

TABLE DES MATIÈRES

I. INTRODUCTION

II. LA RÉGIE DES TRANSPORTS PUBLICS

III. LA RÉGIE DES TRANSPORTS PUBLICS EN 1967

IV. LA RÉGIE DES TRANSPORTS PUBLICS EN 1968

V. LA RÉGIE DES TRANSPORTS PUBLICS EN 1969

VI. LA RÉGIE DES TRANSPORTS PUBLICS EN 1970

VII. LA RÉGIE DES TRANSPORTS PUBLICS EN 1971

VIII. LA RÉGIE DES TRANSPORTS PUBLICS EN 1972

IX. LA RÉGIE DES TRANSPORTS PUBLICS EN 1973

X. LA RÉGIE DES TRANSPORTS PUBLICS EN 1974

XI. LA RÉGIE DES TRANSPORTS PUBLICS EN 1975

XII. LA RÉGIE DES TRANSPORTS PUBLICS EN 1976

XIII. LA RÉGIE DES TRANSPORTS PUBLICS EN 1977

XIV. LA RÉGIE DES TRANSPORTS PUBLICS EN 1978

XV. LA RÉGIE DES TRANSPORTS PUBLICS EN 1979

XVI. LA RÉGIE DES TRANSPORTS PUBLICS EN 1980

RAPPORT DE LA COMMISSION CRÉÉE CONFORMEMENT A LA LOI DU 26 JANVIER 1967 SUR LA REGIE DES TRANSPORTS PUBLICS

Le 26 janvier 1967, l'Assemblée Nationale a adopté la loi relative à la Régie des transports publics. Cette loi a pour objet de définir les conditions de fonctionnement de la Régie des transports publics, de préciser les attributions de la Commission de la Régie des transports publics et de déterminer les modalités de son fonctionnement.

La Commission de la Régie des transports publics a été créée par la loi du 26 janvier 1967. Elle a pour mission de veiller à l'application de la loi et de rendre compte à l'Assemblée Nationale de son activité.

Le présent rapport expose les travaux de la Commission de la Régie des transports publics pendant l'année 1967. Il est divisé en deux parties : la première partie expose les travaux de la Commission pendant l'année 1967, la deuxième partie expose les travaux de la Commission pendant l'année 1968.

I. Mission de la Commission

La loi du 26 janvier 1967 portant création de la Régie des Transports Publics (J.O. n° 4 du 15 février 1967) stipule à l'article 5 que "la situation active et passive de la Régie des Transports Publics envers le Trésor est arrêtée à la date d'entrée en vigueur de la présente loi par une commission composée de deux délégués du Ministre qui a les transports dans ses attributions, de deux délégués du Ministre des Finances et d'un président nommé par le Président de la République". Cette loi est entrée en vigueur à la date de sa publication (article 31), mais la commission prévue à l'article 5 n'a été désignée que le 16 août 1968 par l'Arrêté Présidentiel n° 64/07 du 16 août 1968 (J.O. n° 17 du 1er septembre 1968). Elle était composée de Messieurs:

- Claver NDAHAYO, Secrétaire Général à la Présidence de la République, Président de la Commission.
- Elie NTALIKURE, Secrétaire Général au Ministère des Postes et des Communications.
- Mathieu NIYIBAHU, Directeur Général de l'Aéronautique.
- Jean Bosco RUGIGANA, Secrétaire Général au Ministère des Finances.
- Léon MBARUSHIMANA, Inspecteur du Budget.

Un de ces membres a laissé entendre que la commission ne s'est réunie qu'une seule fois et, effectivement, il a été impossible de retrouver un document relatif au travail de la commission.

Par sa lettre n° 10.00.1/02/3520 du 28 décembre 1976, le Ministre des Postes et des Communications demandait au Président de la République "de bien vouloir examiner la possibilité de mettre en application l'article 5 de la loi du 26 janvier 1967" et proposait les représentants des Ministères visés par l'article 5, à savoir:

Messieurs: NAHIMANA Théoneste, Directeur Général des Transports;
SENYONI Athanase, Chef de Division Administration et
Gestion des Véhicules et Chauffeurs
de l'Etat; pour le Ministère des
Postes et des Communications et
KAMUHINDA Pascal, Directeur du Commerce Intérieur;
MULINZI Nestor, Chef de Division Contrôle Financier;
pour le Ministère des Finances et de
l'Economie.

...../.....

Par la même lettre, le Ministre des Postes et des Communications proposait au Président de la République de "bien vouloir désigner le Président de la Commission, conformément à l'article précité".

Par Arrêté Présidentiel n° 05/10 du 5 mai 1977, Monsieur NGIRIRA Mathieu, Directeur Général des Affaires Economiques et Financières à la Présidence de la République fut nommé Président de cette commission qui est "chargée d'arrêter la situation financière de la Régie des Transports Publics".

Non seulement la commission prévue à l'article 5 de la loi du 26 janvier 1967 était réactualisée par la nomination de nouveaux membres, mais aussi sa mission fut définie, d'une part, par le Décret-loi N° 03/77 du 5 mai 1977 qui modifiait l'article 5 comme suit: "La situation active et passive de la Régie des Transports Publics envers le Trésor est arrêtée par une commission composée de deux délégués du Ministre qui a les Transports dans ses attributions, de deux délégués du Ministre ayant les Finances dans ses attributions et d'un président nommé par le Président de la République", et, d'autre part, par la lettre n° 010/01.13 adressée au Ministre des Postes et des Communications par le Secrétaire Général à la Présidence de la République qui précisait que la commission aura à établir "une situation comptable et financière précise de la Régie des Transports Publics depuis sa création".

Ainsi, la mission de la commission n'est plus limitée à l'établissement de la situation active et passive de la Régie des Transports Publics envers le Trésor, à la date de la création de la Régie; la commission doit également reconstituer l'évolution comptable et financière de la Régie des Transports Publics depuis la création de cette dernière. Si la loi, même après sa modification, insiste sur la situation active et passive envers la Régie des Transports Publics c'est parce que le patrimoine ou la dotation allouée à la Régie des Transports Publics par l'Etat n'a pas été jusqu'à présent calculée de façon précise, même si l'article 4 esquisse ce que devait comprendre le bilan de la Régie des Transports Publics à sa création:

"1. L'actif de la Régie des Transports Publics au jour de sa création comprend:

1° Les biens meubles et immeubles appartenant à l'Etat et affectés par lui au service public des transports en commun de personnes;

- 2^o Le montant des recettes de l'exploitation perçues ou à percevoir en exécution du budget en cours;
 - 3^o D'une manière générale, l'ensemble des droits de l'Etat dérivant de l'exploitation de ce service, notamment le bénéfice de tous contrats conclus pour cette exploitation.
2. Le passif de la Régie des Transports Publics au jour de sa création comprend:
- 1^o le montant des dépenses de l'exploitation ordonnancées ou à ordonnancer à charge des crédits prévus par le budget en cours;
 - 2^o d'une manière générale, l'ensemble des charges résultant de l'exploitation des services publics de transport par l'Etat".

Les conditions dans lesquelles elle a été réactualisée ainsi que les constatations qu'elle a pu faire dès les premiers instants de l'accomplissement de sa mission ont amené la commission à ne pas se limiter à l'analyse des opérations comptables et financières. Elle estime que la recherche des causes des difficultés actuelles de la Régie des Transports Publics et la formulation de mesures de redressement de cette entreprise constituent une tâche plus importante.

II. Impossibilité de reconstituer des bilans justes depuis la création de la R.T.P. (1967) jusqu'aujourd'hui.

La commission créée en 1968 pour arrêter l'actif et le passif de la R.T.P. à la création de cette dernière n'ayant pas laissé de traces de son travail éventuel, la première tâche de la nouvelle commission devait consister à suppléer à cette carence. Mais la commission a dû constater que la majeure partie des documents pouvant servir à la reconstitution du bilan faisait défaut. Il n'est donc plus possible d'établir un bilan déterminant la situation à la création de la R.T.P.

Pour les périodes suivantes, la Direction de la R.T.P. a remis à la commission un document synthétique contenant des bilans de la Régie établis au 31 décembre des années 1967, 1968, 1969 et au 31 octobre 1972, après la fusion avec la Mécanisation. Mais l'auteur du document lui-même, le Directeur actuel de la R.T.P. ne laisse subsister aucun doute sur la fausseté des chiffres: "Des bilans, auxquels on garde cette appellation par politesse parce que ces tableaux fantaisistes ont toujours été intitulés comme ça en témoignent" (cfr Annexe I: La R.T.P. et son patrimoine).

La commission a poussé ses investigations au-delà de ce document mais sans aboutir à un résultat plus satisfaisant. Effectivement des pièces pouvant justifier la véracité des bilans que la R.T.P. établit à la fin de chaque année manquent. A plus forte raison il a été impossible de retrouver des pièces pouvant aider à reconstituer des bilans plus sincères. Les bilans comparés de la R.T.P. qui ont été remis à la commission par les services de la B.N.R. reproduisent les chiffres existant à la R.T.P. et dont la véracité est justement mise en cause. L'annexe II contient une synthèse des bilans comparés depuis 1967 jusqu'en 1976. La commission tient à souligner que la publication de cette annexe des bilans comparés est faite dans le but d'illustrer le manque de fiabilité des bilans de la R.T.P. qu'on retrouve ici et là.

Même le bilan (Annexe III) qui a été établi au 31.12.1976 par la Direction et approuvé le 6 septembre 1977 par le Conseil d'Administration est sujet à caution. L'examen des différents postes de ce bilan prouve que celui-ci ne reflète pas du tout la réalité de l'entreprise.

Immobilisations nettes: 344,3 millions de FRW.

La date d'acquisition de certains immobilisés étant inconnus, il est impossible d'en connaître la valeur actuelle par déduction

d'amortissements. De ce fait, l'on est autorisé de douter aussi bien de la valeur d'origine de ces immobilisés que de la valeur globale actuelle nette de toutes les immobilisations.

Pièces de rechange: 63.241.778.- FRW

La commission a procédé, par échantillonnage à la vérification de l'inventaire établi par la Direction et a constaté des différences entre le stock réel et l'inventaire fait par la Direction. Du reste le problème de l'évaluation du stock reste posé.

Clients: 54.539.805.- FRW

Il s'agit de factures établies pour des prestations rendues aux Services Publics et aux personnes privées. La Direction n'a pas été à même de reproduire une liste complète de pièces justifiant ce montant.

Avances au personnel: 975.186.- FRW

La vérification des listes des bénéficiaires a révélé une différence de 11.321.- FRW; le chiffre exact étant 963.865.- FRW. Il y a lieu de déplorer par ailleurs que la forme (les mots "OK" ou "Accord" marqués sur la missive du requérant) et la compétence (ce n'est pas seulement le Directeur qui les accordent) de l'octroi d'avances au personnel ne sont pas définies.

Manquants des convoyeurs: 3.067.136.- FRW.

Les relevés individuels totalisent un montant de 3.127.444.- FRW.

Déficits cumulés: 125.606.568.- FRW

Ce montant est aussi aléatoire que certains autres postes des bilans concernés. L'exercice 1976 accuserait lui seul une perte de 59.439.199.- FRW.

Capital: 40.744.642.- FRW

Mis à part la dotation de 14 millions consentie en 1974 le reste du capital résulte d'une pure estimation.

Dette envers l'Etat: 93.197.473.- FRW

Ce montant est à ramener à 90.647.181.- FRW dont:

- 19.698.424.- FRW constituant le solde du compte O.T. 3008 (Mécanisation) depuis le 31 décembre 1972
- 8.601.029.- FRW: solde du compte O.T. 3033.

.../...

- 62.347.728.- FRW: reprise d'une créance de la B.N.R. sur la R.T.P.
Il s'est agi du reste d'une reprise tacite entre B.N.R. et R.T.P.
sans que le Ministère des Finances y soit directement associée.

Prévisions pour dépréciation du stock: 12.908.361.- FRW

Jusqu'ici la valeur du stock mort est inconnue.

Provisions pour débiteurs douteux: 3.755.437.- FRW

Tel que dit plus ^{haut,} la R.T.P. n'a pas de liste complète de
pièces justifiant le montant de ses créances sur les tiers; ceci est
encore plus vrai pour les débiteurs douteux.

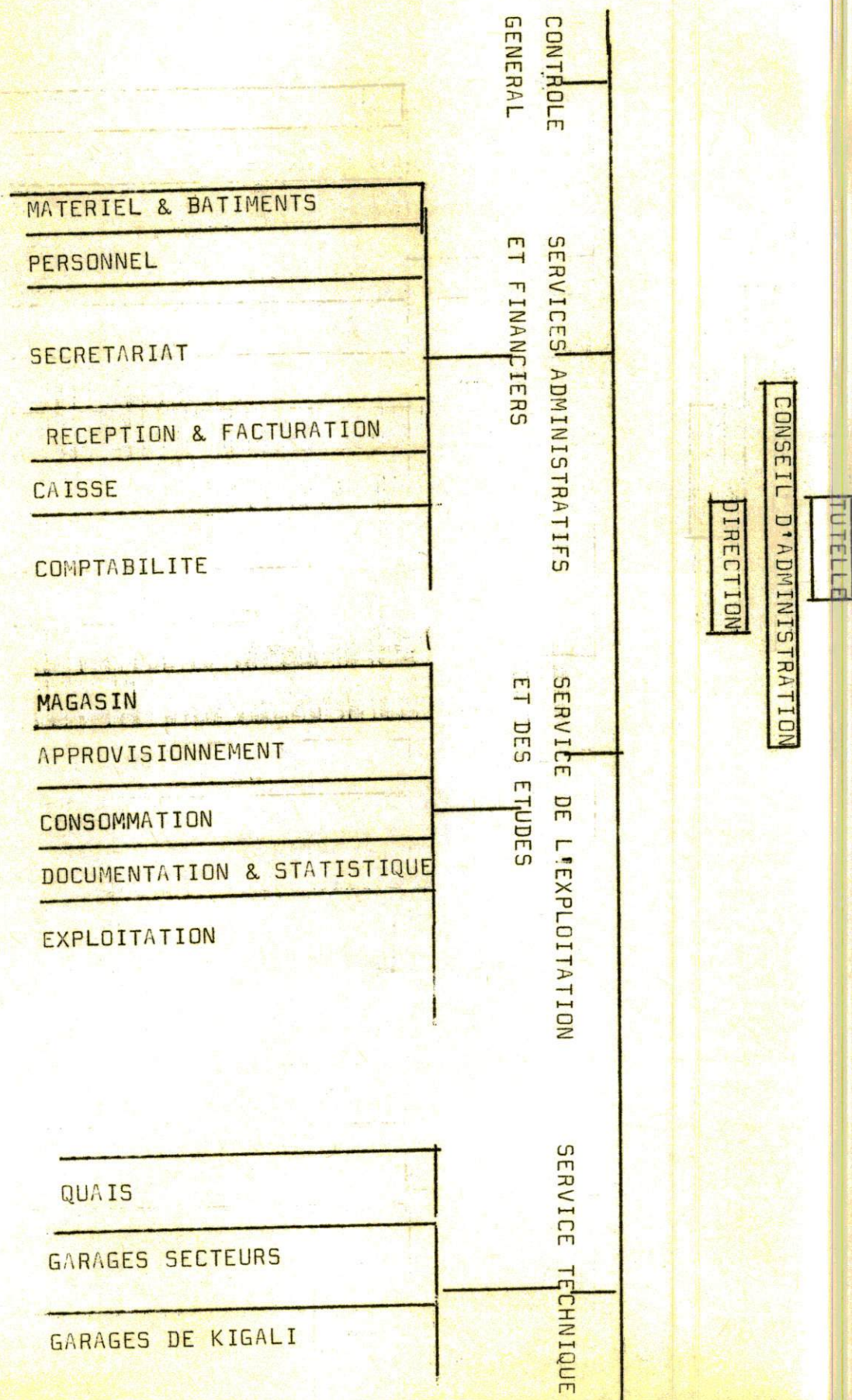
Après avoir constaté que le bilan établi par la Direction
au 31 décembre 1976 ne reflétait pas la réalité, la commission a
essayé de rassembler les éléments nécessaires pour l'établissement
d'un bilan juste. La commission n'a pas pu pousser ce travail
jusqu'au bout. En effet, tel que prouvé plus haut, l'inventaire du
stock des pièces de rechange n'est pas exact. Il faudrait compter et
réévaluer pièce par pièce: ce qui exigerait un temps matériel
extrêmement long, compte tenu de l'état dans lequel se trouve le
stock actuellement. D'autre part, le travail de réévaluation exige des
spécialistes en matière de pièces de rechange pour véhicules.
Par ailleurs du fait que la R.T.P. ne dispose pas d'un service de
rapprochement (entre factures payées et non payées), on ne peut pas
ajouter foi à la liste des créances établie par la Direction. Enfin
l'évaluation des travaux en cours (chantiers à Byumba, à Kibungo ...)
pose beaucoup de problèmes également.

