les enregistrer toutes, en évitant des formes comme « **idem** », « **cfr** », « **etc....** » ; aussi, évitez d'utiliser des abréviations autres que celles prévues par les instructions.
- Ne pas poser de question dont la réponse est évidente (le sexe d'un adulte par exemple). Toute réponse devra être enregistrée à sa place et avec le plus grand soin.
- Ne pas gaspiller les questionnaires, ni les abîmer car ils sont en nombre limité. Pour corriger un renseignement, barrer celui erroné d'un seul trait et inscrire le nouveau au-dessus.
- Dans le cas où le chef de ménage est absent et qu'il n'y a pas quelqu'un d'autre capable de répondre aux questions, continuer normalement le travail avec les autres ménages, mais n'oubliez pas de repasser à plus tard. S'il s'avère qu'il est absolument difficile de le rencontrer, soumettre l'interview à celui qui le remplace en responsabilité de chef de ménage (épouse ou enfant aîné majeur).

## **II.2. QUESTIONNAIRE DE L'ENQUETE**

### **2.2.1. Remplissage du Questionnaire**

#### **2.2.2. Module « Identification du passager »**

Ce module donne des indications précises permettant d'identifier le passager de l'OTRACO qui accepte de répondre aux questions. Ces informations d'identification faciliteront l'Agent Enquêteur dans les échanges et l'enregistrement des réponses car, il aura déjà une idée d'elle.

Ainsi, avant de poser les questions, l'Agent Enquêteur aura déjà transcrit sur le questionnaire les informations de localisation du passager ;

#### **N° du questionnaire**

Province : Vous marquez le nom de la Province au point de départ du véhicule

Commune : Vous marquez le nom de la Commune au point de départ du véhicule

Colline : Vous marquez le nom de la Colline au point de départ du véhicule

#### **L'Itinéraire du véhicule**

**Le numéro du passager** : il s'agit du n° séquentiel que vous avez attribué au passager

#### **2.2.3. Module « Information sur le passager »**

Ce module servira à identifier tous les passagers du véhicule et à fournir sur eux quelques informations socio-démographiques.

En conséquence, l'Enquêteur doit les enregistrer avec la plus grande précision.

**Question 1 : Nom et Prénom :** Il faut transcrire lisiblement le Nom et le prénom du passager .

**Question 2 : Sexe :** Posez la question sur le sexe du passager dont vous venez de transcrire le nom et mettez dans la case réservée le chiffre 1 s'il est de sexe masculin et le chiffre 2 s'il est de sexe féminin.

**Question 3 : Age (en années révolues):** demandez au passager son âge que vous transcrirez en années révolues.

**Question 4: Niveau d'instruction :** Posez la question sur le niveau d'instruction atteint par le passager et vous mettez dans la case prévue le chiffre correspondant en se référant aux codes suivants :

1. **Sans niveau :** pour celui qui n'a jamais été à l'école
2. **Primaire :** pour celui qui a fréquenté le primaire, même s'il ne l'a pas achevé
3. **Tronc Commun (1<sup>er</sup> cycle du secondaire :** pour celui qui a fréquenté le 1<sup>er</sup> Cycle secondaire, même s'il ne l'a pas achevé
4. **Secondaire 2<sup>ème</sup> cycle :** pour celui qui a fréquenté le 2<sup>ème</sup> Cycle secondaire, même s'il ne l'a pas achevé
5. **Universitaire :** pour celui qui a fréquenté l'enseignement universitaire, même s'il ne l'a pas achevé
6. **Enseignement informel :** pour celui qui a fréquenté Yaga-Mukama ou l'école coranique

**Question 5 : Situation matrimoniale :** Pour tout passager qui a plus de 10 ans, vous demandez sa situation matrimoniale et vous inscrirez dans la case réservée le code correspondant à son état matrimonial selon les codes prévus suivants :

1. **célibataire**
2. **Marié**
3. **Veuf**
4. **Divorcé**
5. **Séparé**

**Q6. Statut d'occupation actuel (Passager de 7 ans et plus):** Posez la question « Quel est votre statut d'occupation ? » et vous inscrirez les codes appropriés comme suit :

1. **Occupé**
2. **Inoccupé**
3. **Elève/Étudiant**

**Q7 : Emploi actuel durant les 7 derniers jours :** Pour tout passager qui a plus de 10 ans, vous demandez l'emploi qui l'a le plus occupé au cours des 7 derniers jours et vous inscrirez dans la case réservée le code correspondant selon les codes prévus suivants :

01. **Agriculteur avec au moins une culture d'exportation (café, thé, coton)**
02. **Agriculteur sans aucune culture d'exportation**
03. **Éleveur**
04. **Employé du secteur public**

- 05. Employé du secteur parapublic
- 06. Employé du secteur agricole privé
- 07. Employé du secteur privé non agricole
- 08. Employé du secteur Industriel
- 09. Vendeur/Commerçant
- 10. Aide familial
- 11. Apprenti
- 12 Autre

**NB :** « Autre » c'est l'emploi qui ne se retrouve pas parmi ceux qui ont été listés . Il faut donc le transcrire sur la ligne réservée à cet effet.