.../...

III. ORGANISATION ET FONCTIONNEMENT DES SERVICES DE LA REGIE DES TRANSPORTS PUBLICS.

A. ORGANISATION ET ATTRIBUTIONS

Pour le moment les services de la R.T.P. fonctionne suivant le nouvel organigramme ci-après récemment examiné par le Conseil d'Administration qui se présente comme suit:



LE PERSONNEL

Le personnel reparti dans l'organigramme ci-dessus est composé des effectifs suivant: la section Diesel compte fin mai:

57 personnes à Kigali uniquement
dont: 18 aide-mécaniciens
30 mécaniciens
2 veilleurs

La section essence:

45 personnes fin mai
Bureau 59 personnes fin mai (comptabilité, vérification, facturation, magasin etc...)

Secteur CYANGUGU:

25 personnes dont: 2 à la
Comptabilité
10 mécaniciens
7 aide-mécaniciens
4 convoyeurs et capitaines
1 veilleur (garage)
1 dactylo

Secteur RUHENGARI:

15 personnes dont: 1 sous comptable
1 vérificateur
1 veilleur
3 aide-mécaniciens
1 magasinier
8 mécaniciens

Secteur BUTARE:

17 personnes dont: 2 comptables
2 veilleurs
8 mécaniciens
5 aide-mécaniciens

Service du convoi: 40 personnes

Chauffeurs: 45 personnes

Groupe entretien (maçons, plantons, menuisiers)
: 26 personnes

TOTAL PERSONNES FIN MAI 1977: 331

OBSERVATIONS

- Les agents se plaignent des salaires très bas en comparaison avec les établissements similaires (paratataux, garages privés etc...)
- Depuis 1972, le personnel n'est pas coté: cela mécontente surtout le cadre subalterne
- Les services de la R.T.P. regorgent d'un personnel pléthorique et sans rendement (garage essence et succursales...)
- Les personnel n'est pas bien encadré: chacun en fait à sa guise et cela favorise des prébandes, pots-devin, détournement, concussion...

B. FONCTIONNEMENT DES SERVICES

1. RECEPTION

Cette section est confiée à 2 personnes: le titulaire et son adjoint. Pour toute réparation de véhicules, la réception établit une fiche de demande de travail à signer par le requérant. Ensuite, la fiche est transmise au Chef de garage chargé de réparer le véhicule; ce dernier signe dans un cahier pour réception de la fiche.

La fiche de job fait double emploi avec la demande de travail. A notre avis la fiche de job suffit à condition de la compléter en y ajoutant certaines mentions qu'on retrouve pour le moment sur la fiche de demande de travail et plus spécialement le travail requis par le client. Nous conseillons également de bien conserver et même comptabiliser ces fiches car elles peuvent être d'un grand intérêt surtout à l'occasion de contrôle.

Au fur et à mesure de l'avancement des travaux requis, les pièces placées dans les véhicules sont consignées sur la fiche. A la fin des travaux, la fiche comprenant le montant dû pour les services rendus au client est retournée à la réception. Le service de réception enregistre de nouveau la fiche et le montant à verser et transmet aussitôt le tout (fiche et argent) à la comptabilité contre quittance et accusé de réception. C'est (théoriquement) après ce processus que le client peut retirer son véhicule. Seulement, dans la pratique apparaissent beaucoup d'exceptions autorisées soit par le Directeur soit par un autre responsable.

OBSERVATIONS

- Pour le moment beaucoup de responsables autorisent la sortie de véhicules sans payer cash; ce rôle devrait être du ressort du Directeur seul.

- L'acheminement de la fiche et l'argent payé par le client est trop long et il y a risque de vol: il faudrait que le client se présente lui-même à la caisse pour régler sa facture qu'il faut faire aussitôt terminée la tâche demandée. Enfin, nous pensons que un seul exemplaire de la facture suffit pour le client, les autres copies devant être classées dans les services de la Régie. Nous proposons qu'il soit remis au client non pas un simple reçu mais la facture acquittée pour qu'il puisse retirer son véhicule.

2. GARAGE

Avant d'entamer les travaux de réparation l'on vérifie si oui ou non le garage est à même d'effectuer les services demandés. Sinon, pour un privé le véhicule n'entre pas au garage; pour un véhicule officiel le Directeur appose sa signature sur le bon de commande pour accord de réparation dans un garage privé. Si oui, alors le véhicule muni de fiche entre au garage.

2.1 GARAGE "ESSENCE"

Celui-ci comprend cinq équipes:

- a) "Entretien" dans laquelle œuvrent 4 mécaniciens + 4 aide-mécaniciens. Le groupe s'occupe entre autre de vidange et graissage, vérification du véhicule, remplacement de certaines petites pièces, dépose et repose moteur, etc...
 - b) "Chassis": 4 mécaniciens et aide-mécaniciens: il est question " carrosserie de démontage et réparation de cabines et chassis.
 - c) Révision moteur: 2 mécaniciens + aide-mécaniciens + 1 volontaire allemand
 - d) Debrosselage: 4 personnes (debrosseurs)
 - e) Equipe de rectification (tour): 3 mécaniciens tourneurs
- A l'entrée d'un véhicule au garage, le Chef de garage le confie à l'équipe ad hoc et inscrit le nom du mécanicien qui va effectuer les travaux sur la fiche issue de la réception. Terminée la réparation, le Chef de garage fixe le montant à payer, le consigne sur la fiche qu'il transmet au service de facturation via service de réception.

2.2 GARAGE DIESEL

Le garage diesel fonctionne de la même façon que le garage essence en ce qui concerne les véhicules privés. Relatons les caractéristiques qui distinguent le garage diesel pour les services rendus à la R.T.P. elle-même: Normalement c'est le chauffeur responsable du véhicule qui déclare que le véhicule doit être réparé pour telle ou telle raison. Les déclarations du chauffeur sont sanctionnées par un inspecteur (mécanicien) qui examine l'engin et consigne tous les défauts remarqués sur une fiche. Au vu de la fiche

établie par l'inspecteur, le Chef de garage se présente à la réception pour remplir les autres fiches d'usage (demande de travail). Le garage enregistre à son tour les fiches confectionnées au sujet du véhicule à réparer et entame aussitôt le travail requis.

Les pièces de rechange livrées pour la réparation sont consignées dans les livres du chef de magasin et sur les fiches de réparation.

Après les travaux d'entretien, le chef de garage inscrit les montants dûs pour les services rendus sur la fiche qui sera transmise à la comptabilité via réception. Le comptable enregistre les montants retenus dans les rubriques "pièces consommées" et "main d'oeuvre consommée" selon le cas.

Il est fort regrettable que toutes les fiches ne soient pas enregistrées. L'on a pu constater que certains chefs de garage ne se donnent pas la peine de remettre tous les chiffres à la comptabilité! Nous pensons que même la section des "études et contrôle" pourrait exploiter utilement ces données.

OBSERVATIONS

- Les fiches (copies roses) ne sont pas bien classées: elles restent pêle-mêle dans les bureaux au risque de se perdre ou se détériorer;
- certaines fiches sont gardées longtemps dans les bureaux avant d'établir les factures alors que d'autres clients sont facturés après les travaux. Ce sont surtout les Autorités qui bénéficient de ce privilège. La meilleure façon serait que le client se présente directement à la caisse, les services de la R.T.P. devant quant à eux faire diligence pour la transmission de la fiche et l'établissement de facture. A notre avis tout client ayant bénéficié des services de la Régie doit retirer son véhicule après paiement. Cela réduirait quelque peu le manque de trésorerie dont souffre l'établissement tandis qu'il accorde des crédits à ses clients privés et publics. Il existe en effet tout un tas de factures établies tant pour les personnes privées que publiques qui restent en souffrance. Nous suggérons à la R.T.P. de déployer tous les efforts nécessaires pour le recouvrement de ces montants. Sur ce chapitre l'Etat devrait prendre les devants dans le but d'éviter de tuer lui-même ses propres entreprises à petit feu;
- La commission recommande à la R.T.P. d'établir une fiche analytique pour chaque bus afin d'enregistrer recettes et dépenses afférentes à chaque véhicule.

3. FACTURATION

Ce service emploie 8 personnes: 1 titulaire
2 dactylo
1 pour les réquisitoires
1 pour l'apurement
1 pour le classement
2 pour la réception (cfr plus haut)

Le service enregistre les fiches transmises par les garages par l'intermédiaire du service de réception et établit les factures conformément à la teneur des fiches. La facture est ensuite signée par le comptable et le service de la facturation assure l'expédition de telles factures qui n'ont pas été payées comptant par les clients.

OBSERVATIONS

- La responsabilité du titulaire est quasi nulle: il établit les factures qu'il ne signe pas et dont il n'assure que l'expédition;
- A notre avis le service de la facturation devrait être fondu dans un autre, (celui de la comptabilité de préférence).

4. COMPTABILITE

Le service utilise 1 chef comptable, un comptable adjoint, un caissier, un vérificateur des pièces comptables et 2 autres agents tenant respectivement le livre journal et le grand livre.

4.1 Le chef comptable

Théoriquement le comptable supervise toutes les opérations financières de la maison (recettes et dépenses). Il signe les factures établies à l'adresse des clients de la R.T.P., libère conjointement avec le Directeur les bons de commande et autres dépenses autorisées. Il supervise les opérations financières de l'établissement, le grand livre (fiche de dépenses et recettes suivant plan comptable).

OBSERVATIONS

- Le comptable joue le rôle de figurant: les attributions lui dévolues, il ne les exerce pas réellement;
- Il devrait tenir lui-même le grand livre et laisser le livre journal au comptable adjoint;
- Le service manque un bureau de rapprochement, d'où difficulté de connaître exactement les factures payées et impayées;
- Certaines factures disparaissent et ainsi la tâche de recouvrement devient quasi-impossible;

.../...

- Le service ne dispose pas de division chargé de recouvrement;
- La tenu d'inventaire physique n'a pas de titulaire;
- Le service n'a pas de téléphone et les moyens logistiques pour contacter les clients font défaut.

4.2 CAISSIER PRINCIPAL

Placé sous les ordres du comptable, le caissier comptabilise directement les recettes de la Régie et effectue de petites dépenses autorisées. L'encaisse autorisée: 50000 frs à Kigali et 15.000 frs dans les succursales. Le caissier perçoit notamment les recettes bus et les paiements des factures réglées au comptant par les clients.

De retour de mission, les convoyeurs de bus passent dans les bureaux de vérification aux fins de déterminer les montants à verser, les tickets restants, les déficits ou excédents éventuels. Les recettes sont alors remises au caissier. Lorsque les vérificateurs détectent un déficit, le convoyeur en cause signe le traitement en compensation du déficit constaté.

OBSERVATIONS

- Le livre de caisse principal devrait être tenu par le comptable tandis que le caissier garderait les livres auxiliaires (livre de caisse bus et garage);
- L'on a pu constater que les avances sont autorisées par plus d'une personne (Directeur, Chef de Division, Chef du personnel) et souvent à l'insu du comptable; pareille habitude est à répudier;
- Il faudrait aussi instaurer des formules modèles de Procès-verbal de manquant de tickets;
- La commission propose la réduction de nombreux points de perception de fonds à une seule caisse.

5. SERVICE DE L'EXPLOITATION ET DES ETUDES

5.1 VERIFICATION DES TICKETS

Le service de la vérification compte 6 personnes. Leur rôle est de vérifier les tickets utilisés, faire le total des montants correspondants et établir le procès-verbal de contrôle définitif représentant les recettes à comptabiliser. D'après les dispositions prises récemment, dès son retour de voyage, le convoyeur se présente au contrôle avec les tickets utilisés. La vérification se fait en sa présence, après quoi, il verse l'argent perçu à la caisse. Cependant elle souffre de l'inconvénient de laisser les excédents au profit du convoyeur. Ces excédents qui devraient revenir d'office à la R.T.P. peuvent être importants si l'on considère qu'une des

méthodes couramment utilisées par les convoyeurs pour détourner l'argent est de percevoir sans remettre les tickets aux passagers et que la seule façon de trouver ce détournement est le contrôle des espèces par surprise. Les personnes qui travaillent au service de la vérification prêtent beaucoup d'heures supplémentaires en attendant que tous les bus soient rentrés et que les tickets soient vérifiés le jour même. Il leur faut pour cela une indemnité compensatoire.

Le service dispose de machines à calculer rudimentaires que nous proposons de remplacer.

Le classement des souches et des tickets utilisés laisse à désirer.

5.2 Opérations à bord des bus en ligne (expérience vécue par la commission)

La commission a effectué un voyage en bus sur le trajet Kigali-Gitarama pour se rendre compte des opérations qui s'effectuent à bord des véhicules. La tournée a donné lieu aux observations suivantes:

- Le convoyeur donne autant de tickets bus que de noms marqués sur le réquisitoire collectif, pour le transport de militaires ou fonctionnaires par exemple, sans tenir compte des absences. Il en résulte que les tickets des absents sont vendus à d'autres passagers. Cette situation désavantage non seulement les services qui émettent les réquisitoires (car ils payent pour les personnes étrangères à leurs services et qu'une partie des fonds publics est ainsi empochée illicitement par des privées) mais aussi diminue la liquidité de la R.T.P. puisque l'argent liquide est échangé contre le crédit à facturer;
- Bien des fois les réquisitoires sont émis par des personnes non habilitées. Il y a donc risque d'accepter les réquisitoires devraient être adressés à l'avance à la R.T.P. qui les vérifierait et les remettrait au convoyeur pour prendre les concernés aux jours, date et lieu indiqués;
- Ne disposant pas de caisse pour les perceptions-bus, le convoyeur est obligé de garder l'argent perçu dans ses poches et chaussettes avec le risque de vol, perte et confusion de son argent propre avec celui de la R.T.P. Il faudrait une caisse enregistreuse, pour permettre au contrôleur de vérifier l'encaisse et pour éviter les inconvénients énumérés ci-dessus;
- Le convoyeur laisse les passagers entrer et payer à l'intérieur des bus en route. Ceci comporte comme inconvénients que les passagers qui arrivent à destination avant de payer peuvent sortir à l'insu du convoyeur et que, quand le contrôle surprend en cours

- de route des passagers sans ticket, l'explication est qu'ils attendent de payer, même si le convoyeur s'est approprié la perception. Les passagers devraient, pour conjurer toute confusion, monter à bord du véhicule après avoir réglé les frais de transport;
- Le convoyeur garde longtemps l'argent perçu avec le risque et les tentations de tout genre; vol, détournement etc... Il devrait verser l'argent à la 1ère caisse de la R.T.P. qu'il rencontre et conserver les reçus justificatifs pour la vérification définitive après la mission.
 - Le convoyeur fait de longs trajets dans des conditions difficiles avec des salaires maigres, sans indemnités de restauration. A notre avis il faudrait verser journalièrement aux convoyeurs et chauffeurs en mission commandée une indemnité de restauration.
 - Enfin, les passagers ont du mal à distinguer les chauffeurs et les convoyeurs des autres passagers. Nous proposons de faire confectionner des uniformes de service gratuits pour ce personnel.

5.3. SERVICE DES ETUDES, DOCUMENTATION ET STATISTIQUES:

Ce service avec les attributions très importantes pour la R.T.P. ne compte que 3 unités. Aussi des tâches leur assignées ne sont pas du tout remplies. Les tableaux des statistiques de Transports, d'autoconsommation ne sont pas confectionnés.

Il n'y a pas de service des études qui est pourtant prévu et qui est nécessaire pour la marche de l'entreprise. Pas de centralisation des données qui permettrait de suivre la marche et l'orientation. Pourtant les mécanismes et les formules destinés à la collecte des dossiers existent, mais il manque des agents pour s'en acquitter.

A notre avis le service des études doit s'occuper de toute l'entreprise. Pour l'heure les études portent sur l'exploitation des bus alors qu'elles devraient concerner toutes les sections pour permettre d'en améliorer le fonctionnement et le rendement.

5.4. SERVICE DE L'APPROVISIONNEMENT:

Ce service compte 3 personnes: l'une, responsable du service, est chargée spécialement des achats à l'Etranger, du dédouanement et de calcul du prix de revient. L'autre s'occupe de l'achat de pièces de rechange sur le marché local et la dernière est chargée des registres des achats.

Au point de vue du fonctionnement, le service du magasin remplit la fiche d'approvisionnement qu'il transmet à l'approvisionnement. Celui-ci prospecte le marché (contacte au moins trois fournisseurs) et établit un bon de commande contresigné par le comptable, le Chef de Division études et exploitation et le Directeur. Si la commande ne dépasse pas 10.000 FRF, le Directeur signe un bon pour autorisant de toucher l'argent de caisse et d'aller payer.

La facture acquittée est remise avec la marchandise au magasin qui signe pour réception conforme. La facture revient enfin à la comptabilité pour enregistrement. Certaines commandes et achats très importants pour la R.T.P. échappent à ce service. C'est le cas de l'approvisionnement en carburant qui est assuré par le service de la consommation, des pièces de rechange Japonaises qui sont envoyées par les services japonais sans tenir compte des besoins réels de la R.T.P. Ce manque de centralisation fait que pour les pièces de rechange, NISSAN charge la R.T.P. d'un stock mort et la consommation en carburant et lubrifiant n'est pas suffisamment contrôlée alors qu'elle constitue une des plus grandes charges de la R.T.P.

5.5. SERVICE DE CONSOMMATION

Le service de la consommation comprend 4 personnes: une qui supervise, tient les relevés journaliers de consommation et effectue les commandes tandis que les 2 autres s'occupent de la distribution et de la tenue des registres respectivement du mazout, de l'essence et des lubrifiants.

Le responsable de ce service décide lui-même la quantité à servir à chaque véhicule en tenant compte du trajet lui assigné par le service de l'exploitation. La tenue de fiche de consommation de chaque bus n'est plus de rigueur et il devient impossible de connaître la consommation par bus.

Le contrôle de la consommation n'étant pas non plus de rigueur il y a risque de favoriser les fuites de carburant et de lubrifiant. De même les opérations de rapprochement (entre sorties et paiements) font défaut.

Ce service important pour la Régie est également handicapé par les difficultés financières. Aucun fournisseur n'accepte de donner du carburant à crédit.

La Régie achète presque au jour le jour et au prix de détail alors qu'elle pouvait commander beaucoup de quantités au prix de gros et gagner ainsi la marge bénéficiaire de ± 2 FRW/litre.

Ce service comme le service des garages souffre des influences de certains agents (cadres supérieurs) de la Régie qui se font servir du carburant à crédit.

6. SERVICE DU MAGASIN DE PIÈCES DE RECHANGE

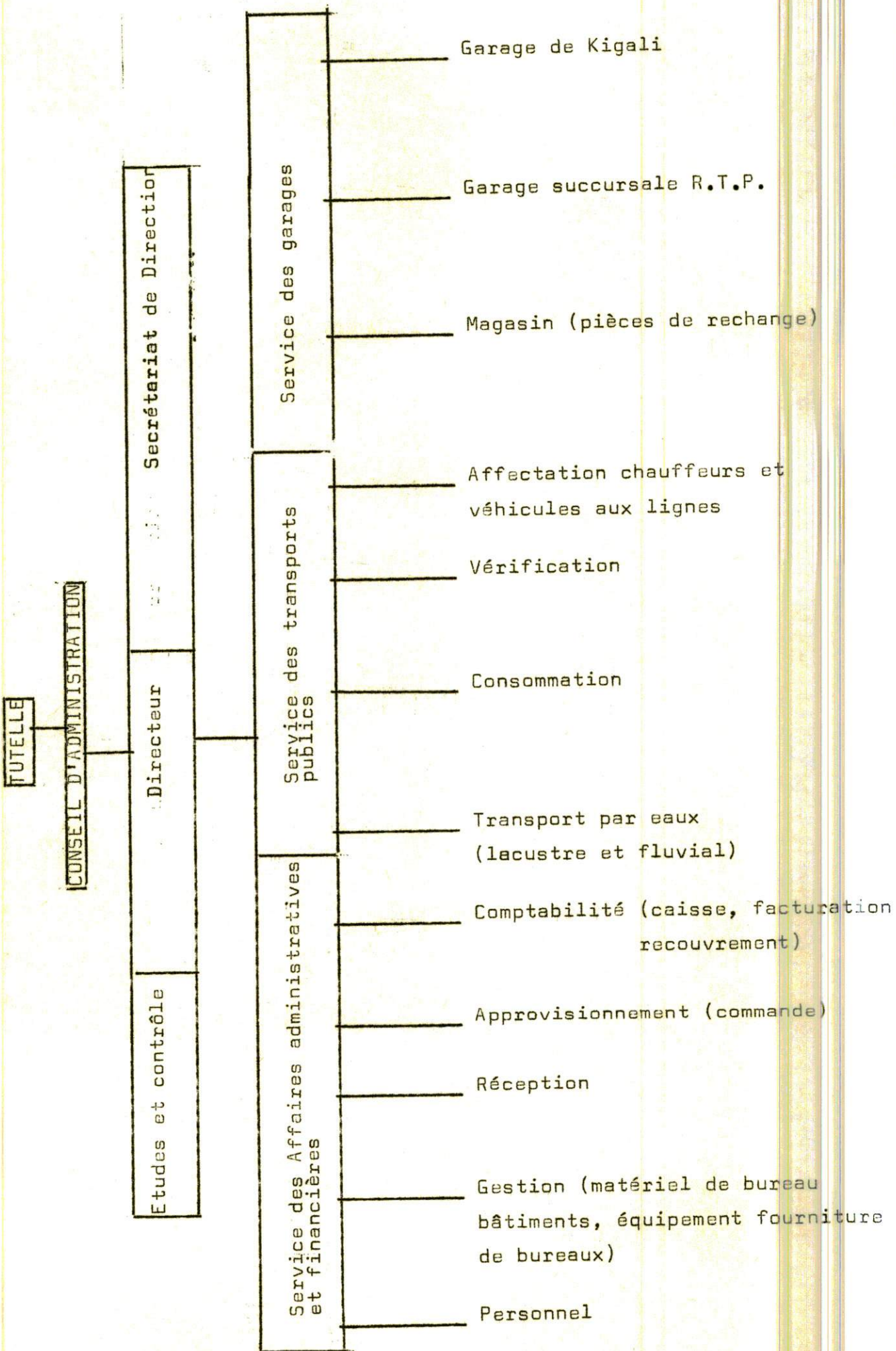
Ce service compte 9 personnes (dont 3 nouvelles recrues) s'occupant de:

- Faire les fiches d'approvisionnement (commande)
- Réceptionner les pièces et les consigner sur cardex
- Expédition des pièces dans les garages de secteur sur commande.
- Servir les pièces aux garages de Kigali et aux clients.

Le magasin regorge d'un stock mort dont on ne connaît pas exactement la valeur. Il a été demandé à la Direction de faire faire l'inventaire de ces pièces inutilisables pour permettre d'en déterminer la destination. Précisons, enfin, que la vérification faite par la commission a permis d'établir que l'inventaire figurant dans les bilans de la R.T.P. ne reflétait pas la réalité.

7. PROPOSITION DE REORGANISATION

En remplacement de l'Organigramme en vigueur la commission propose l'Organigramme suivant:



7.1 ETUDES ET CONTROLE

Nous sommes d'avis que cette section qui, du point de vue d'études et de contrôle, est appelée à embrasser (étudier et contrôler) les autres services, à l'instar des bureaux d'études, doit relever directement et uniquement du Directeur.

7.2 SECRETARIAT DE DIRECTION

Il va de soi que le Secrétariat de direction ne dépende que du Directeur de l'Etablissement.

7.3 AFFAIRES ADMINISTRATIVES ET FINANCIERES

Ce service s'occupe des problèmes du personnel et des questions financières. La réception a été incluse ici aux fins de permettre au service des Affaires financières d'exercer indirectement un certain contrôle sur les services d'exploitation des garages et des bus, deux services productifs.

7.4 SERVICE DES TRANSPORTS PUBLICS

Nous proposons de renoncer à l'appellation "exploitation" car on exploite aussi bien les bus que les garages. La création d'un service des transports publics à part permettra de suivre dans la clarté le fonctionnement des moyens logistiques, d'effectuer des contrôles et d'établir des statistiques y relatives.

7.5 SERVICE DES GARAGES

Celui-ci comprend les deux garages (Essence & Diesel) établis à Kigali et les garages fonctionnant dans certains chefs lieux de Préfectures.

C. SUCCURSALE DE LA REGIE DES TRANSPORTS PUBLICS

La R.T.P. a ouvert des succursales à Butare, Cyangugu et Ruhengeri. Le rôle principal de la succursale est de servir de base d'appui pour les véhicules desservant certaines lignes de l'Intérieur.

LIGNES DESSERVIES PAR LES BUS BASEES A L'INTERIEUR:

<u>Base ou succursale</u>	<u>Ligne</u>
BUTARE	KANYARU-BAS -HAUT NDAGO CYANGUGU KIGALI KIBUYE et BUTARE-VILLE
CYANGUGU	BUGARAMA KIBUYE BUTARE

RUHENGARI

CYANIKA
GISENYI
KIGALI
GITARAMA

Chaque succursale possède également un garage fonctionnant de la même manière que le garage Diesel KIGALI. De façon tout à fait marginale il assure également (en plus de bus) l'entretien de véhicules officiels et privés. L'établissement est supervisé par un responsable de la succursale appelé Chef de garage. Il a sous ses ordres: un comptable, un ou des vérificateurs, des chauffeurs, des convoyeurs etc. Il arrive que les activités du comptable échappent à la supervision du Chef de la succursale; cela est à redresser: la maison doit être supervisés par une seule et même personne. Ceci est d'autant plus nécessaire que le Chef de garage est en fait un contrôleur général du secteur, y compris l'exploitation des lignes.

OBSERVATIONS

Les fiches de réparation ne sont pas envoyées régulièrement à Kigali pour enregistrement et classement;

Les chauffeurs et convoyeurs en mission réclament avec raison une indemnité de mission;

La réparation des bus est souvent handicapée par la carence de pièces de rechange;

Les responsables des stocks ne connaissent pas la valeur des pièces leur confiées.

Résultat: les inventaires ne sont pas valorisés, il faut chaque fois consulter Kigali pour savoir le prix de telle ou telle pièce achetée par un privé.

Les contrôleurs se plaignent du manque de moyens logistiques, de la modicité des salaires, de l'impossibilité de jouir de congés réglementaires.

IV. Immobilisations de la R.T.P.

1. Immeubles

La R.T.P. ne disposant pas d'un inventaire ou autre dossier certifiant l'année et la valeur de construction de ses différents bâtiments, la Commission a été amenée à faire expertiser tous les immeubles de la R.T.P. Le rapport d'expertise fait l'objet de l'Annexe IV. Le résultat de cette expertise se résume comme suit:

Préfecture	: Valeur actuelle des bâtiments (FRW)	: des parcelles (FRW)	: Valeur de la Parcelle (FRW)	: Total (FRW)
Ruhengeri	: 1.911.435	: 283.050	: 2.194.485	
Butare	: 11.095.564	: 622.400	: 11.917.964	
Cyangugu	: 876.101	: 0	: 876.101	
Kigali	: 25.397.103	: 1.762.800	: 27.159.903	
Total	: 39.280.203	: 2.868.250	: 42.148.453	

En donnant au prix actuel, la valeur des bâtiments et parcelles de la R.T.P., le tableau ci-dessus fait une réévaluation au 15 juillet 1977. Ses chiffres diffèrent donc de ce fait de ceux du bilan établi par la R.T.P., parce que ce bilan n'enregistre qu'un report d'un inventaire dont on a perdu les traces de l'évaluation initiale. D'après le bilan au 31 décembre 1976, bilan qui ne fait pas ressortir la valeur du terrain, les immeubles ont une valeur brute de 27.368.054.- FRW pour des amortissements qui s'élèvent à 7.723.532.- FRW. Il faut signaler en outre que la réévaluation tient implicitement compte de l'inflation générale qui a affecté le domaine des bâtiments. Nous proposons qu'à l'avenir la R.T.P. établisse ses bilans sur base de ces réévaluations.

2. Installations et Equipement mécaniques

La R.T.P. n'ayant pas pu mettre à la disposition de la Commission un document attestant l'année et la valeur d'acquisition de ses installations et Equipements mécaniques, la Commission a eu recours aux experts de la Direction Générale des Ponts et Chaussées. La comparaison entre les résultats de l'expertise au 15 juillet 1977 et le bilan au 31 décembre 1976 donne les chiffres suivants:

	: Valeur brute (FRW)	: Amortissements (FRW)	: Valeur nette (FRW)
Bilan	: 18.436.862	: 15.114.078	: 3.322.784
Expertise	: 10.502.462	: 9.640.256	: 862.206

L'expertise (Annexe V) ne constitue pas une réévaluation, mais un simple calcul des amortissements au taux de 20%. La R.T.P. amortissant ces installations et Equipements mécaniques également à 20% la différence entre le Bilan et l'Expertise provient du fait que celle-ci n'inclut pas le mobilier et matériel de bureau. La commission a en effet vérifié et trouvé correct l'inventaire du mobilier et matériel fait par la Direction. Elle n'a donc pas jugé nécessaire d'en faire faire l'expertise.

Il ressort du tableau ci-dessus que l'équipement mécanique est presque amorti. La gestion devrait donc prévoir les fonds de renouvellement. La comparaison entre les amortissements comptables et les avoirs de l'entreprise montre que celle-ci n'est pas à même de constituer les fonds de remplacement de son équipement.

3. Matériel roulant

La situation du matériel roulant au 15 juillet 1977 est synthétisée dans le tableau suivant:

	: Valeur d'acquisition	: Amortissement	: Valeur nette
Bilan	: 370.622.136	: 74.977.683	: 195.644.453
Expertise	: 376.804.467	: 163.828.153	: 204.812.108

Comme pour les autres immobilisations, la commission a fait expertiser le matériel roulant (Annexe VI). Le décalage est dû au fait que la R.T.P. a amorti ses véhicules à 30% jusqu'en 1975 et à 25% en 1976, alors que l'expertise a employé la méthode suivante:

- 10% à l'acquisition
- 20% pour la première année
- 15% pour la deuxième année
- 10% pour les années suivantes.

L'expertise prend, en outre, en ligne de compte la dépréciation de 15 FRW au kilomètre parcouru par le véhicule. Enfin signalons le laps de temps de 7 ½ mois qui sépare la date de l'établissement du bilan

par la R.T.P. de celle de l'expertise;

Pour se faire une idée réaliste de la situation concrète du parc automobile de la R.T.P, il faut mettre en parallèle la totalité du charroi et les véhicules en état d'exploitation;

A titre d'exemple, au 18 juillet 1977, le Chef du garage Diesel a fait constaté qu'un maximum de 50 autobus sur un charroi totalisant plus de 120 autobus dont 80 achetés l'an dernier sur crédit japonais pouvait être mis sur les lignes (cfr Annexe VII). Dans ces conditions, pareille exploitation permettra-t-elle de collecter des recettes suffisantes pour faire face aux amortissements des dettes contractées en vue de l'acquisition des autobus?

4. Bâteaux

Les deux bateaux baptisés des noms pittoresques Muhabura et Nyungwe ont chacun une valeur d'acquisition de 12.778.044.- FRW et opèrent sur le lac Kivu.

Ils ont chacun un tonnage brut de 17 tonnes et peuvent prendre à bord 50 personnes chacun. L'équipage se compose d'un Capitaine, un Mécanicien et un Convoyeur.

Les bateaux font la navette Gisenyi-Cyangugu avec escales à Kibuye et Kirambo. Le tarif, fixé 85 FRW/heure, donne les prix forfaitaires suivants:

- Gisenyi-Cyangugu: 510.- FRW
- Gisenyi-Kibuye : 190.- FRW
- Gisenyi-Kirambo : 295.- FRW
- Kibuye-Cyangugu : 360.- FRW
- Kibuye-Kirambo : 275.- FRW
- Kirambo-Cyangugu: 215.- FRW.

Les deux appareils sont réservés exclusivement au transport de personnes.

V. Débiteurs de la R.T.P.

1. Débiteurs du Secteur Public

Suivant la liste transmise par la Direction, les créances sur le secteur public au 31 mars 1977 s'élèvent à 38.709.995.- FRW (voir Annexe VIII).

Par lettre n° 785/BC.05.03 du 18 mai 1977 adressée aux Gestionnaires des Crédits du secteur public, l'Inspection Générale des Finances a demandé aux Ministères de transmettre la situation détaillée des dettes envers la R.T.P. Certains Départements ont répondu et la comparaison de la situation fournie par ces derniers avec la liste établie par la R.T.P. accuse des écarts considérables. C'est ainsi que par exemple pour la R.T.P. le Ministère de la Santé Publique lui doit 370.104.- FRW, le Ministère des Travaux Publics et de l'Équipement 1.398.395.- FRW, le Ministère du Plan 307.759.- FRW alors que ces mêmes Départements ne connaissent que les montants respectifs suivants: 31.050.- FRW (cfr lettre n° 11.1/1306/3.6.01/77 du 1er juin 1977), 71.576.- FRW (cfr lettre n° 15.10.010/2737 du 7 juin 1977), et 71.747.- FRW (cfr lettre n° 879/77/08.00.3 du 31 mai 1977).

Compte tenu de ces divergences, la commission recommande à la R.T.P. d'entrer en contact avec tous les services du secteur public en vue de déterminer le montant exact des créances et d'en hâter le recouvrement.