**Q8. Montant de revenu mensuel tiré de l'activité.** Posez la question : »Quel est le montant de revenu que vous rapporte votre activité par mois ?« et vous inscrivez le montant en FBU dans les cases prévues

**Q9. Résidence habituelle :** Posez la question « Où se trouve votre résidence habituelle ? » et vous inscrivez les noms de la Province, de la Commune et de la Colline ou le Quartier et vous marquez en dessous les codes correspondants dont la liste vous sera fournie

**Section 2 : « Motif d'utilisation des Bus OTRACO »**

**Q10. But /objectif du voyage du passager :** Posez la question « Où voudriez-vous aller avec le bus OTRACO ? » et vous inscrivez le but principal du voyage du passager selon les codes repris ci-dessous :

- 1. A l'école
- 2. Au travail
- 3. Au marché
- 4. A l'Hôpital/
- 5. Rendre visite aux amis/parentés
- 6. Autre (à préciser) .....

**Q11. Lieu de départ et lieu de destination :** Inscrivez sur le questionnaire le lieu de départ (Province, Commune et Colline et codes correspondants ) et demandez au passager son lieu de destination (Province, Commune et Colline et codes correspondants )

**Q12. Disponibilité du Bus OTRACO près de la résidence :** Posez la question « L'autobus OTRACO est-il disponible près de votre résidence ?

- 1. Oui
- 2. Non

**Q13. Distance et durée de parcours pour atteindre un Bus OTRACO :** Quelles est la distance et quelle est la durée de parcours pour arriver au bus OTRACO ?

- |                                |                          |
|--------------------------------|--------------------------|
| 1. Moins de 100 m              | 1. Moins de 5 minutes    |
| 2. Plus de 100 m               | 2. Plus de 5 minutes     |
| 3. Entre 500 et 1.000 m (1 Km) | 3. Entre 5 et 15 minutes |
| 4. Plus de 1Km                 | 4. Plus de 15 minutes    |
| 5. Plus de 5 Km                | 5. Plus d'une heure      |

**Q14. Fréquence d'utilisation de l'autobus OTRACO :** posez la question « Quelle est votre fréquence d'utilisation de l'autobus OTRACO ? » et inscrivez dans la case prévue les codes correspondant à la réponse comme suit :

- |                                    |                      |
|------------------------------------|----------------------|
| 1. Tous les jours                  | 2. Tous les 2 jours  |
| 3. Une fois par semaine            | 4. Une fois par mois |
| 5. Une fois par trimestre (3 mois) |                      |

**Q15. Durée de voyage en autobus OTRACO :** posez la question « Quelle est la durée de voyage en autobus OTRACO ? » et inscrivez dans la case prévue les codes correspondant à la réponse comme suit :

- |                     |                     |
|---------------------|---------------------|
| 1. Environ 10min    | 2. Environ 30min    |
| 3. Environ 1 heure  | 4. Environ 2 heures |
| 5. Plus de 2 heures |                     |

**Q16. Tarif appliqué aux Bus OTRACO :** posez la question « Quel est le tarif appliqué à l'autobus OTRACO? » et inscrivez dans la case prévue les codes correspondant à la réponse comme suit :

- |                            |                             |                             |
|----------------------------|-----------------------------|-----------------------------|
| 1. Moins de 500 FBU        | 2. Entre 500 et 1.000 FBU   | 3. Entre 1.001 et 2.000 FBU |
| 4. Entre 2.001 et 3000 FBU | 5. Entre 3.001 et 5.000 FBU | 6. Entre 5.001 et-7.000FBU  |
| 7. Plus de 7.000 FBU       |                             |                             |

**Q17.** Posez la question de savoir si «Une fois arrivé à votre arrêt-bus, s'il a besoin de prendre un autre Bus pour arriver à votre destination » et inscrivez les codes correspondant à la réponse comme suit :

1. Oui
2. Non

Si la réponse est « Oui », vous allez à la question suivante et si elle est « Non », vous sautez à la question Q19.

**Q18. Si la réponse est « Oui »,** demandez le nombre de fois il doit prendre un autre Bus et inscrivez dans la case prévue les codes correspondant à la réponse comme suit :

1. Une fois
2. Deux fois

3. Plus de 3 fois

**Q19. Distance et durée de parcours restant après l'arrêt-bus :** posez la question « Quelles est la distance et quelle est la durée de parcours vous restaient pour arriver à votre destination » et inscrivez dans la case prévue les codes correspondant à la réponse comme suit :

- |                                |                          |
|--------------------------------|--------------------------|
| 1. Moins de 100 m              | 1. Moins de 5 minutes    |
| 2. Plus de 500 m               | 2. Plus de 5 minutes     |
| 3. Entre 500 et 1.000 m (1 Km) | 3. Entre 5 et 15 minutes |
| 4. Plus de 1Km                 | 4. Plus de 15 minutes    |
| 5. Plus de 5 Km                | 5. Plus d'une heure      |