2. Débiteurs privés

Pour les débiteurs privés, la Direction a transmis également une liste établie au 31 mars 1977 dont le total s'élève à ...8.331.591.- FRW..... (Annexe IX).

Il ressort de la comparaison entre les montants dûs respectivement par les secteurs public et privé que de loin la grande part des créances de la R.T.P. se trouve dans les services publics.

Pour l'un comme pour l'autre secteur, la commission constate une négligence notoire de la part de la Direction pour le recouvrement des créances. En effet, dans beaucoup de cas il s'agit de montants relativement petits. D'autre part, la R.T.P. semble avoir perdu la trace de certaines de ses créances pour n'en avoir pas exigé le règlement à temps. Dès lors rien d'étonnant que beaucoup de factures soient maintenant introuvables.

.../...

Plus grave encore: on fait disparaître à dessein factures ou fiches de job, par suite de la désorganisation et du manque de contrôle. En dehors du client, seul le service de la facturation détient un exemplaire de la facture. Celle-ci disparue, il devient impossible de justifier la créance.

Dès les premiers jours de ses travaux, la Commission a découvert un tas assez volumineux de documents empaquetés par liasse. A la question de savoir le contenu de tous ces papiers, il lui a été répondu qu'il s'agissait entre autres de factures dont certaines impayées. La Commission a alors prié la Direction de faire trier ces factures en vue d'établir une liste exhaustive des débiteurs. Cette demande n'a pas eu de suite. Compte tenu de ce qui précède, la Commission attire l'attention sur le caractère incomplet de la liste des débiteurs fournie par la Direction.

La commission réitère sa recommandation de trier et rassembler toutes les factures aux fins d'adresser une mise en demeure à tous les débiteurs.

.../...

VI. Fonds propres

Pour un Etablissement Public, les fonds propres sont principalement composés de dotations et subventions de tout genre que le gouvernement lui alloue soit en nature ou en espèce. Ils augmentent dans la mesure de la constitution de réserves et diminuent avec la réduction de ces dernières ainsi que suite à une perte d'exploitation.

En ce qui concerne la R.T.P., le concours de plusieurs raisons constitue un handicap pour la détermination de la valeur des fonds propres. A la création de l'organisme, le gouvernement a certes cédé ses biens meubles et immeubles affectés au service public des transports, ainsi que l'ensemble des produits et charges résultant de l'exploitation de ce service. Mais la valeur exacte du patrimoine qui venait ainsi d'être dévolu à la R.T.P. n'a jamais été déterminée de façon chiffrée. Par la suite, que soit à l'occasion de la Fusion avec la Mécanisation en 1972 ou lors d'allocation de subvention ou d'annulation d'une dette éventuelles, on a jamais précisé la valeur des biens matériels ou immatériels que le gouvernement aurait apportés au patrimoine de la R.T.P. La seule exception est la dotation de 14 millions allouée à la R.T.P. en 1974.

Pour sortir de cette impasse, on pourrait se servir de la méthode résiduelle (situation nette comptable) en soustrayant du total du bilan, tout l'exigible et les déficits cumulés. Mais la condition indispensable pour effectuer ce calcul, c'est que l'exactitude des chiffres de base ne soit justement pas mis en cause. Après avoir levé les difficultés rencontrées plus haut pour l'établissement d'un bilan juste, il sera possible de déterminer la valeur des fonds propres sans toutefois tenir compte des déficits cumulés.

Quel que soit le résultat auquel aboutira le calcul, il importe d'ores et déjà de signaler que le montant des fonds propres doit être mis en rapport avec les immobilisations nettes, si l'on veut que l'entreprise, dans sa substance même, ne dépende pas des capitaux extérieurs.

En vue d'une réforme de la R.T.P. et pour permettre à cette dernière de redémarrer sur une base solide et financièrement saine, la commission recommande que l'Etat :

- a) renonce à ses créances sur la R.T.P.
- b) reprenne à son compte les dettes à moyen et long terme de la RTP
- c) considère les immobilisations nettes réévaluées comme étant le patrimoine alloué de la R.T.P.

.../...

VII. Gestion du Stock des pièces de rechange

C'est en 1957, lors du remplacement du STA (Service de transport administratif) par TPM (Transports publics et mécanisation) que le Rwanda réceptionne un stock important de pièces de rechange pour les véhicules de marque: chevrolet, ford, jeep willy etc ... En 1964 arrivent sur le marché rwandais des bus Magirus et leurs pièces de rechange.

1965 amène des nouveaux modèles: peugeot, VW, mercedes + pièces de rechange commandées par le Gouvernement rwandais pour ses services administratifs et plus spécialement pour TPM.

1969 introduit des bus Nissan, Nissan gloria et cabal.

Vint ensuite le groupe de bus fiat dont la RTP conserve maintenant une très grande quantité de pièces de rechange alors que presque tous les bus de cette marque sont hors d'usage.

Notons enfin, le retour en force, à partir de 1976, des bus Nissan (autre modèle que celui de 1969). Il n'est malheureusement pas rare que, tel que souligné plus haut, le Japon expédie des pièces dont notre garage n'a presque pas besoin.

Le magasin de la RTP regorge donc d'un stock composé de pièces quasi-inutilisables (stock mort) et de pièces utiles dont on ne connaît pas exactement la valeur.

Suite à la livraison de pièces de rechange qui se faisait sans tenir compte des besoins réels du garage et aux changements de marque de véhicules, le stock mort s'est gonflé d'une façon fort considérable. La RTP possède des pièces de rechange qui datent de 1957.

La R.T.P. n'ayant pas modifié sa politique d'approvisionnement le stock mort continue, encore actuellement, à se gonfler. En effet, bien qu'on aurait pu présumer une concertation entre la R.T.P. et le fournisseur japonais sur les pièces à commander dans le cadre du crédit japonais, force est de constater que le triage des pièces de rechange destiné à la R.T.P. se fait au seul gré du bailleur de fonds qui souvent expédie des pièces inutiles (jantes).

Propositions:

- a) Eviter le changement de marque d'Autobus;
- b) la R.T.P. devrait elle-même commander directement ses pièces à l'usine;
- c) distinguer le stock mort du stock utile et procéder à une réévaluation;
- d) vente publique du stock mort;
- e) faire fabriquer et installer les sièges des bus au Rwanda.

.../...

VIII. Rentabilité des garages

La Régie des Transports Publics compte cinq garages dont 2 à Kigali (garage essence et garage Mazout) et 3 dans les secteurs de Butare, Cyangugu et Ruhengeri.

Leur gestion financière est assurée par l'administration Centrale de la R.T.P. à Kigali, le rôle des responsables de ces garages étant de superviser et d'organiser les opérations qui s'y effectuent et de facturer les travaux.

Le fonctionnement de ces garages ayant été exposé plus haut, notre analyse se limite à la confrontation des recettes et dépenses; il reste entendu que la R.T.P. ne ventile pas ces dernières par garage.

Les chiffres qui sont à la base des calculs suivants ont été fournis par le service de la comptabilité de la R.T.P. Leur exactitude s'entend sous réserve de fiches de job qui ne seraient pas parvenues à la comptabilité.

R E C E T T E S :

	1974	:	1975	:	1976
M.O facturée :	-	:	3.187.599	:	2.571.940
M.O consommée:	4.485.924	:	9.654.871	:	6.551.554
T O T A L =	4.485.924.-	:	12.842.470.-	:	9.123.494.-

D E P E N S E S :

	1974	:	1975	:	1976
Salaire personnel de garage :	9.970.257	:	16.808.800	:	16.476.541
Eau et électricité:	23.126	:	306.785	:	447.779
Entretien machine et outils :	6.755	:	-	:	-
Equipement personnel garage :	110.276	:	-	:	-
Réparation Véhic. du garage :	10.100	:	-	:	-
Laiterie :	84.951	:	102.952	:	163.057
T O T A L =	10.412.465.-	:	17.218.537.-	:	17.242.994.-

Les coefficients ci-après montrent le degré de couverture des dépenses par les recettes:

$$- \frac{4.485.924 \times 100}{10.412.465} = 43\% \quad \text{pour 1974}$$

$$- \frac{12.842.470 \times 100}{17.218.537} = 74,5\% \quad \text{pour 1975}$$

$$- \frac{9.123.494 \times 100}{17.242.994} = 53\% \quad \text{pour 1976.}$$

.../...

Il en résulte que les recettes directes ne couvrent pas entièrement les dépenses directes des garages; en d'autres termes les garages travaillent à perte. Plusieurs raisons concourent à cet état de choses, notamment:

- Insuffisance d'outillage et de pièces de rechange;
- rémunération qui ne tient pas compte du rendement;
- pléthore de personnel sous-employé;
- manque d'encadrement organisationnel du personnel de garage (contrôle);

IX. Exploitation et rentabilité des Autobus

1. Exploitation

La R.T.P. a acquis en 1974 et 1975 23 autobus FIAT. En 1976, elle a réceptionné 70 Grands Bus et 10 Minibus Nissan.

De tout ce charroi obtenu en 3 ans, seul un petit nombre de Bus Nissan (à peu près une quarantaine) est en état de rouler. D'autres Bus sont ou déclassés ou immobilisés faute de pièces de rechange. Les lignes programmées ne peuvent pas être toutes desservies à cause de l'insuffisance du charroi en état de rouler.

Le service de l'exploitation des Bus comprend: convoi (45 chauffeurs et 40 convoyeurs), contrôle et vérification (7 contrôleurs et 6 vérificateurs des tickets).

C'est le Chef de l'exploitation qui établit chaque jour le programme des Bus avec les chauffeurs et convoyeurs, désigne les contrôleurs, établit les fiches de sanction pour le personnel du convoi.

En plus de l'exploitation de lignes régulières, la R.T.P. met ses Bus en location pour le déplacement de groupes de personnes: équipes sportives, écoles, umuganda ...

Dans la mesure où le loyer des Bus payé par les Ministères pour l'Umuganda n'atteint pas les recettes escomptables en cas d'exploitation de lignes régulières, la R.T.P., en tant que personne morale, devrait considérer la différence comme sa contribution à l'Umuganda. Du point de vue comptable, cette différence constituerait une augmentation du déficit ou une diminution du bénéfice d'exploitation de la R.T.P.

2. Rentabilisation des bus

Le calcul suivant a pour but de montrer le degré de rentabilité de l'exploitation des Autobus:

	: 1975	: 1976
(1) Kms parcourus	: 922.342	: 1.302.392
(2) Dépenses d'exploitation	: 59.204.662	: 86.115.669
(3) Dépenses d'exploitation + amortissements	: 79.291.250	: 151.872.325
(4) Recettes Bus	: 46.486.755	: 77.507.104
(5) Recettes autres	: 19.257.490	: 14.925.022
(6) Total des recettes R.T.P.	: 55.744.245	: 92.433.125
(7) Dépenses d'exploitation par KM (2): (1)	: 54,18	: 66,12
(8) Recettes Bus/KM (4): (1)	: 50,40	: 59,51
(9) Recettes totales/KM (6): (1):	: 50,43	: 70,97

Faute de comptabilité analytique, il n'a pas été possible de ventiler à part les dépenses bus. Le déficit des Bus constaté ci-haut n'est pas forcément réel, étant donné que les recettes des bus sont mises en parallèle avec la totalité des dépenses de la R.T.P.

En estimant les dépenses des Bus à 80% des charges totales de la R.T.P. on aboutit aux coefficients suivants:

	: 1975	: 1976
(10) Dépenses Bus (2) x 0,8 =	: 47.363.729	: 68.892.535
(11) Dépenses Bus/KM (10): (1) =:	51,35	52,89

La comparaison des recettes des Bus au km (8) et dépenses des Bus au km (11) donne un déficit de 0,95 KM/KM pour 1975 et un boni de 6,52 FRS/KM pour 1976. La mise en rapport des recettes Bus (4) et des Dépenses Bus (10) donne respectivement 0,98 et 1,13 pour 1975 et 1976.

Si l'on considère les dépenses d'exploitation plus les amortissements, on obtient les dépenses suivantes par km:

(12) (3) x 0,8: (1) = 68,77 pour 1975; 93,28 pour 1976.

Le déficit par km (8) - (12) est de 18,34 pour 1975; 22,31 pour 1976. Ce déficit ne peut pas permettre à la R.T.P. ni de rembourser le crédit japonais ni de procéder au renouvellement de son charroi ni par conséquent de survivre d'elle-même. Un tel déficit peut provenir de plusieurs facteurs dont le Tarif, la non rentabilité des lignes exploitées, le détournement du charroi de la R.T.P. de son exploitation habituelle, la mauvaise gestion pure et simple, etc... Il importe donc d'analyser ces facteurs pour dégager une solution.

3. Rentabilité des lignes

Il est difficile de déterminer avec les données dont on dispose, le coût exact de chaque ligne, puisqu'il varie suivant l'état de routes, des Bus y affectés, des fréquences, etc ... Sous cette réserve, on obtient le coût de chaque ligne en divisant le total des dépenses par le nombre total de KMS parcourus et en multipliant par les KMS de chaque ligne.

L'annexe X contient entre autres une classification des recettes moyennes/KM suivant les lignes.

En la comparant avec le coût d'exploitation par Km (11), on remarque que 9 sur 28 lignes exploitées en 1976 sont rentables.

En tenant compte des amortissements (12) on constate qu'aucune ligne n'a été rentable.

Cette non-rentabilité des lignes peut provenir entre autre du Tarif et du Taux de remplissage très faibles ou des dépenses excessives par ligne. Le taux de remplissage étant calculé sur base des tickets que le convoyeur remet, ne correspond pas nécessairement au remplissage réel.

4. Tarif

La R.T.P., conforme à ses objectifs, a toujours pratiqué un Tarif social. Son tarif était de 1FR 1965, 1,50 FRS 1968; de 2 FRS depuis 1975. Normalement, pour un tarif aussi bas, le taux de remplissage devrait être très élevé mais, comme le montrent l'annexe X et la réserve exprimée ci-dessus, le remplissage des Bus est fort variable. La question est de savoir quel est le tarif qui couvrirait les dépenses d'exploitation, à quel taux de remplissage de Bus, en comparaison avec les autres transporteurs concurrents.

Au tarif actuel de 2 FRS/KM, il faut (13) $\frac{\text{dépenses/Bus/KM}}{2 \text{ FRS}} = \frac{51,35}{2} =$

26 passagers pour 1975 et $\frac{52,89}{2} = 27$ passagers pour 1976 pour qu'une ligne soit rentable.

En tenant compte des amortissements des Bus, il faudrait alors (14) $\frac{(12)}{2} = 37$ passagers pour 1976.

Au tarif de $\frac{3}{3}$ FRS/KM le nombre de passagers/KM devient:

(16) $\frac{(12)}{3} = 23$ pour 1975 et 31 pour 1976 pour couvrir les frais et les amortissements des Bus. La comparaison de ces trois tarifs montre que

le taux de 2 FRS/KM est le meilleur pour la R.T.P. comme pour le passager. Il faut tenir compte aussi de la concurrence, .../...

En effet, déjà actuellement les transporteurs privés demandent moins de 2 FRS/KM.

Exemple:	<u>Privés</u>	<u>Bus</u>
KIGALI-BUTARE	250 FRS	270 FRS
KIGALI-KIBUNGO	150 FRS	225 FRS
KIGALI-NGENDA	150 FRS	215 FRS
KIGALI-NYAMATA	40 FRS	75 FRS
RUHENGERI-GISENYI	60 FRS	125 FRS.

Si le tarif Bus augmente, il y a risque que les Privés reprennent toute la clientèle.

Pour éviter pareille situation, le Ministère de Tutelle devrait étudier la possibilité de soumettre les Privés au régime prévu par l'ordonnance de 1958 sur le Transport en commun et les taxis en les obligeant d'exploiter des lignes déterminées, avec horaire et lieux d'arrêt fixés à l'avance comme pour la R.T.P.

Ceci permettrait non seulement à la R.T.P. de disposer de lignes déterminées à exploiter aux tarifs et taux de remplissage qui couvrent ses frais, mais aussi diminuerait la concurrence atroce que les privés mènent sur certaines lignes au détriment d'autres lignes.

La commission propose le maintien du tarif actuel fixé à 2 FRS.M. En outre, le Ministère des Postes et des Communications devrait examiner la possibilité de réserver certaines lignes soit à la R.T.P. ou aux transporteurs privés bien déterminés qui s'engageraient à desservir régulièrement les lignes de réservation.

.../...

X. Endettement de la R.T.P.

1. Le crédit Japonais

Le crédit accordé par le Fonds de Coopération Economique d'Outre-Mer à la République Rwandaise (R.T.P.) suivant contrat paraphé le 17 mars 1975 par la partie Japonaise et le 03 mars 1975 par la partie rwandaise se monte à 1.107.000.000.- de yen, soit ± 350 millions de FRW remboursable par tranche et au taux d'intérêts de 3,25% payables semestriellement sur telle partie du principal versée. Fin 76 les intérêts versés se montent à 6.946.607.- FRW.

Affectation des Fonds provenant du prêt:

<u>Catégorie</u>	<u>Montant (millions de yens)</u>
- Dépenses en devises étrangères pour transport par bus	964
- Dépenses en devises étrangères pour le transport sur le lac Kivu	83
- Dépenses en monnaie locale	56
- Frais divers	4
Total	<u>1.107</u>

Utilisation du crédit japonais au 31 décembre 1976:

<u>ARTICLE</u>	<u>YEN JAPON</u>	<u>FRW</u>
Grands Bus	744.380.000	238.201.600
Minibus	31.330.000	10.025.600
Camionnettes	3.200.000	1.024.000
Camion genre TADANO	17.227.000	5.512.640
Bateaux	75.736.000	24.235.520
Pièces de rechange et d'équipement	<u>134.733.990</u>	<u>40.833.858</u>
TAUTAUX	1.013.516.990.-	322.044.418.-

La conversion ci-dessus est faite au taux de change de

1 Y = 0,3,200 Frw.

Le montant non encore utilisé au 31 décembre 1976 s'élève à 100.393.010 yens ou ± 30 millions de Frw.

Notons que la R.T.P. a rencontré d'énormes écueils pour le transport et le dédouanement de ces achats. Les bus et pièces de rechange sont restés longtemps stockés à Mombasa, ce qui n'a fait que favoriser vols, avaries et pertes, voire augmentation des taxes de manutention.

.../...

Amortissement du principal

La première tranche sera versée le 20 mars 1985 tandis que la dernière interviendra le 20 mars 2005 conformément à l'échéancier reproduit ci-après:

<u>DATE</u>	<u>MONTANT (TRANCHE SEMESTRIELLE EN YENS)</u>
1 20 MARS 1985	27.000.000
2 20 SEPT 1985	"
3 20 MARS 1986	"
4 20 SEPT 1986	"
5 20 MARS 1987	"
6 20 SEPT 1987	"
7 20 MARS 1988	"
8 20 SEPT 1988	"
9 20 MARS 1989	"
10 20 SEPT 1989	"
11 20 MARS 1990	"
12 20 SEPT 1990	"
13 20 MARS 1991	"
14 20 SEPT 1991	"
15 20 MARS 1992	"
16 20 SEPT 1992	"
17 20 MARS 1993	"
18 20 SEPT 1993	"
19 20 MARS 1994	"
20 20 SEPT 1994	"
21 20 MARS 1995	"
22 20 SEPT 1995	"
23 20 MARS 1996	"
24 20 SEPT 1996	"
25 20 MARS 1997	"
26 20 SEPT 1997	"
27 20 MARS 1998	"
28 20 SEPT 1998	"
29 20 MARS 1999	"
30 20 SEPT 1999	"
31 20 MARS 2000	"
32 20 SEPT 2000	"
33 20 MARS 2001	"
34 20 SEPT 2001	"
35 20 MARS 2002	"
36 20 SEPT 2002	"

.../...

37 20 MARS 2003	27.000.000
38 20 SEPT 2003	"
39 20 MARS 2004	"
40 20 SEPT 2004	"
41 20 MARS 2005	"

Total 1.107 millions de Yens.

Notons que l'échéancier pour les intérêts n'a pas été dressé par les parties contractantes.

L'utilisation du crédit profite plus à la partie japonaise qu'au Rwanda surtout en ce qui concerne les pièces de rechange.

Alors que, du moins pour le moment, la R.T.P. éprouve des difficultés quant aux ressorts et pneus, les japonais préfèrent lui envoyer des pièces pour le stock mort parmi lesquelles il y a lieu de signaler une grande quantité de jantes réceptionnées ces derniers temps.

L'erreur qui est à la base est la suivante: les japonais décident eux-mêmes indépendamment de leur partenaire (R.T.P.) des articles qu'il faut expédier sans tenir compte des besoins de la Régie.

Dans l'accord le gouvernement aurait dû négocier le droit pour la R.T.P. de refuser les pièces dont elle n'a pas besoin et de les réexpédier aux frais du fournisseur. Ou, tout au moins, la R.T.P. aurait dû dépêcher une mission auprès de l'entreprise japonaise concernée aux fins de trier sur le volet les articles nécessaires pour l'utilisation optimale de l'argent emprunté.

Conformément au contrat arrêté entre les parties intéressées, les intérêts sont payés régulièrement; le règlement du capital débutera le 20 mars 1985, longtemps après l'amortissement des bus achetés sur ce crédit.

2. Dettes à l'égard de la Banque Nationale du Rwanda:

12.701.928.- Frw ou 1.080.000.- Sh-K

Ce montant a été avancé par la Banque Centrale à la R.T.P. aux fins de régler les frais de transport (Mombasa-Kigali) des bus, pièces de rechange et de l'outillage achetés sur crédit japonais dont question supra n° 1 plus commissions diverses. .../...

3. Dettes envers les fournisseurs: 36.068.810.- Frw.

La liste des fournisseurs au 31 mars 1977 fait l'objet de l'Annexe XI.

4. Dettes à l'égard du Trésor:

4.1. Service des Douanes: 49.328.941.- Frw.

Il s'agit de différentes taxes douanières occasionnées par les importations de la R.T.P. sur crédit japonais.

4.2. Reprise de la Créance de la BNR: 62.347.728.- Frw

que la BNR avait avancée à la R.T.P. pour acquisition des bus et pièces de rechange en 1969-70. La dette a été épongée en effectuant une ponction aux bénéfices réalisés par la Banque Centrale fin 73. Etant donné que normalement les bénéfices ayant servi à l'apurement de la dette auraient dû être versés au Trésor, la Banque a fait remarquer que la R.T.P. doit désormais ce même montant au Trésor (cfr lettre n° 01/4.913/VN/TPM du 08 février 1974 de la Banque Nationale du Rwanda).

4.3. Solde des comptes R.T.P. et Mécanisation avant la fusion: 28.299.453.- Frw.

Ce solde débiteur résulte du fait que, jusqu'à la fusion entre la R.T.P. et la Mécanisation survenue en 1972, l'Ordonnateur-Trésorier faisait fonction de banquier de ces deux services.

.../...

XI. Scission de la R.T.P. en deux services autonomes:

Transport en Commun et Garage.

Créée en 1967, la R.T.P. est issue du S.T.A., Service de Transport Administratif du temps de la tutelle belge.

Le garage essence quant à lui est né du service de la mécanisation qui existait également du temps de la tutelle. Après l'indépendance, il relève du Ministère des Travaux Publics et de celui des Postes et Télécommunications et Transports.

Le rôle du garage de l'Etat était l'entretien et la réparation des véhicules de l'Etat. La R.T.P. par contre était un service public à statut autonome administrativement et financièrement. Elle pratiquait une comptabilité commerciale.

Les deux services collaboraient étroitement: - la mécanisation réparait les véhicules de la R.T.P. Cette collaboration engendra petit à petit une confusion. La R.T.P. commandait par exemple les pièces de rechange, la mécanisation les utilisait pour réparer les véhicules de la R.T.P. et les lui facturait en retour.

Le magasin était le même. Les comptes réciproques s'entremêlaient de façon inextricable.

La confusion fut consacrée par la nomination d'un seul et même Directeur Général en 1967.

Le personnel sous ses ordres était muté ou engagé de l'un ou l'autre service. C'est en 1972 que la confusion qui régnait servit d'argument pour une fusion totale.

Deux thèses étaient en présence; la Banque Nationale soutenait que, pour sauver la R.T.P., il fallait lever la confusion, la séparer complètement de la mécanisation et entreprendre sa réorganisation administrative et financière.

Le Ministère de tutelle pour sa part soulignait la nécessité de fusionner les deux services pour se conformer aux faits presque accomplis et pour ne pas devoir construire un garage pour la R.T.P. ou subventionner les deux organismes. Finalement la fusion fut opérée sans texte légale.

A la place des effets positifs escomptés de la fusion, les déficits de la R.T.P. ne cessèrent de s'accumuler.

La mauvaise organisation, le manque de rentabilité, l'inertie de fonctionnement du service public de la mécanisation constituerent un handicap à la rentabilisation de la R.T.P. Même actuellement les recettes de garage ne couvrent même pas la moitié des dépenses directes du garage.

Le Chef de garage qui devrait redresser la situation ne se sent pas le 1er responsable. En effet, le circuit de commande et de livraison des pièces de rechange et d'outillage, la gestion financière et même l'organisation administrative du garage, tout échappe au chef de garage.

Par décision Présidentielle n° 2/01 du 19 août 1977, la R.T.P. a reçu mission de réparer tous les véhicules de l'Etat, d'en servir de Parking, etc Cette mission qui revenait jadis au service de la mécanisation alourdit la R.T.P. administrativement et financièrement.

Le déficit enregistré par le garage Essence se repercute sur le transport par BUS. Pour faire face à ce déficit, la R.T.P. proposait l'augmentation du tarif et finalement l'aspect social du Transport public était compromis par la réparation des véhicules de l'Etat.

Propositions:

Pour les raisons décrites plus haut, nous croyons utile de proposer la séparation administrative et financière de la R.T.P. et du garage essence.

La R.T.P. garderait le garage Diesel de Kigali et tous les garages des succursales pour ses propres besoins et le cas échéant, pour les camions de l'Etat qui exigent un équipement similaire à celui de Bus ou des véhicules de l'Etat affectés ou en mission à l'intérieur du pays.

Elle garderait également les pièces de rechange pour son charroi Bus tandis que le garage Essence reprendrait les autres pièces de rechange. Ceci serait concrétisé par une séparation nette de magasins.

Le personnel affecté à l'un et l'autre garage y resterait.

Pour rentabiliser le garage essence, la commission propose au gouvernement de chercher des partenaires privés en vue de créer une société mixte.

.../...

XII. Recommandations

La commission formule deux catégories de recommandations. Aux recommandations spécifiques pour la R.T.P. elle ajoute une série d'observations qui, tout en aidant au redressement de la R.T.P., peuvent également être valables pour d'autres organismes paraétatiques.

A. Recommandations spécifiques pour la R.T.P.

La commission reprend ci-après les recommandations les plus marquantes, sans oublier l'importance qui revient aux autres observations formulées ici et là dans le texte du rapport.

1. Ayant constaté que certains services de la R.T.P. travaillent dans des locaux très exiguës, la commission propose à la gestion d'envisager l'extension du siège.
2. En vue d'obtenir du personnel un travail plus ordonné et suivi et un rendement optimal, la Commission recommande le renforcement des mécanismes d'encadrement du personnel.
3. Pour déterminer le prix de revient et le degré de rentabilité des différents secteurs d'activité, la commission propose l'instauration d'une comptabilité analytique.
4. Dans le même ordre d'idées, la commission estime que l'utilisation de fiches individuelles pour chaque Bus est indispensable aux fins de comptabiliser toutes recettes et dépenses y afférentes.
5. Pour remédier à la gestion combien déplorable du stock des pièces de rechange, la commission recommande:
 - a) une ventilation et évaluation du stock mort et du stock utile;
 - b) de débarrasser, autant que possible, le magasin du stock mort (vente publique etc...).
6. La commission s'est rendu compte que la R.T.P. n'est pas en possession d'une liste exacte et complète de ses débiteurs. Nous conseillons de dresser la liste exacte et exhaustive des débiteurs et de prendre toutes les mesures appropriées pour le recouvrement des aréances.
7. La Commission recommande à la R.T.P. de constituer un fonds de renouvellement en fonction du rythme des dépréciations physiques de son matériel roulant.
8. La commission a été frappée par une défaillance grave de contrôle tant interne qu'externe. En ce qui concerne le contrôle interne la commission recommande à la Direction d'instaurer des mécanismes

.../...

de contrôle plus subtiles (service de rapprochement par exemple).
Quant au contrôle externe, nous considérons que le Conseil
d'Administration devrait encadrer encore davantage la Direction.

9. Les interférences extérieures dans les domaines du personnel et de l'exploitation des bus et garages gênent considérablement la bonne marche de la R.T.P. Nous recommandons aux organes de la Régie (Ministère de Tutelle, Conseil d'Administration, Direction) de prendre les mesures qui s'imposent pour y remédier.
10. Le Ministère de Tutelle, en collaboration avec la Direction de la R.T.P., devrait examiner les possibilités de réserver certaines lignes soit à la R.T.P., soit aux transporteurs privés bien déterminés qui s'engageraient à desservir régulièrement les lignes de réservation.
11. Compte tenu des mesures d'ordre administratif et financier exposées dans le présent rapport, la R.T.P. est à même, au tarif actuel, de couvrir ses frais, voire de réaliser quelque bénéfice. Nous proposons par conséquent le maintien du tarif actuel.
12. En vue d'une réforme fondamentale de la R.T.P. et pour permettre à cette dernière de redémarrer sur une base solide et financièrement saine, la commission recommande que l'Etat:
 - a) renonce à ses créances sur la R.T.P.;
 - b) reprenne à son compte les dettes à moyen et long terme de la R.T.P.;
 - c) considère les immobilisations nettes réévaluées comme étant le patrimoine alloué à R.T.P.
13. Pour les raisons qui sont exposées dans le présent rapport, la commission propose de séparer le garage essence du reste de la R.T.P. La R.T.P. resterait un Etablissement Public, tandis que le garage essence constituerait une participation de l'Etat dans une nouvelle société mixte dont il faudrait alors chercher incessamment les partenaires privés.

B. Recommandations d'ordre général

Bien que d'ordre général et applicables à d'autres Etablissements Publics, les recommandations suivantes revêtent une importance capitale pour le redressement de la R.T.P.

1. En ce qui concerne la comptabilité, la commission recommande l'application rigoureuse des articles 19-38 du Décret-Loi n° 39/75 du 7 novembre 1975 sur les Etablissements Publics. Nous estimons en effet que ces articles ainsi que les stipulations

.../...

du Plan Comptable National déjà approuvé par le Conseil du Gouvernement tracent un cadre optimal pour la tenue d'une comptabilité claire et complète.


2. La commission fait sienne la proposition émise par Monsieur Cauvin, Conseiller au Ministère des Finances et de l'Economie, dans sa récente étude sur le "Domaine industriel et commercial de l'Etat", proposition selon laquelle le Directeur d'un Etablissement Public devrait être nommé par le Conseil d'Administration sur proposition du Ministre de Tutelle. En effet, il serait illusoire de croire que le Conseil peut avoir une emprise sur quelqu'un qui relève de la même autorité de nomination que lui.
3. Dans ce même cadre des organes des Etablissements Publics, la commission considère que le rôle du Commissaire du Gouvernement est fort marginal. Le Commissaire du Gouvernement, faisant office de simple intermédiaire dont on peut se passer, les quelques fonctions que lui attribue le Décret-Loi précité peuvent être dévolues au Ministre de Tutelle.
4. La Commission se rallie à l'idée de Monsieur Cauvin en ce qui concerne la Centralisation du Contrôle des Etablissements Publics et propose qu'un service spécial soit créé à l'Inspection Générale des Finances en vue d'exercer en permanence une supervision comptable et financière sur les Etablissements Publics.
5. Il ne suffit pas d'adopter un budget annuel d'un Etablissement Public. Il faut aussi assurer post hoc un contrôle d'exécution de ce même budget. Tel rôle revient à la Cour des Comptes. En conséquence, la commission recommande non seulement l'observation stricte des articles 7-18 du Décret-Loi précité concernant le budget des Etablissements Publics mais aussi de renforcer les services de la Cour des Comptes pour qu'elle puisse s'acquitter régulièrement de sa mission.
6. Comme le souligne Monsieur Cauvin dans son étude, l'instabilité du personnel tant à la Fonction Publique que dans les Etablissements Publics porte préjudice non seulement à la carrière des agents mais aussi au bon fonctionnement des services.

.../...



7. Dans le même ordre d'idées, la commission recommande que les agents des Etablissements soient rémunérés en fonction de la formation scolaire, du rendement et de l'ancienneté.
8. Beaucoup d'Etablissements Publics, dont la R.T.P., souffrent d'un manque d'orientation politique dans le secteur de leurs activités. D'où les "valse-hésitations" qui caractérisent les opérations de bon nombre d'Etablissements Publics. La Commission recommande que le Ministère de Tutelle élabore une politique générale devant guider l'Etablissement Public dans la poursuite de ses objectifs à moyen et long terme.



Fait à Kigali, le 10 octobre 1977

Président de la Commission:

Mathieu NGIRIRA


Membres de la Commission:

- Théoneste NAHIMANA 
- Athanase SENYONI 

- Pascal KAMUHINDA 
- Nestor MULINZI 

A N N E X E I

REPUBLIQUE RWANDAISE
MINISTRE DES POSTES
ET DES COMMUNICATIONS

SERVICE DE LA R.T.P.