**Q20. Praticabilité des routes après les arrêt-bus :** posez la question « Est-ce que la route est praticable pour que le bus puisse continuer dans cette direction ? » et inscrivez dans la case prévue les codes correspondant à la réponse comme suit :

1. Oui
2. Non

### Section 3 : Opinion des passagers

**Q21. Préférence aux Bus OTRACO par rapport aux bus privés en cas de disponibilité des deux :** posez la question « Si les Bus privés sont disponibles en même temps que ceux de l'OTRACO, pourquoi utiliserez-vous celui de l'OTRACO ? » et mettez une croix dans la case correspondant à la réponse ou aux réponses comme suit :

1. Les Bus OTRACO sont moins chers que les bus privés
2. Seuls les Bus OTRACO sont opérationnels
3. Seuls les Bus OTRACO acceptent de circuler sur les mauvaises routes
4. Les tarifs des OTRACO sont fixes.
5. Les Bus OTRACO sont plus spacieux
6. Les Bus OTRACO prennent plus de bagages additionnels
7. Les bus OTRACO sont plus sécurisés
8. Autre .....

**Q22. Préférence aux Bus Privés par rapport aux bus OTRACO en cas de disponibilité égale :** posez la question « Si les Bus privés sont disponibles en même temps que ceux de l'OTRACO, pourquoi utiliserez-vous les Bus Privés ? » et mettez une croix dans la case correspondant à la réponse ou aux réponses comme suit :

1. Les Bus privés sont moins plus rapides que les Bus OTRACO
2. Seuls les Bus Privés partent assez tôt par rapport aux Bus OTRACO
3. Les tarifs des Bus privés ne sont pas très différents de ceux de l'OTRACO

4. Les Bus privés sont plus confortables que ceux de l'OTRACO
5. Les Bus privés sont plus réguliers que ceux de l'OTRACO
6. Autre .....

**Q23. Satisfaction des usagers des Bus OTRACO :** posez la question « Est-ce que le service de l'OTRACO est-il satisfaisant? » et inscrivez dans la case prévue le code correspondant à la réponse comme suit :

1. Oui
2. Non

**Q24. Motifs de satisfaction :** posez la question : « Si vous êtes satisfait, pourquoi pensez-vous ainsi ? » et mettez une croix dans la case correspondant à la réponse ou aux réponses comme suit :

1. Les Services de l'OTRACO sont fonctionnels tous les jours
2. Les Services de l'OTRACO sont réguliers
3. Les Service-Voyages de l'OTRACO sont accessibles/appropriés
4. Les arrêt-bus de l'OTRACO sont bien placés et accessibles
5. Les Bus OTRACO sont confortables
6. Les Tarifs des Autobus OTRACO sont Bon marché que les autobus privés
7. Les Bus OTRACO ont plus d'espace pour les passagers
8. Les Bus OTRACO sont plus sécurisés
9. Les Bus OTRACO ont plus d'espace pour les bagages
10. Autres. ....

**Q25. Motifs de non satisfaction :** posez la question : « Si vous n'êtes pas satisfait, pourquoi pensez-vous ainsi ? » et mettez une croix dans la case correspondant à la réponse ou aux réponses comme suit :

1. OTRACO offre peu de service quotidien
2. Les Services de l'OTRACO sont irréguliers
3. OTRACO manque d'Autobus adaptés aux routes
4. OTRACO manque d'arrêt-bus appropriés
5. Les Bus OTRACO ne sont pas confortables
6. OTRACO ne donne aucune information sur le calendrier et les arrêt-bus
7. Les Bus OTRACO n'ont aucun espace des bagages
8. Les Bus OTRACO sont vieux
9. Autres : .....

**Q26. Propositions d'améliorations à faire :** posez la question « D'après vous, quelles sont les améliorations qui pourraient être faites par le Service OTRACO ? » et mettez une croix dans la case correspondant à la réponse ou aux réponses comme suit :

1. Augmentation de Services Journaliers
2. Offrir des Services réguliers

3. Augmenter le nombre de Bus de voyage
4. Aménager des arrêts-bus appropriés
5. Informer sur les itinéraires, les arrêts, les calendriers et le tableau des prix pratiqués
6. Offrir des voyages sécurisés
7. Améliorer les Conditions de voyages
8. Autres-----

**Q27. Proposition de services de qualité à offrir par OTRACO :** Posez la question « Que proposez-vous comme services de qualité qu’OTRACO devrait offrir ? » et mettez une croix dans la case correspondant à la réponse ou aux réponses comme suit :

1. Améliorer le confort (qualité des Sièges, espace des bagages, véhicules modernes de luxe, ...)
2. Améliorer la qualité du service de gestion quotidienne des bus
3. Augmenter le nombre de bus qui circulent quotidiennement
4. Introduire des Autobus neufs et modernes
5. Rendre confortables les arrêts-bus
6. Améliorer l’état des routes
7. Améliorer les conditions de ventes des tickets dans les kiosks
8. Fournir toutes les informations sur les itinéraires, les arrêts-bus, les horaires, ...
9. Rendre les voyages sécurisés
10. Autres : .....