LA REGIE DES TRANSPORTS PUBLICS ET SON PATRIMOINE.

"La R.T.P. a pour objet d'assurer des services réguliers de transports en commun de personnes, effectués au moyen de véhicule automobiles, suivant un itinéraire ou un réseau et une périodicité déterminées entre deux points ou un circuit accessibles à quiconque moyennant paiement du prix du transport". (Loi du 26 janvier 1967 portant création de la R.T.P. art 3.).

Depuis sa création, la R.T.P. s'est acquité de sa tâche tant bien que mal dans des conditions financières et administratives souvent précaires.

Il est dit encore à l'art.4 de la loi précitée :

- 1) "L'actif de la R.T.P. au jour de sa création comprend :
 - 1°/ Les biens meubles et immeubles appartenant à l'Etat et affectés par lui au service des transports en commun de personnes;
 - 2°/ Le montant des recettes de l'exploitation perçues ou à percevoir en exécution du budget en cours;
 - 3°/ D'une manière générale, l'ensemble des droits de l'Etat dérivant de l'exploitation de ce service notamment le bénéfice de tous contrats conclus pour cette exploitation.
- 2) "Le Passif de la R.T.P. au jour de sa création comprend :
 - 1°/ Le montant des dépenses de l'exploitation ordonnancées ou à ordonnancer à charge des crédits prévus pour le budget en cours;
 - 2°/ D'une manière générale, l'ensemble des charges résultant de l'exploitation des services publics de transports par l'Etat.

Or ce patrimoine n'a jamais été déterminé par la commission prévue à l'art.5 de la loi précitée. D'après les renseignements reçus du Personnel, la maison n'avait jamais tenu une comptabilité commerciale jusqu'en 1968, l'année où un certain Hugo WARLAEVE, Conseiller Technique belge à la R.T.P. confectionna quelque chose qui ressemblait à un bilan avec un capital fictif de 26.744.642 francs qui n'a pas de contre-partie à l'actif. Le montant des immobilisations est lui aussi estimatif.

.../...

A la fusion avec la mécanisation en 1972, la R.T.P. hérita de cette dernière d'un capital fictif de 43.333.437, fictif parce que la Comptabilité publique de la Mécanisation ne donnait qu'une simple "Situation" et non un véritable bilan dans une comptabilité commerciale. Elle hérita ensuite une dette envers l'Etat de 47.114.286 Frs. Il est dit que ce montant représente les déficits constants de la Mécanisation comblés par des avances de l'O.T. sur les Budgets pour Ordre.

Les comptes "Clients" ont été également fusionnés en 1972. Si ce compte avait été rigoureusement tenu par la R.T.P., il n'en était pas de même pour la Mécanisation. Les factures établies dans les garades des secteurs n'étaient pas toujours enregistrées au Siège Central, ainsi en cas de paiement le compte était crédité d'un montant dont il n'avait jamais été débité. Dans la mesure du possible, la régularisation a pu être faite après la fusion.

Le gros problème reste cependant celui de la disparition des factures. A un certain moment il régnait du désordre dans les services de la Régie et de la Mécanisation. La tenue des livres était négligée et la conservation des documents considérée comme sans grande importance. C'est ainsi que, pour une créance sur l'Etat de 33.904.528, 10.583.033 n'ont pas de pièces justificatives. Ce dernier chiffre représente la différence entre le solde du registre facturier et la comptabilité générale.

Tout au cours de sa vie, la R.T.P. a vécu dans une situation particulièrement allarmante quant à sa vie financière. Ses bilans, auxquels on garde cette appellation par politesse parce que ces tableaux fantaisistes ont toujours été intitulés comme ça en témoignent. Prenons celui de sa première année de création.

B I L A N A U 3 1 D E C E M B R E 1 9 6 7 . -

<u>IMMOBILISE</u>		<u>NON EXIGIBLE</u>	
- Immeuble	530.000	Cap. initial	20.663.057
- Mobilier	321.181	Ammortis.	
- Mat. de bureau	301.418	Immeuble	21.100
- Mat. roulant	19.431.139	Mobilier	32.818
	20.583.738	Mat. bureau	25.978
		Mat. roulant	7.519.742
			7.599.738
<u>REALISABLE</u>		<u>EXIGIBLE</u>	
- Effets à recevoir	764.293	Effets à payer	9.110.138
- Débiteurs 1964	.	Solde emprunt	
1965 - 1966	478.299	assurance	2.470.221
1967	731.584		11.580.359
Assurance en susp.		.../...	
	5.089.426		
	7.063.602		

DESPOINABLE

- Caisses	184.501			
- B.N.R.	127.670			
- C.C.P.	42.510	354.681		
		<u>11.841.133</u>		39.843.154
<u>PERTES</u>		<u>39.843.154</u>		<u>39.843.154</u>

COMPTE DE PERTES & PROFITS AU 31 DECEMBRE 1967

<u>FRAIS GENERAUX</u>			<u>RECETTES</u>		
- Salaire du Pers.	3.020.425		- Solde re- porté 66	79.319	
- Mat. & Fournit.	1.356.091		- Rec. vente tickets	9.277.277	
- Carb. & Réparat.	2.556.197		- Rec. diverses	233.303	9.539.899
- Divers	528.871	7.461.544			
<u>DEPENSES EFFEC- TUEES PAR FIN POUR LA R.T.P.</u>			<u>RECETTES PERCUES PAR MINIFIN POUR COMPTE RTP</u>		
- Créances Divers	1.489.854		- Déb. divers	1.859.822	
- Assurance en susp.	5.089.426	6.579.280	- Solde emprunt assurance	2.470.221	4.330.043
<u>SOLDE FIN 1977</u>			<u>RECETTES 1967</u>		
- Caisse	184.501		- Rec. perçues par C.C.P.	525.563	525.563
- B.N.R.	127.670				
- C.C.P.	42.510	354.681			
<u>PERTES</u>			<u>PERTES</u>		11.841.133
- Amort. annuel	5.546.534				
- Amort. accident	1.951.580				
- Perte de l'exercice	4.343.019	<u>11.841.133</u>			
		26.236.638			<u>26.236.638</u>

Il est absolument impossible de tirer quoique ce soit comme renseignement de cet amalgame de chiffres.

A sa lecture, rien ne suscite l'idée d'une tentative d'analyse. La situation suivante (1968) n'a aucun rapport avec celle de l'exercice précédent. Le capital passe de 20.663.057 à 20.589.388. Les immeubles, mobilier et matériel sont repris au bilan à la valeur de base de 1967, sans tenir compte des amortissements de cet exercice. C'est le total de ces postes qui est renseigné comme capital. La perte de 4.343.019 n'est pas repris au BILAN 1968.

.../...

B I L A N 1 9 6 9

Le Capital passe de 20.589.388 à 11.474.006. Les bases de calcul pour le capital sont puisés dans le Bilan 1968 correspond au total de l'immobilisé. Or, à la création de la R.T.P., nous croyons que ce service possédait plus que les avoirs en immobilisation. Il avait d'autres biens ainsi que des dettes.

Pour déterminer le capital de la R.T.P., le comptable a procédé comme suit:

- a) Majoration de l'immobilisé du montant du disponible.
- b) Diminution du résultat obtenu de la dette envers la Mécanisation.

Immobilisé	: 20.589.388		Capital	: 11.474.006
Disponible	: 354.681		Dette Mécanisat.:	9.470.063
	20.944.069			20.944.069

Or, le Bilan 1968 se présente comme suit:

.../...

BILAN DE LA R.T.P. AU 31 DECEMBRE 1968

<u>I. IMMOBILISE:</u>			
Mat.de transports			6.989.324
Bus et autres Véh.	19.431.139		
Amortissement	13.428.367	6.002.772	
Terrain & Immeubles	530.000	477.000	
Amortissement	53.000		
Matériel de Bureau	301.418	248.937	
Amortissement	52.481		
Mobilier	326.831	260.615	
Amortissement	66.216		
<u>II. COMPTES DES TIERS</u>			
Débiteurs Etat			2.187.375
Avances traitement			
Débiteurs divers			4.688.085
<u>III. COMPTES FINANCIERS</u>			
Caisse		34.533	
C.C.P.		477.091	
B.N.R.		4.176.461	
			25.047.352
<u>I. NON EXIGIBLE:</u>			
Capital (hérité par R.T.P)			20.589.388
<u>II. EXIGIBLE:</u>			
Créancier Etat		2.470.221	
Solde Emprunt			15.500.000
Assurance			112.400
Mécanisation			18.287.779
Impôts (taxe profes)			
Caisse sociale		205.158	
Fournisseurs		34.969	
			38.912.136
<u>IV. PERTES</u>			
			38.912.136

BILAN AU 31 DECEMBRE 1969

Des lors, nous pensons que, la R.T.P. possédant d'autres biens que ceux immobilisés, on aurait dû majorer ces derniers des biens REALISABLES et du DISPONIBLE et retrancher toutes les dettes et non seulement celles envers la Mécanisation.

<u>ACTIF</u>	<u>PASSIF</u>
1. <u>Immobilisé</u>	1. <u>Non Exigible</u>
Matériel roulant bus : 54.211.682	Capital : 11.474.006
Amortissements : -12.151.033	<u>Exigible</u>
Terrain et Immeubles : 1.797.786	<u>A Court terme</u>
Amortissements : -33.746	Créancier Etat (Solde : 2.470.221
Mobilier et Matériel de Bureau : 735.061	assurance 1969)
Amortissements : -102.483	Cumul dette envers la Mécanisation : 16.707.787
Stock pièces de rechange : 7.101.078	Créancier
2. <u>Comptes de Tiers</u>	- Etat : 144.541
- Débiteurs Serv. Etat : 4.643.056	- Privés : 661.013
- Débiteurs privés : 200.043	Impôts et Taxes 1968 & 1969 à payer : 237.569
3. <u>Disponible</u>	Montant à verser à la Caisse Sociale : 427.688
Encaisse Fin 1969 : 794.528	A long terme
C.C.P. : 86.561	Solde dette envers BNR : 46.996.154
BANQUE NATIONALE : 3.478.299	(Bus Nissan)
4. Pertes 1968 : 15.025.965	
5. Pertes 1969 : 3.187.641	
	BALANCE : 78.974.438

REGIE DES TRANSPORTS PUBLICS
COMPTES DES PERTES & PROFITS

EXERCICE 1969

<u>CHARGES</u>		<u>PRODUITS</u>	
A. Frais relatifs au Transport:		Vente véhicule	210.728
Frais du personnel et charges Sociales:		Recettes passagers	
Chauf. & Convoyeurs	2.957.044	nouveaux bus	17.256.434
Carburant & Lubrifiant	2.638.858	Recettes passagers anciens bus	2.694.504
Entretien & Réparation bus:	1.751.599	Courrier postal	1.000.000
Entretien par Mécanisation:	2.364.922	Réquisitoires	1.740.872
Assurance autobus	1.311.926	Recettes diverses	10.000
Impression tickets autobus:	602.663	Pneus usagés	174.288
Péage	131.500	Location voitures	30.300
B. Frais de Direction et d'Administration		Location bus	27.750
Frais de pers. d'Administr. et Charges sociales	1.419.498	Divers	
Fournit. Bureau et Imprimés:	93.062	Déficit de l'exercice	242.338
Ports, télégrammes, Téléph.:	15.763		3.187.641
Entret. & Rép. Mat. de Bureau:	162.050		
Publicité & Documentation:	3.250		
Carb. & Lubr. petits véhic.:	9.791		
Entret. & Rép. petits véhic.:	97.410		
Assurance petits véhic.:	154.758		
Charges immobiliers (eau et électricité)	13.908		
Frais de voyage	269.145		
Restitution tickets (pame)	48.280		
Montant des amortissements de l'année	12.287.262		
			26.332.517
			26.332.517

La situation se serait présentée comme suit:

IMMOBILISE	20.589.388	CAPITAL	11.612.321
REALISABLE	2.187.375	DETTE MECANISAT.	15.500.000
DISPONIBLE	4.688.085	TAXE PROFESSION.	112.400
		CAISSE SOCIALE	205.158
		FOURNISSEURS	<u>34.969</u>
	<u>27.464.848</u>		27.464.848.

Il n'est pas aisé de comprendre pourquoi le comptable qui a fait ces calculs a majoré les immobilisations renseignées sur le document de fin 1968 du disponible au 31 décembre 1967 sans même penser à incorporer le REALISABLE dans l'ACTIF dont il comptait tirer la situation nette comme CAPITAL.

Ainsi donc, le CAPITAL de la R.T.P. servira de la base d'établissement du Bilan de la R.T.P. à la Fusion avec la Mécanisation est lui aussi fictif. On se servira du chiffre ainsi forgé jusqu'à la Fusion en 1972.

FUSION R.T.P. AVEC LA MECANISATION

La Mécanisation a été intégrée à la R.T.P. le 1er novembre 1972 par instruction ministérielle n° 07.05/1337 du 22 septembre 1972. Les comptes des deux services ont été clôturés en date du 31 octobre et reouverts le 1er novembre 1972.

.../...

BILAN R.T.P. AU 31 OCTOBRE 1972

A C T I F

IMMOBILISE

Immeubles
 Matér. roulant (bus)
 " " (voitures)
 " " (camions)
 Mach. & Mat. de Bureau
 Matériel fixe
 Machines-outils
 Amortissements

2.999.690
 63.721.857
 1.472.415
 345.000
 1.156.995
 526.370
 1.978.865
 -54.507.081

REALISABLE

Stocks
 Pces de rechange
 Mazout
 Essence
 Imprimés
 Commandes en cours

38.156.085
 157.991
 414.301
 9.799
 900.824

CLIENTS

Mécanisation
 Etat: 1971
 1972
 Privés: 1971
 1972
 1972
 P.R.

6.074.259
 3.780.950
 8.714.884
 249.705
 32.513
 398.325

TIERS

Personnel
 Convoyeurs
 Prêt à-d'un an

776.902
 1.234.683
 984.000

DISPONIBLE

Banques et C.C.P.
 Caisse
 Versements

25.589.362
 513.960
 365.289

RESULTATS

Pertes antérieures
 Pertes 1972

23.294.171
 9.869.039
 33.163.210
 139.211.153

P A S S I F

CAPITAL

Fonds de Dotation

11.474.006

DETTES A LONG TERME

Dettes bus B.N.R.
 B.N.R. Pces de rechange
 B.N.R. Voitures
 Dettes O.T.
 MECANISATION

22.967.807
 62.851.664
 2.693.203
 2.470.221
 28.117.385

DETTES A COURT TERME

Fournisseurs: 1972
 1971
 1970
 Etat taxes diverses
 Caisse Sociale

2.446.523
 275.758
 22.659
 328.761
 1.153.850

DIVERS

Charges à payer
 Recettes à imputer

35.000
 167.093

RESULTATS

Bénéfice 1970

4.207.223

139.211.153

SERVICE DE LA MECANISATION - BILAN AU 31 OCTOBRE 1972

A C T I F		P A S S I F	
<u>IMMOBILISE</u>		<u>CAPITAL</u>	
1. Immeubles	24.046.000	Dettes à court terme	
Amortissements	-1.883.384	Fournisseurs R.T.P.: 1968-69:	28.658
2. Mobil & Matériel	3.634.150	1970	343.124
Amortissements	-746.981	1971	730.964
3. Matériel roulant	605.000	1972	2.646.491
Amortissements	-226.750	Pces de rechange japonaises:	2.325.022
4. Matériel d'Equipement	7.955.520		6.074.259
Amortissements	-1.527.355	Fournisseurs autres	17.212.695
5. Matér. Fixe (citernes)	951.480		
Amortissements	-475.742	<u>DETTES O.I.</u>	
	32.291.938	Déficit BPO: 1969	19.665.289
<u>VALEURS D'EXPLOITATION</u>		1970	1.266.693
Stock pièces de rechange	19.941.075	1971	5.103.124
Stock matér. de consommation	81.424	1972	3.866.485
<u>VALEURS REALISABLES</u>			29.901.591
Clients R.T.P.	28.117.385		
Services Gouvernementaux	10.190.574		
Clients privés	5.899.586		
T O T A L	96.521.982		96.521.982