**Q28. Réaction sur le tarif en cas d’introduction de nouveaux bus :** Posez la question « Si OTRACO lançait des Bus nouveaux, accepteriez-vous que les prix soient modifiés ? » et inscrivez dans la case prévue le code correspondant à la réponse, en ayant marqué la proposition de taux d’augmentation ou de réduction proposé comme suit :

1. Réduire le prix actuel de ..... FBU à .....FBU
2. Garder le tarif des prix actuellement pratiqué
3. Augmenter le prix actuel de .....FBU à .....FBU

**Q29. Réaction en de tarif bon marché :** Posez la question « Est-ce que vous feriez plus de voyages si le tarif était meilleur marché ? » et inscrivez dans la case prévue le code correspondant à la réponse comme suit :

1. Oui                      2. Non

**Q30. Autres itinéraires préférés :** Posez la question « Avez-vous d’autres itinéraires préférés en plus de celui que vous avez pris aujourd’hui ? » et inscrivez dans la case prévue le code correspondant à la réponse comme suit :

1. Oui                      2. Non

**Q31.Existence d’autres destinations préférées :** Posez la question « Quelles sont ces autres destinations préférées ? » et inscrivez dans la case prévue le code correspondant à la

réponse comme suit :

(1) Province : ..... Commune: ..... Colline: .....

(2) Province : ..... Commune: ..... Colline: .....

(3) Province : ..... Commune: ..... Colline: .....

***Merci d'avoir accepté de répondre aux questions***



## 5.2 Résultats de l'étude sur les besoins en autobus

### 1 Abrégé de l'étude

#### (1) Objectifs

Une étude des besoins en autobus a été réalisée dans les villes de Bujumbura, Gitega, Ngozi et Bururi pour vérifier la pertinence de l'étendue et du contenu du projet défini dans l'Etude du concept de base. La fixation du degré de priorité des lignes et la définition du plan des lignes auront lieu sur la base du plan d'avenir de l'OTRACO, en se référant aux résultats de cette étude.

#### (2) Méthode

Réalisation par sous-traitance locale à l'ISTEEBU

##### i) Etude des terminaux d'autobus

Une étude par interview concernant les terminaux d'autobus a eu lieu dans les villes de Bujumbura, Gitega, Ngozi et Bururi.

##### ii) Etude sur les passagers des autobus

Des enquêtes par interview ont été faites sur les 41 lignes d'autobus de l'OTRACO actuellement en service.

#### (3) Période de l'étude

2-8 mars 2009

#### (4) Résultats de l'étude

Le nombre de réponses à chaque enquête sont comme indiqué ci-dessous.

Tableau 1 Résultats de l'étude sur les terminaux

terminaux	Le nombre des réponses
Bujumbura	791
Ngozi	549
Gitega	540
Bururi	300
Total	2180

Tableau 2 Résultats de l'étude sur les passagers des autobus

Origin	Destination	Le nombre des réponses	Origin	Destination	Le nombre des réponses
Inter Urban Route			Sub-Urban Bus		
Bujumbura	Buiziracanda	50	Ruziba	Marche Central	50
Bujumbura	Buhiga	50	Gatumba	Marche Central	50
Bujumbura	Cankuzo-Camazi	50	Vugizo	Marche Central	50
Bujumbura	Gitega	50	School Bus		
Bujumbura	Kinyinya	50	Kinindo	Ecole Independente	50
Bujumbura	Mayuyu	50	Kinindo	LA Colombiere	25
Bujumbura	Mishiha	25	Kinindo	Lycee SOS	50
Bujumbura	Mpinga(Rutana)	50	Kinindo	Lycee Vugizo	50
Bujumbura	Mugongo	50	Kinindo	Michel Archange	50
Bujumbura	Munini	50	Kinindo	Sem. St. Joseph	50
Bujumbura	Musenyi(Ruhororo)	50	Kinindo	Universite Lumiere	50
Bujumbura	Nyabihanga	50	Musaga	Kinindo-Lycee-Kamenge	50
Bujumbura	Rango	50	Musaga	Lycee Vugizo	50
Bujumbura	Vugizo	50	Ngagara	EIB (Ecole Internationale)	50
Bujumbura	Vyanda	50	Ngagara	Vugizo	50
Ngozi	Marangara	50	International Bus		
Urban Bus			Bujumbura	Kampala/UGANDA	50
Gikungu	Chanic	20	Bujumbura	Kigali/RWANDA	50
Kanyosha	Chanic	50	TOTAL		
Musaga	Chanic	50			1870
Musaga	Chuk	50			
Ngagara	Chanic	50			
Gatumba	Gasenyi	50			
Gatumba	Grand Bureau	50			

## 2 Résultats de l'étude

### 2-1 Attribut des interrogés

Les hommes ont compté pour environ 2/3 de l'ensemble, et les passagers de 20 à 40 ans pour plus de la moitié, ce qui montre que l'utilisation par les couches à forte mobilité est élevée. Par catégorie socioprofessionnelle, les travailleurs et les étudiants constituent pratiquement la totalité des utilisateurs, les utilisateurs sans profession sont très peu nombreux. Par secteur industriel, le taux d'utilisation par les personnes pratiquant l'agriculture et le commerce est élevé, ce qui est aussi dû au fait que le secteur industriel n'est pas très développé. Les autres taux élevés incluent les étudiants, élèves, etc. Le taux d'échantillonnage par zone n'étant pas toujours uniforme, le nombre d'interrogés par zone d'habitation indiqué à la rubrique (5) ne correspond pas au taux d'utilisation par zone d'habitation.

#### (1) Sexe

Tableau 3 Nombre d'interrogés par sexe

sexe	Le nombre des réponses	%
Masculin	2,624	64.8
Féminin	1,426	35.2
Total	4,050	100.0

(2) Age

Tableau 4 Nombre d'interrogés par âge

age	Le nombre des réponses	%
0-9	31	0.8
10-19	852	21.0
20-29	1,276	31.5
30-39	1,087	26.8
40-49	530	13.1
50-59	171	4.2
60-69	53	1.3
70-	22	0.5
total	4,022	99.3
missing	28	0.7
Total	4,050	100.0

(3) Catégorie socioprofessionnelle

Tableau 5 Nombre d'interrogés par catégorie socioprofessionnelle

occupation	Le nombre des réponses	%
Occupé	2,696	66.6
Inoccupé	236	5.8
Elève/Étudiant	1,107	27.3
total	4,039	99.7
missing	11	0.3
Total	4,050	100.0

(4) Secteur industriel

Tableau 6 Nombre d'interrogés par secteur industriel

l'Emploi principal	Le nombre des réponses	%
Agriculteur avec au moins une culture d'exportation	935	23.1
Employé du secteur public	314	7.8
Employé du secteur parapublic	614	15.2
Employé du secteur agricole privé	161	4.0
Vendeur/commerçant	674	16.6
Aide familial	1,247	28.9
Apprenti	3,945	97.4
Autre	105	2.6
Total	4,050	100.0

(5) Zone d'habitation

Tableau 7 Nombre d'interrogés par zone d'habitation

Zone d'habitation	Le nombre des réponses	%
Bubanza	14	0.3
Bujumbura Rural	217	5.4
Bururi	388	9.6
Cankuzo	93	2.3
Cibitoke	5	0.1
Gitega	370	9.1
Karuzi	73	1.8
Kayanza	62	1.5
Kirundo	12	0.3
Makamba	39	1.0
Muramvya	28	0.7
Muyinga	11	0.3
Mwaro	73	1.8
Ngozi	555	13.7
Rutana	43	1.1
Ruyigi	96	2.4
Mairie Bujumbura	1,927	47.6
Pays Voisins	29	0.7
total	4,035	99.6
missing	15	0.4
Total	4,050	100.0

3 Particularités des trajets

(1) Objectifs du trajet

Les objectifs des trajets sont comme indiqué dans le tableau de droite. Les réponses "Privé" en nombre important, indiquent sans doute que les autobus ne sont pas utilisés pour les trajets ordinaires comme aller au travail, à l'école, etc. parce que les services de bus sont concentrés sur les week-ends dans les zones rurales.

Tableau 8 Nombre d'utilisateurs par objectif

objectif	Le nombre des réponses	%
A l'école	882	21.8
Au travail	613	15.1
Au marché	460	11.4
A l'Hôpital/Centre de santé	216	5.3
Rendre visite aux amis/parentés	1,612	39.8
Autre	253	6.2
total	4,036	99.7
missing	14	0.3
Total	4,050	100.0

(2) Fréquence d'utilisation des autobus de l'OTRACO  
 Les utilisateurs par fréquence d'utilisation des autobus de l'OTRACO sont comme indiqué dans le tableau de droite. Les plus nombreux sont les utilisateurs quotidiens (28,5%), puis les utilisateurs saisonniers (1 fois/trois mois) par province, ce taux varie considérablement selon les zones. Alors que les utilisateurs quotidiens comptent pour environ 40-50% à Bujumbura Rural et Bujumbura Mairie, dans les autres provinces, plus de 50% sont des utilisateurs moins de 1 fois/mois. On peut donc penser que le taux d'utilisation reflète le niveau de service des autobus.

Tableau 9 Nombre d'utilisateurs par fréquence d'utilisation des autobus

Fréquence d'utilisation	Le nombre des réponses	%
Tous les jours	1,154	28.5
Tous les 2 jours	249	6.1
Une fois par semaine	351	8.7
Une fois par mois	540	13.3
Une fois par trimestre	984	24.3
Une fois par année	755	18.6
total	4,033	99.6
missing	17	0.4
Total	4,050	100.0