SITUATION A LA FUSION R.T.P. - T.P.M. AU 31 OCTOBRE 1972

A C T I F

<u>IMMOBILISATIONS</u>	:		:	<u>Amortissements</u>	
Immeubles	:	27.045.690	:	2.316.607	:
Matériel roulant: bus	:	63.721.857	:	51.517.633	:
" " : voitures	:	1.472.415	:	1.141.854	:
" " : autres	:	950.000	:	266.750	:
Machines & Matér. de bureau	:	4.791.145	:	1.363.990	:
Matériel fixe	:	1.477.850	:	551.363	:
Machines-outils	:	1.978.865	:	721.741	:
Matériel d'Equipement	:	<u>7.955.520</u>	:	<u>1.527.355</u>	:
		109.393.342	:	59.407.293	:
					49.985.049
 <u>VALEURS D'EXPLOITATION</u>					
Stock P.D.R.	:	58.097.160	:		:
Stock Mazout	:	157.991	:		:
Stock Essence	:	414.301	:		:
Stock Imprimés	:	9.799	:		:
Stock Matériel de Consommation:		81.424	:		:
Commandes en cours	:	900.824	:		59.661.499
 <u>VALEURS REALISABLES</u>					
Client Gouvernement	:	22.686.408	:		:
Clients privés	:	6.181.804	:		:
Client pièces de rechange	:	398.325	:		:
Personnel	:	776.902	:		:
Convoyeurs	:	1.234.683	:		:
Prêts à moins d'un an	:	984.000	:		32.262.122
 <u>DISPONIBLE</u>					
Banque & C.C.P.	:	25.589.362	:		:
Caisses	:	513.960	:		:
Versements	:	365.289	:		<u>26.468.611</u>
	:		:		168.378.281

P A S S I F

CAPITAL

Fonds de Dotation : : 25.851.456

DETTES A LONG TERME

Dettes B.N.R. Bus : 22.967.807 :
" " pces de rech. : 62.851.664 :
" " voitures : 2.693.203 :
" Etat (O.T.) : 32.371.812 : 120.884.486

DETTES A COURT TERME

Fournisseurs : 19.957.635 :
Taxes diverses : 328.761 :
Caisse Sociale : 1.153.850 : 21.440.246

DIVERS

Charges à payer : 35.000 :
Recettes à imputer : 167.093 : 202.093
: : 168.378.281.-

A la fin de la Fusion, la R.T.P. a comme dette:

FRW. 88.512.674 à long terme envers la B.N.R.
2.470.221 à court terme envers l'O.T.
28.117.385 à court terme envers la Mécanisation
1.153.850 à court terme envers la C.S.R.
328.761 à court terme envers les Impôts
2.744.940 à court terme envers les Fournisseurs

La Mécanisation a à son passif:

6.074.259 envers la R.T.P.
17.212.695 envers les Fournisseurs
29.901.591 envers l'Etat (O.T. BPO)

La situation à la fusion en date du 1er novembre 1972 ne renseigne pas sur la destination du montant de FRW. 28.117.385 représentant la dette de la R.T.P. envers la Mécanisation et celui de 6.074.259, dette de la Mécanisation envers la R.T.P. Les dettes se sont simplement annulées. Elle reprend comme dettes à court terme;

2.470.221 à charge
29.901.591 à charge T.P.M.
32.371.812 Solde dette envers l'Etat.
2.744.940 à charge R.T.P.
17.212.695 à charge T.P.M.
19.957.635 Solde dette envers les Fournisseurs.

Ce qui fait que la R.T.P. a hérité des dettes de la Mécanisation pour un montant de FRW. 47.114.286 contre un réalisable de FRW. 16.090.160 représentant des créances quasi irrécouvrables. Le montant de 19.941.075 du stock des pièces de rechange de la Mécanisation est pratiquement le stock mort actuel. En définitive, cette fusion de la R.T.P. avec la Mécanisation n'a fait qu'achever la vie financière de la R.T.P. qui déjà croulait sous les dettes envers la B.N.R. de FRW 88.512.674.

Les immobilisations (terrains et immeubles, Mobilier et Matériel) n'ont jamais été vérifiées par le fait même qu'on ne trouve pas de fiche individuelle pour chaque poste.

Le compte client de la R.T.P. était rigoureusement tenu à jour sur des fiches individuelles détaillées, ce qui n'était pas le cas pour la Mécanisation. Ce qui fait que les créances cédées à la R.T.P. par la Mécanisation sont devenues irrécupérables.

.../...

Les factures établies dans les garages de secteur n'ont pas été enregistrées. Quand il ya paiement éventuel, le compte client est crédité d'un montant il n'a jamais été débité, d'où difficultés de rapprochement. L'erreur incombe à la Mécanisation.

Le Magasin des Pièces de rechange était géré par les services de la Mécanisation. Ces derniers versaient le produit de la vente au compte de l'Ordonnateur-Trésorier (B.P.O.). Or, une grande partie de ces pièces, surtout à l'acquisition des véhicules d'origine japonaise appartenaient à la R.T.P. qui tenait une comptabilité commerciale séparée de celle de la Mécanisation qui, elle, était publique. Normalement, le produit de la vente de ces pièces aurait dû être versé sur un compte de la R.T.P. à la B.N.R., constituant ainsi un fonds de remboursement. Cette confusion a eu comme conséquence l'impossibilité pour la R.T.P. de solder la dette (63.000.000) contractée auprès de la B.N.R. pour l'achat de ces pièces de rechange.

LES DEFICITS DE LA R.T.P.

Le bilan 1967 représente une perte de 4.343.019. On ne peut pas se fier à ce chiffre, même pas comme un résultat comptable étant donné que le document lui-même comme présentation d'une situation comptable de fin d'exercice est des plus médiocres. Aussi dans les années qui suivent, cet exercice ne sera pas tenu en considération du moins en ce qui concerne son résultat, ce qui aura une influence néfaste sur le Capital.

Le bilan 1968 renseigne une perte de FRW. 25.047.352 au Bilan et un bénéfice de FRW. 917.510 au compte de Pertes & Profits, c'est une technique comptable sans précédent. L'expert comptable qui établira la situation suivante ramènera la perte de 25.047.352 à 15.025.965 de la détermination par jeu de différence entre l'Actif et le Passif, du Capital de la R.T.P.

Les déficits s'accumuleront alors comme suit:

1967: inconnu
1968: 15.025.965
1969: 3.187.641
1970: Bénéfice
1971: 5.080.565
1972: Bilant au 31.10.1972 clôture à la fusion 9.869.039
: Bilan au 31.12.1972 pour deux mois 2.366.072
1973: 35.573.281
1974: 14.681.006 : Les 14.000.000 ont été compensés
pour une subside.
1975: 13.547.005.

.../...

Déficits cumulés 1968-1975 : FRW. 85.329.574
Déficits compensés par
diminution du Capital : FRW. 33.163.210
S O L D E: FRW. 52.166.364.

Ce déficit ne pourra jamais être compensé en moins des subsides de l'Etat.

LE CAPITAL ACTUEL DE LA R.T.P.: 26.744.642

Le compte "Capital" provient de la fusion du capital fictif de la R.T.P. avec le Capital de l'Ex-Mécanisation. Le capital de la Mécanisation a été calculé par différence entre l'Actif et le Passif, soit la "Situation Nette". Le total des deux capitaux a été ensuite rectifié par les pertes et les bénéfices antérieurs de la R.T.P. ainsi que des rectifications concernant les fournisseurs et les dettes envers l'O.T. par l'Ex-Mécanisation. Les montants en avoit été erronément renseignés au Bilan de clôture de la Mécanisation provoquant ainsi comme situation nette un solde inexact.

Capital R.T.P.	11.474.006	
Capital Mécanisation	43.333.437	
Bénéfice R.T.P. 1970	<u>4.207.223</u>	
	59.014.666	
Pertes antérieures R.T.P.	<u>33.163.210</u>	
	25.851.456	
Rectification frais T.P.M.	- 27.383	
	25.824.073	
Rectification O.T.	+ 4.585.177	
Paiements O.T.	- 664.642	
	<u>26.744.642</u>	Solde retenu comme Capital R.T.P.

(Source: note de l'expert comptable de la R.T.P., le Conseiller Technique Hugo WALRAEVE).

Le résultat de ces opérations n'est pas 26.744.642 mais 26.744.608.

L'erreur n'a jamais été rectifiée.

En conclusion de cet exposé sommaire de la situation du Patrimoine de la R.T.P. Il apparaît clairement que la maladie ne peut être guérie que par trois remèdes:

- 1° Détermination définitive du Patrimoine réel de la R.T.P. comme prévu à l'article 5 de la loi du 26 janvier 1967 créant cet Etablissement. Même si la Régie a presque 10 ans d'existence, nous ne pouvons pas dire que l'article 5 n'a plus d'objet tant que la situation n'a jamais été tirée au clair. Même après dix ans, la loi a toujours sa force tant qu'elle n'a pas été abrogée. Une saine gestion du Patrimoine de la R.T.P. en dépendra.

.../...

2° Subsides de l'Etat;

Contrairement à ce que veulent affirmer certains, la R.T.P. n'est pas une boîte maudite à cause de ses difficultés de trésorerie et ses déficits perpétuels.

Il aurait fallu plutôt aller plus loin et voir la vie qu'elle a menée à son stade embryonnaire; dans quelle mesure sa croissance a bénéficié d'une gestion administrative et financière réellement digne des objectifs qu'elle était appelée à remplir. La R.T.P. a toujours été une Institution commerciale incapable de respecter non seulement ses engagements envers les fournisseurs et autres créanciers mais encore de faire face à des dépenses courantes d'exploitation. Cela a été dû en grande partie à un manque de Responsabilité de la part des gestionnaires qui a favorisé des fuites tant en gestion des stocks garages qu'en exploitation des autobus. Cet état de choses a causé des pertes énormes à la maison, pertes qui ne peuvent être imputées à personne, l'Etablissement n'ayant jamais tenu un inventaire vérifié de ses biens.

Pour soit-disant relever la situation, la Société a entrepris une campagne d'endettement.

1. Prêt B.N.R. pour achat Bus Nissan et pièces de rechange en 1969 dont FRW. 62.347.728 n'ont pas pu être payés. La B.N.R. a cédé cette dette à la R.T.P. mais cette dernière l'inscrit toujours à son passif comme dette envers l'Etat.
2. Prêt B.N.R. en 1972 pour achat Bus FIAT. Le solde actuel de la dette est de FRW. 46.567.087.
3. Prêt Gouvernement Japonais pour achat Bus Nissan FRW 348.000.000 dont on paie déjà plus de FRW. 6.000.000 d'intérêts par semestre. Le Principal est exigible à partir de 1985. Aura-t-on encore de ces bus?
4. Prêt B.N.R. pour clearing et transport du Matériel sous 3 Mombasa-Kigali : FRW.17.000.000.
5. Facilités de Caisse B.N.R. pour parer aux difficultés chroniques de trésorerie : FRW. 7.500.000.
6. Dettes envers les services publics (Impôts+C.S.R.): FRW. 10.919.437.
7. Dettes envers les fournisseurs: FRW. 19.000.000.

Ne nous amusons surtout pas à chercher une couverture pour tout cela à l'Actif. 80 bus en bon état, un stock important de pièces de rechange invendables héritées de l'administration de tutelle belge et un tas de débiteurs douteux dont l'ex-Personnel de la R.T.P. sans adresse connue ainsi qu'un déficit cumulé de 66.167.369.- FRW.

.../...

Ce n'est pas avec une telle situation que l'on espère béatement faire revivre une maison dont le souffle a étouffé dès sa naissance. Seule l'action du Gouvernement est salutaire.

3^e AUGMENTATION DU TARIF.

Le prix du ticket était d'un franc au Km depuis 1965. Il a été respectivement porté à 1,50 en 1968 et à 2 frs/Km au début de 1975. Depuis cette date jusqu'aujourd'hui (décembre 1976) certains éléments intervenant dans dépenses d'exploitation ont connu des hausses suivantes:

- MAZOUT: de 26 frs/l il a été porté à 29,10 soit une hausse de 12%
- LUBRIFIANT: de 125 frs/l, on l'achète à 150 frs/l, soit une augmentation de 20%
- ESSENCE SUPER: de 27,5 frs/l il est obtenu à 31,9 soit 16% d'augmentation.
- PIECES DE RECHANGE: Elles ont connu une augmentation de 30% en moyenne.
- LA MAIN D'OEUVRE: a subi une augmentation de 64,5% depuis janvier 75.

Ceci fait qu'actuellement pour un Km parcouru, les dépenses sont de 68,75 francs contre 45,90 de recette; soit une perte de 22,85 F/Km. Cette perte est due d'une part au faible coefficient de remplissage de l'autobus et au prix du ticket non adapté d'autre part. (Voir tableau prévisionnel des recettes en annexe).

DEPENSES DIRECTES DES BUS 1977: 145.750,200

1. Réparation: Matériel (1ère année) 1.500.000
Outillage 1.000.000 2.500.000
2. Carburant: La Consommation est de 30 litres/100 Kms. Le prix est fixé à 30F/l pour simplifier les calculs. Nous comptons exploiter 46 bus qui parcourront 3.744.000 Kms en 1977; soit: $\frac{3.744.000 \times 30 \text{ l} \times 30 \text{ F}}{100} = 33.696.000$
3. Lubrifiant: Exploitation de 46 autobus soit 70%;
 - a) Huile moteur, Vidange fait à tous les 2.000 Kms
Remplissage 26 litres
Frais: 44.000 l x 150 F/l = 6.600.000.
 - b) Huile d'engrenage pour:

1° Boite vitesse	: 1.8961 x 180F/l =	341.280
2° Roulement d'embrayage	: 241 x 180F/l =	4.320
3° Boite de Direction	: 1.0231 x 180F/l =	184.140
4° Différentiel	: 2.8801 x 180/1 =	518.400
5° Fluide d'embrayage	: 12,81 x 180F/l =	2.304
6° Graisse	: 4 fôts x 27.000 =	108.000
	S/Total =	7.766.444
.../...		(7.866.000)

4. Pneus: Nous prévoyons un changement des 6 pneus tous les
30.000 Kms = $\frac{3.744.000 \times 6 \times 28.000}{30.000} = 21.000.000$

5. Tickets bus: Passagers à transporter: 3.000.000
Coût du ticket 70F/100 passagers
Frais: $\frac{3.000.000 \times 70}{100} = 2.100.000$

6. Pièces de rechange et batteries: 10.000.000

7. Assurance: Omnium pour 80 bus à 500.000 = 40.000.000

8. Frais du Personnel:

- 60 Chauffeurs à 13.000 :	$60 \times 13.000 \times 12 = 9.360.000$
- 135 Mécaniciens à 8.000 :	$135 \times 8.000 \times 12 = 12.960.000$
- 60 Convoyeurs à 9.500 :	$60 \times 9.500 \times 12 = 6.840.000$
- 1 Directeur + 4 Chefs de Divisions: 36.500 + (23.900 x 4) x 12	$= 1.585.200$
- Personnel de Bureau :	$= 8.175.000$
- Garage Essence Kigali :	$= 5.208.000$
- Entretien terrains et Immeubles (Personnel) :	$= 1.106.000$
- Avancement (Cotes 1976):	$= 2.254.000$
	<hr/>
	S/Total = 47.488.200

REMBOURSEMENTS: 36.384.000

- Intérêts prêts japonais :	12.184.000
- Frais FIAT à la B.N.R. :	2.400.000
- Prêt B.N.R. à moyen terme :	9.000.000
- Intérêts sur prêts à M.T. :	2.000.000
- Avance pour transport autobus et pces de rechange Mombasa-Kigali :	2.500.000
- Intérêts sur avance B.N.R. :	100.000
- Intérêts sur découvert B.N.R. :	200.000
- Arriérés Fournisseurs :	4.800.000
- Arriérés C.S.R. :	1.700.000
- Arriérés Impôts :	1.500.000

.../...

<u>FRAIS FINANCIERS</u>	200.000
<u>CONSTRUCTIONS:</u>	16.000.000
- Garages KIBUYE	
KIBUNGO	
BYUMBA	
GISENYI	
- Installation citernes	3.000.000
- Extention Garage Diesel	10.400.000
<u>FONDS DE RENOUVELLEMENT</u>	60.000.000
- Charroi	54.000.000
- Equipement	6.000.000
<u>REMBOURSEMENTS:</u>	<u>36.384.000</u>

La R.T.P. a bénéficié de la B.N.R. d'un prêt à moyen terme pour achat des bus FIAT dont le solde s'élève actuellement à FRW. 39.675.087. L'amortissement de ce prêt s'étend sur une période de 4 ans. Les tranches sont de FRW. 3.000.000 par semestre. Elle a également une dette envers le même établissement de FRW. 12.701.928 consentie à l'occasion de l'arrivage à Mombasa du matériel japonais. Ce compte n'est pas encore arrêté parce que l'opération est encore en cours. Nous bénéficions encore d'une facilité de caisse de FRW. 7.500.000 auprès de la Banque Nationale.

La R.T.P. n'a payé que partiellement depuis 1966 ses obligations envers la Caisse Sociale et le service des Impôts.