Tableau 10 Fréquence d'utilisation des autobus par province

		Frequency						Tot Total	
		1 Tous les jours	2 Tous les 2 jours	3 Une fois par semaine	4 Une fois par mois	5 Une fois par trimestre	6 Une fois par année		
1	Bubanza	Le nombre des réponses	2	2		2	6	2	14
		%	14.3	28.6	28.6	42.9	85.7	100.0	100.0
2	Bujumbura Rural	Le nombre des réponses	88	23	19	27	39	28	224
		%	39.3	49.6	58.0	70.1	87.5	100.0	100.0
3	Bururi	Le nombre des réponses	13	48	33	76	140	76	386
		%	3.4	15.8	24.4	44.0	80.3	100.0	100.0
4	Cankuzo	Le nombre des réponses		2	20	8	37	26	93
		%	0.0	2.2	23.7	32.3	72.0	100.0	100.0
5	Cibitoke	Le nombre des réponses					1	4	5
		%	0.0	0.0	0.0	0.0	20.0	100.0	100.0
6	Gitega	Le nombre des réponses		9	19	87	101	141	357
		%	0.0	2.5	7.8	32.2	60.5	100.0	100.0
7	Karuzi	Le nombre des réponses	1		8	22	18	24	73
		%	1.4	1.4	12.3	42.5	67.1	100.0	100.0
8	Kayanza	Le nombre des réponses	2	1	1	12	15	32	63
		%	3.2	4.8	6.3	25.4	49.2	100.0	100.0
9	Kirundo	Le nombre des réponses		1	3	1	3	4	12
		%	0.0	8.3	33.3	41.7	66.7	100.0	100.0
10	Makamba	Le nombre des réponses		17	2	2	9	5	35
		%	0.0	48.6	54.3	60.0	85.7	100.0	100.0
11	Muramvya	Le nombre des réponses	2	1	1	7	7	9	27
		%	7.4	11.1	14.8	40.7	66.7	100.0	100.0
12	Muyinga	Le nombre des réponses				2	4	5	11
		%	0.0	0.0	0.0	18.2	54.5	100.0	100.0
13	Mwaro	Le nombre des réponses	1	1	4	15	23	27	71
		%	1.4	2.8	8.5	29.6	62.0	100.0	100.0
14	Ngozi	Le nombre des réponses	30	37	78	109	130	160	544
		%	5.5	12.3	26.7	46.7	70.6	100.0	100.0
15	Rutana	Le nombre des réponses	1	3	7	5	17	10	43
		%	2.3	9.3	25.6	37.2	76.7	100.0	100.0
16	Ruyigi	Le nombre des réponses	2	2	15	19	37	22	97
		%	2.1	4.1	19.6	39.2	77.3	100.0	100.0
17	Mairie Bujumbura	Le nombre des réponses	1007	105	138	131	377	163	1921
		%	52.4	57.9	65.1	71.9	91.5	100.0	100.0
20	Pays Voisins	Le nombre des réponses		2	11	4	2	11	30
		%	0.0	6.7	43.3	56.7	63.3	100.0	100.0
Total		Le nombre des réponses	1149	254	359	529	966	749	4006
		%	28.7	35.0	44.0	57.2	81.3	100.0	100.0

(3) Distance, temps requis du point de départ à la ligne d'autobus de l'OTRACO

La distance et le temps requis du point de départ du trajet jusqu'à la ligne d'autobus de l'OTRACO sont indiqués ci-dessous. Dans 65% des cas, la distance est de moins d'1 km, et en temps requis, 60% des utilisateurs arrivent en moins de 15 min. Mais si l'on considère la situation à Bujumbura Rural et Bujumbura Mairie, et dans les autres provinces, 75% des premiers ont répondu moins d'1 km, et près de 50% des seconds, une distance de plus d'1 km.

Tableau 11 Utilisateurs par distance du point de départ à la ligne d'autobus

Tableau 12 Utilisateur par temps requis du point de départ à la ligne d'autobus

Distance de parcours pour atteindre un Bus OTRACO	Le nombre des réponses	%	Durée de parcours pour atteindre un Bus OTRACO	Le nombre des réponses	%
-100m	1,038	25.6	-5min	1,065	26.3
100-500m	822	20.3	5-10min	610	15.1
500m-1km	822	20.3	10-15min	820	20.2
1km-5km	755	18.6	15-1hr	897	22.1
5km-	610	15.1	1hr-	651	16.1
total	4,047	99.9	total	4,043	99.8
missing	3	0.1	missing	7	0.2
Total	4,050	100.0	Total	4,050	100.0

Tableau 13 Utilisateurs par distance jusqu'à la ligne d'autobus (Bujumbura Rural et Bujumbura Mairie et les autres zones)

		1	2	3	4	5	
		-100m	100-500m	500m-1km	1-5km	5km-	Total
Bujumbura Rural	Utilisateurs	766	511	452	379	201	2309
Mairie Bujumbura	%	33.2	22.1	19.6	16.4	8.7	100.0
Other Province	Utilisateurs	283	298	355	357	405	1698
	%	16.7	17.6	20.9	21.0	23.9	100.0
Total	Utilisateurs	1049	809	807	736	606	4007
	%	26.2	20.2	20.1	18.4	15.1	100.0

(4) Distance, temps requis de la ligne d'autobus de l'OTRACO jusqu'à destination

La distance et le temps requis du point de descente de l'autobus de l'OTRACO jusqu'à destination sont comme indiqué ci-dessous. Si l'on compare avec la distance et le temps requis du point de départ à la ligne d'autobus de l'OTRACO, ils ont tendance à être plus courts : 68% indiquent moins de 1 km, et 64% moins de 15 minutes.

Tableau 14 Utilisateurs par distance de la ligne d'autobus à destination

Distance de parcours restant après l'arrêt-bus	Le nombre des réponses	%
-100m	1,392	34.4
100-500m	733	18.1
500m-1km	640	15.8
1km-5km	684	16.9
5km-	507	12.5
total	3,956	97.7
missing	94	2.3
total	4,050	100.0

Tableau 15 Utilisateurs par temps requis de la ligne d'autobus à destination

Durée de parcours restant après l'arrêt-bus	Le nombre des réponses	%
-5min	1,354	33.4
5-10min	556	13.7
10-15min	666	16.4
15-1hr	764	18.9
1hr-	609	15.0
total	3,949	97.5
missing	101	2.5
total	4,050	100.0

#### (5) Tarifs

Par tarif, les utilisateurs en grand nombre se divisent en deux catégories : ceux à moins de 500 FBu et ceux de 3000-5000 FBu.

Les premiers sont des utilisateurs des villes et des banlieues, les seconds des utilisateurs entre les principaux centres urbains.

Tableau 16 Utilisateurs par tarif

Tarif appliqué aux bus OTRACO	Le nombre des réponses	%
-500FBu	1,176	29.0
500-1000FBu	215	5.3
1001-2000FBu	278	6.9
2001-3000FBu	523	12.9
3001-5000FBu	1,234	30.5
5001-7000Fbu	451	11.1
7000FBu-	163	4.0
total	4,041	99.8
missing	10	0.2
Total	4,050	100.0

#### (6) Temps d'utilisation

Du point de vue du temps d'utilisation, les utilisateurs se divisent aussi en deux catégories : environ 30 minutes et plus de 2 heures. Les premiers sont des utilisateurs des villes et des banlieues, les seconds sont des utilisateurs des lignes entre les chefs-lieux et des lignes reliant les chefs-lieux et les centres régionaux.

Tableau17 Utilisateurs par temps d'utilisation

Durée de voyage en autobus OTRACO	Le nombre des réponses	%
Autour de dix minutes	313	7.7
30minnutes	874	21.6
Une heure	660	16.3
Deux heures	570	14.1
Plus que deux heures	1,614	39.9
total	4,031	99.5
missing	19	0.5
total	4,050	100.0

(7) Nombre de changements

Du point de vue du nombre de changements, environ 78% des utilisateurs empruntent l'autobus sans changement.

Mais selon les provinces, dans les zones éloignées de Bujumbura comme Chankuzo, Kayanza, Muyinga, Rutana, etc., qui sont adjacentes, le taux d'utilisation sans changement est bas, ce qui laisse à penser que le niveau de service est bas.

Tableau 18 Nombre d'utilisateurs par nombre de changements

Nombre d'utilisateurs par nombre de changements	Le nombre des réponses	%
0	3,134	77.4
1	757	18.7
2	97	2.4
3	13	0.3
4	0	0.0
total	4,001	98.8
missing	49	1.2
total	4,050	100.0

Tableau 19 Nombre d'utilisateurs par nombre de changements, par province

		Nombre d'utilisateurs par nombre de changements					
		0	1	2	3	4	Tot
1	Bubanza	Le nombre des réponses					
		4					4
		%					
		100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	100.0
2	Bujumbura Rural	Le nombre des réponses					
		133	34	5	2		174
		%					
		76.4	19.5	2.9	1.1	0.0	100.0
3	Bururi	Le nombre des réponses					
		218	74	15	4		311
		%					
		70.1	23.8	4.8	1.3	0.0	100.0
4	Cankuzo	Le nombre des réponses					
		12	11	1			24
		%					
		50.0	45.8	4.2	0.0	0.0	100.0
5	Cibitoke	Le nombre des réponses					
		6					6
		%					
		100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	100.0
6	Gitega	Le nombre des réponses					
		345	135	13	2		495
		%					
		69.7	27.3	2.6	0.4	0.0	100.0
7	Karuzi	Le nombre des réponses					
		29	9				38
		%					
		76.3	23.7	0.0	0.0	0.0	100.0
8	Kayanza	Le nombre des réponses					
		16	13	4			33
		%					
		48.5	39.4	12.1	0.0	0.0	100.0
9	Kirundo	Le nombre des réponses					
		3	1				4
		%					
		75.0	25.0	0.0	0.0	0.0	100.0
10	Makamba	Le nombre des réponses					
		18	13	1			32
		%					
		56.3	40.6	3.1	0.0	0.0	100.0
11	Muramvya	Le nombre des réponses					
		12					12
		%					
		100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	100.0
12	Muyinga	Le nombre des réponses					
		2	2				4
		%					
		50.0	50.0	0.0	0.0	0.0	100.0
13	Mwaro	Le nombre des réponses					
		26	24	1			51
		%					
		51.0	47.1	2.0	0.0	0.0	100.0
14	Ngozi	Le nombre des réponses					
		436	129	19	5		589
		%					
		74.0	21.9	3.2	0.8	0.0	100.0
15	Rutana	Le nombre des réponses					
		17	16	1			34
		%					
		50.0	47.1	2.9	0.0	0.0	100.0
16	Ruyigi	Le nombre des réponses					
		23	12	4			39
		%					
		59.0	30.8	10.3	0.0	0.0	100.0
17	Mairie Bujumbura	Le nombre des réponses					
		1833	254	32			2119
		%					
		86.5	12.0	1.5	0.0	0.0	100.0
20	Pays Voisins	Le nombre des réponses					
		1	30	1			32
		%					
		3.1	93.8	3.1	0.0	0.0	100.0
Total		Le nombre des réponses					
		3134	757	97	13	0	4001
		%					
		78.3	18.9	2.4	0.3	0.0	100.0

#### 4 Appréciation, souhaits des utilisateurs

Le tableau ci-dessous indique l'appréciation, les mécontentements, les souhaits etc. des utilisateurs concernant les autobus de l'OTRACO, d'après cette enquête par interview. Il y a peu de mécontentements et souhaits etc. notables dans les réponses, ce que l'on espère : la baisse des tarifs, l'augmentation du nombre de services; il y a peu de souhaits concernant la sécurité et l'espace, la fourniture d'informations, la création d'arrêts d'autobus.

Tableau 20 Appréciation, mécontentements, souhaits, etc. pour les autobus de l'OTRACO

		Oui	Non	inconnu	Total
Préférence prix moins chers	Le nombre des réponses	3,381	668	1	4,050
	%	83.5	16.5	0.0	100.0
Préférence Bus OTRACO opérationnels	Le nombre des réponses	978	3,071	1	4,050
	%	24.1	75.8	0.0	100.0
Préférence Bus OTRACO circulent sur les mauvaises routes	Le nombre des réponses	1,129	2,920	1	4,050
	%	27.9	72.1	0.0	100.0
Préférence tarifs bus OTRACO fixes	Le nombre des réponses	1,873	2,176	1	4,050
	%	46.2	53.7	0.0	100.0
Préférence Bus OTRACO spacieux	Le nombre des réponses	808	3,241	1	4,050
	%	20.0	80.0	0.0	100.0
Préférence bagages additionnels	Le nombre des réponses	941	3,108	1	4,050
	%	23.2	76.7	0.0	100.0
Préférence Bus OTRACO sécurisés	Le nombre des réponses	923	3,126	1	4,050
	%	22.8	77.2	0.0	100.0
Préférence Bus privés plus rapides	Le nombre des réponses	3,090	954	6	4,050
	%	76.3	23.6	0.1	100.0
Préférence Bus privés départ tôt	Le nombre des réponses	1,410	2,636	4	4,050
	%	34.8	65.1	0.1	100.0
Préférence Bus privés plus confortables que ceux de l'OTRACO	Le nombre des réponses	1,187	2,859	4	4,050
	%	29.3	70.6	0.1	100.0
Préférence Bus privés plus réguliers que ceux de l'OTRACO	Le nombre des réponses	1,652	2,394	4	4,050
	%	40.8	59.1	0.1	100.0
Satisfaction des usagers des Bus OTRACO	Le nombre des réponses	2,302	1,741	7	4,050
	%	56.8	43.0	0.2	100.0
Satisfaction du Service-Voyages OTRACO accessibles/appropriés	Le nombre des réponses	420	1,893	1,737	4,050
	%	10.4	46.7	42.9	100.0
Satisfaction des Bus OTRACO plus sécurisés	Le nombre des réponses	602	1,711	1,737	4,050
	%	14.9	42.2	42.9	100.0
Insatisfaction de peu de services quotidiens	Le nombre des réponses	1,406	2,511	133	4,050
	%	34.7	62.0	3.3	100.0
Insatisfaction de peu de services quotidiens	Le nombre des réponses	1,362	2,555	133	4,050
	%	33.6	63.1	3.3	100.0
Insatisfaction de l'inadaptabilité des bus	Le nombre des réponses	426	3,490	134	4,050
	%	10.5	86.2	3.3	100.0
Insatisfaction des bus inconfortables	Le nombre des réponses	1,126	2,790	134	4,050
	%	27.8	68.9	3.3	100.0
Insatisfaction du manque d'informations	Le nombre des réponses	388	3,528	134	4,050
	%	9.6	87.1	3.3	100.0
Insatisfaction de peu d'espace bagages	Le nombre des réponses	664	3,252	134	4,050
	%	16.4	80.3	3.3	100.0
Offrir des Services réguliers	Le nombre des réponses	1,978	2,071	1	4,050
	%	48.8	51.1	0.0	100.0
Offrir des Services réguliers	Le nombre des réponses	3,341	708	1	4,050
	%	82.5	17.5	0.0	100.0
Aménager des arrêts-bus appropriés	Le nombre des réponses	1,308	2,741	1	4,050
	%	32.3	67.7	0.0	100.0
Informers les usagers	Le nombre des réponses	765	3,276	9	4,050
	%	18.9	80.9	0.2	100.0
Offrir des voyages sécurisés	Le nombre des réponses	712	3,328	10	4,050
	%	17.6	82.2	0.2	100.0