Situation actuelle: C.S.R. ! FRW. 6.324.626
 : Impôts : FRW. 4.594.811

Quant à la dette extérieure, le Gouvernement Rwandais a contacté une dette du Gouvernement Japonais de Yen 1.107.000.000 (\pm FRW. 348.000.000) pour renforcement des transports publics. La gestion en est confiée à la R.T.P. qui devra rembourser cette dette pendant 30 ans, avec un taux de 3,25% d'intérêts; délai de grâce; 10 ans. Mais nous avons déjà commencé à payer les intérêts qui s'élèvent à Y. 16.377.709 chaque semestre. Ils seront de 18.217.808 yens dès avril 1977 soit \pm FRW. 6.072.600.

La Banque Nationale a accepté des lettres de change tirées par FIAT pour notre compte et elle réclame le remboursement après paiement. Il nous reste à payer par versements semestriels (22 avril et 22 octobre)

1977 : Lit. 22.660.486
1978 : Lit. 21.410.915
1979 : Lit. 20.161.347
Soit \pm FRW. 6.892.000 en trois ans.

.../...

CONSTRUCTIONS GARAGES: 19.000.000

Nous nous proposons de construire 4 garages à KIBUNGO, BYUMBA, GISENYI et KIBUYE. Les travaux de construction doivent en principe s'étendre sur une année. Le coût d'un garage modeste est estimé à FRW. 4.000.000. Il est également prévu une installation des citernes pour carburant dans les Préfectures sus-mentionnées. Le carburant est d'une grande nécessité pour la régularité de nos services à la population. Situées à KIGALI, les citernes existantes sont d'une capacité suffisante pour les bus affectés dans cette localité. Ensuite nous éprouvons beaucoup de difficultés à ravitailler nos secteurs. C'est pour cette raison que sur les dépenses locales prévues sur le Crédit japonais, nous avons inclus l'installation de 11 citernes dans les nouveaux secteurs mentionnés ci-haut. Elles auront une capacité de 72.000 l de mazout et 32.000 l d'essence au total.

Quant à l'extention du garage de KIGALI, section Diesel, elle a été dictée par l'augmentation du charroi dont les réparation exigent une place couverte de plus en plus grande pour permettre à nos mécaniciens de travailler à temps plein même pendant les saisons de pluie. Le coût s'élève à 41.520.000. Les travaux étant supposés s'étendre sur une période de 4 ans, nous prévoyons une provision annuelle de FRW. 10.400.000.

FONDS DE RENOUVELLEMENT: 6.000.000

Les 80 autobus Nissan dont le remboursement en capital s'étend sur 20 ans à partir de 1985 ne seront assurément pas en circulation au bout de cette période. Aussi faudrait-il dès à présent constituer une provision pour leur remplacement, condition sine qua non le pays sera dans l'impossibilité de se procurer de nouveaux bus sans faire recours au surendettement. Nous proposons une provision pour 12 bus par an à raison de 4.500.000 l'unité.

Concernant l'équipement garage, nous disposons d'un matériel usé et démodé. Quand on pense que nous disposerons de 9 garages pour un charroi de plus de 80 véhicules, l'idée de les équiper d'un matériel moderne se défend.

.../...

RECETTES PREVISIONNELLES 1977

1. Recettes bus (à 2 F)	127.096.000	131.796.000
2. Location bus	4.700.000	
		9.900.000
<u>RESULTATS SUR VENTE</u>		
3. 1° Pièces de rechange	6.600.000	
2° Pneus	2.500.000	
3° Récupérations diverses	800.000	
4. <u>MAINTIEN D'OEUVRE GARAGE</u>		14.000.000
5. <u>PRODUITS DIVERS</u>		
1° Courrier Postal	1.000.000	2.600.000
2° Pièces et pneus de récupération	1.300.000	
3° Retenues	200.000	
4° Ristournes	100.000	
6. <u>CREANCES SUR L'ETAT</u>		24.400.000
7. <u>CREANCES SUR LES PRIVES</u>		9.650.000
8. DEPENSES LOCALES CREDIT JAPONAIS		<u>19.000.000</u>
		211.346.000
DEFICIT A COMPENSER PAR SUBSIDES DE L'ETAT		76.646.000.

Ces prévisions font ressortir les dépenses réelles qu'il faut consentir pour faire tourner normalement la Régie, autrement, on ne fera que vivoter sinon descendre continuellement vers la ruine totale. Elles sont laissées en déséquilibre pour permettre au Conseil d'Administration de se prononcer ou bien sur la demande de subsides ou sur l'augmentation du tarif. Il reste bien entendu que l'augmentation du tarif à 3 francs n'arrange ni la R.T.P. par ce qu'il ne correspond pas non plus à la réalité, ni la masse populaire qui est notre principale clientèle dans ce sens qu'il sera trop lourd pour elle. Tout poste des prévisions de dépenses respecté, l'augmentation du tarif à 3 francs ne pourra même pas nous faire atteindre le point mort l'année prochaine.

Il est grand temps de penser à l'art. 21 de la loi créant la R.T.P. qui stipule entre autres "La R.T.P. subvient à ses dépenses au moyen de ses recettes. Elle peut recevoir des dotations et subsides à charges des budgets ordinaires et extraordinaires de l'Etat ou du budget des communes; ...".

Le Directeur de la Régie
des Transports Publics
MUDELI Anthère.

(Sé)

Annexe II

R.T.P.: BILANS COMPARÉS (en millions de FRW)

ACTIF:	1967	1968	1969	1970	1971	1972	1973	1974	1975	1976
Immobilisations nettes	20.5	6.9	44.5	31.5	33.2	47.9	37.8	51.9	64.2	344.3
Réalisable	7.0	2.1	11.9	14.9	54.7	88.7	77.0	82.6	103.5	161.7
dont: Débitéur Gouvernement	-	-	4.6	6.7	8.0	-	-	-	1.3	43.7
" Personnel	-	-	0.2	0.2	0.2	2.5	0.8	-	-	0.9
Stock pièces de rechange	-	-	7.1	7.7	24.5	35.6	44.2	44.1	44.1	63.2
Disponible	0.3	4.6	4.4	14.9	12.3	14.9	1.6	22.0	1.6	3.4
Perte de l'exercice	-	-	3.2	-	5.1	2.4	35.6	0.6	13.5	59.4
Perte reportée	4.3	25.0	15.0	18.2	14.0	-	2.4	38.0	52.7	66.1
I O T A L:	32.2	38.6	79.0	79.5	119.3	153.9	154.4	195.1	235.6	634.9

PASSIF:

Capital	20.6	20.5	11.5	11.5	11.5	26.7	26.7	26.7	40.7	40.7
Provision	-	-	-	-	-	-	13.3	13.1	13.3	16.6
Exigible à long terme	-	-	46.9	35.5	100.8	74.8	93.2	123.3	148.9	458.8
Exigible à court terme	11.5	18.3	20.6	28.3	7.0	52.4	21.2	32.0	32.6	118.8
Bénéfice reporté	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
I O T A L:	32.2	38.9	79.0	79.5	119.3	153.9	154.4	195.1	235.6	634.9

ANNEXE III

BILAN DE L'EXERCICE 1976

=====

<u>ACTIF</u>	<u>1975</u>	<u>1976</u>	<u>PASSIF</u>	<u>1975</u>	<u>1976</u>
<u>IMMOBILISE:</u>			<u>CAPITAL ET</u>		
Immeubles	27.368.054	27.368.054	<u>DETTES A</u>		
Bus	118.909.417	361.278.482	<u>LONG TERME</u>		
Autres véhicules	2.543.000	9.343.654	Capital	40.744.642	40.744.642
Installations			Dettes envers l'Etat	30.849.745	93.197.473
et Equipements	18.183.764	18.436.862	Dettes envers B.N.R.	62.347.728	-
Dépôt et cautionnement	117.000	183.070	Dettes bus Fiat	48.371.254	45.750.100
Bateaux	-	25.556.088	Crédit Japonais	-	319.833.218
<u>REALISABLE</u>			Dettes BNR		
Pces de rechange	44.097.811	63.241.778	Pces de rechange Nissan (54.08.02)	7.375.661	4.375.661
Pneus	2.858.408	4.890.523	<u>DETTES</u>		
Mazout	130.835	1.627.518	<u>COURANTES</u>		
Essence	332.307	365.886	BNR (54.15.04)	-	12.701.928
Lubrifiant	592.111	221.750	BNR (découvert)	-	726.020
Imprimés	767.252	880.000	Vente véhicules de l'Etat	998.450	998.450
En cours de route	55.278	21.064.376	Fournisseurs C.S.R.	23.304.902	36.655.985
Fourniture de bureau	865.644	1.357.484	Soins médicaux	4.178.552	6.782.619
Stock divers	944.350	684.990	Taxes professionnelles	3.199.840	4.967.941
Clients publics	33.904.528	43.683.739	Dettes Douanes	-	49.328.941
Clients privés	7.447.314	10.856.066	Effet à payer	-	322.040
Avance au personnel	1.060.596	975.186	<u>COMPTE DE</u>		
Manquants des convoyeurs	1.635.195	3.067.136	<u>REGULARISATION</u>		
Déficit de caisse	82.263	242.127	Amort. immeubles	6.343.130	7.722.532
Réquisitoires exécutés	219.431	-	Amort. bus et véhicules	83.914.318	74.977.683
Avance à l'Entrepreneur	-	14.374	Amort. Installations et Equipement	12.749.926	15.114.078
<u>DISPONIBLE</u>			Provisions pour dépréciation stock	9.339.541	12.908.361
Caisse	545.064	2.244.927			
Banque	835.772	-			
C.C.P.	181.231	1.198.418			
Versement en cours	311.316	1.562.472			
<u>COMPTE DE</u>					
<u>REGULARISATION</u>					
Déficits antérieurs	37.939.358	66.167.369			
Déficit 1974	14.681.006	-			
Crédit documentaire	6.770.359	6.770.359			
Effet à encaisser factures payées pour l'Etat.	335.314	239.729			
	1.301.456	-			

D E B I T

C R E D I T

DEPENSES DIRECTES

RECETTES D'EXPLOITATION

DES BUS	1975	1976
Pces de rechange	4.049.328	5.503.571
Mazout	8.281.959	18.611.748
Lubrifiant	2.040.701	610.740
M.O. consommée	3.187.599	2.571.940
Réparation bus	68.606	839.242
Pneus	2.625.425	4.269.444
Assurance bus	400.000	-

	1975	1976
Recettes bus	142.331.085	600.509.975
Courrier postal	-	2.000.000
Location bus	4.152.820	745.612,9
Location camion	6.250	-
M.O. garages	12.842.470	912.349,4
Abonnement bus	2.850	-

FRAIS DU PERSONNEL

Direction	685.714	947.405
Garage Diesel	5.904.055	5.913.596
Garage Essence	6.152.262	5.286.343
Exploitation	8.014.500	10.279.702
Services généraux	6.724.464	8.165.920
Garages secteurs	4.752.483	5.276.602

RESULTAT SUR VENTE

Pces de rechange	4.293.883	2.797.163
Pneus	1.355.953	1.213.300
Lubrifiant	-	638.470
Véhicules	98.986	183.600
Produits divers	659.948	969.995
Déficit de l'exer	13.547.005	59.439,99

FRAIS FINANCIERS

Frais bancaires	66.365	12.612
Intérêts payés	-	8.981.094

FRAIS GENERAUX

P.T.T.	439.781	467.161
Fournitures de bureau	522.497	841.995
Eau & Electricité	306.785	447.779
Entretien bâtiments	185.680	437.335
Entretien Equipement	58.580	
Transport et déplacement	857.026	1.075.981
Assurances	17.683	-
Frais douanes		245.619
Consommation véhicules	2.471.882	2.935.081
Tickets bus	444.032	579.803
Documentations	2.250	41.870
Dépannage	870	30.840
Loyers	-	16.993
Equipement personnel	57.300	155.620
Laiterie	102.952	163.054
Réception	16.515	26.455
Divers	767.368	621.833
Contentieux	-	648.203

AMORTISSEMENTS

Immeubles	1.380.402	1.380.402
Bus	15.352.219	56.619.131
Autres véhicules	470.314	1.824.151
Installation et équipement	2.883.653	2.364.152
Stock pièces de rechange	-	3.568.820

TOTAUX 179.291.250 151.872.325

TOTAUX 179.291.250 151.872.325

REPUBLICQUE RWANDAISE
MINISTERE DES TRAVAUX PUBLICS
ET DE L'EQUIPEMENT
Service des Bâtiments Civils
Division Etudes Techniques

PROCES VERBAL D'EXPERTISE DES IMMEUBLES DE LA
REGIE DES TRANSPORTS PUBLICS A RUHENGARI, BUTARE,
CYANGUGU ET KIGALI

=====

I. Experts: SIBORUREMA Joram, Ingénieur Civil en construction et
BUZUNGU Justin, Dessinateur-Constructeur, tous au
Ministère des Travaux Publics et de l'Équipement.

II. Objet: Le but de cet expertise est de déterminer la valeur
actuelle de ces immeubles.

III. Lieu et date d'expertises

RUHENGARI le 11 juillet 1977
BUTARE le 12 juillet 1977
CYANGUGU le 13 juillet 1977
KIGALI le 14 juillet 1977

IV. Description et composition

A. RUHENGARI: La R.T.P. de Ruhengeri a été construite en 1964

1. Description en général

- Une ossature métallique a été montée et puis on a fait un remplissage avec des blocs ciment.
- Les fondations sont en pierre de lave.
- La couverture est en éternits ondulés posés sur des pannes métalliques.
- La maçonnerie de la partie triangulaire des pignons est remplacé par des tôles galvanisées.
- Les chassis sont métalliques vitrés + grillages
- Les portes intérieures et extérieures sont métalliques vitrées.

2. Composition et descriptions particulières

- a) Garage: Il a deux fosses, le pavement est en ciment non lissé et il n'a pas de plafond.
- b) Bureau: Les murs sont crepis et peints, le pavement en carrelage tandis que le plafond est en plaques planes éternits peints.

.../...

- c) Magasin 1 et 2: Même description que bureau.
- d) Stock: Le pavement est en ciment lissé. Il n'a pas ni plafond ni crepissage.
- e) Toilette: (séparée avec le bâtiment principal)
 - les fondations sont en pierre de lave
 - la maçonnerie en briques cuites crépises
 - la couverture en éternit ondulé sur des pannes en bois
 - le pavement est en ciment lissé
 - les WC sont tous à la turque, tandis que les urinoirs sont avec une simple rigole sur pavement.

N.B. L'eau, l'électricité et le téléphone y sont installés.
Quelques vitres sont cassées.

B. BUTARE: La R.T.P. de Butare a été construite en 1974

1. Bâtiment principal

a) Description en général

- Une ossature métallique a été montée sur des pilonnes de fondation en béton armé puis on a fait un remplissage avec les briques cuites sur le pignon droit et la partie bureau et logement pour vérificateur.
- La couverture est en fibro-ciment qui est fixé sur des pannes métalliques.
- Le mur de pignon est rejointoyé sur tous les côtés tandis que pour la partie bureau et logement, le rejointoyage est à l'extérieur seulement.

b) Composition et description particulières

- Partie Garage: le pavement est en ciment non lissé. Quatre fosses y sont prévues et il n'y a pas de plafond.
- Bureau pour chef de garage:
L'intérieur est crépis et peint, le plafond est en unalite peint. La porte est métallique non vitrée, tandis que les châssis sont vitrés et en métal. Le pavement est en ciment lissé.
- Bureau pour vérification des tiquets et Bureau pour le sous-comptable: ils sont comme le bureau du chef de garage.
- Stock: Il est fermé par une porte double métallique non vitrée et est aéré par des claustras. La lumière est donnée par des tôles transparentes à la toiture. L'intérieur est crépis et peint.

Le pavement est en ciment lissé. Il n'y a pas de plafond.

- Logement pour vérificateur:

Il comprend une chambre à coucher, un salon, deux toilettes avec W.C. à chasse, une douche et un lavabo dans la partie salon. L'intérieur est crépis et peint. Le pavement est en ciment il n'y a pas de plafond. La porte d'accès est double et à planchette.

2. Bâtiment de logements pour convoyeurs

Ce bâtiment est en pisée et est construite aussi en 1974. L'extérieur est en crépis tyrolien d'une part et en crépis lissé d'autre part.

Sur la face principale se trouve une barza.

La couverture est en tôles galvanisées simples fixées sur des pannes en stick eucalyptus; ces derniers étant fixés sur des arbalétriers en stick eucalyptus.

Le pavement est en ciment lissé, tandis que le plafond est papyrus sous forme de van.

Les portes et chassiss sont en bois vitrés.

L'intérieur est crépis et peint.

Ce bâtiment est raccordé à l'électricité.

Il est composé de deux logements avec une pièce et de deux autres avec 4 pièces.

3. Toilette pour convoyeurs (type fosse arabe)

Elle est maçonnée avec des briques cuites rejointoyées à l'extérieur. La couverture est en éternit ondulés fixés sur des pannes en stick eucalyptus. Le pavement est en ciment lissé. Elle est raccordée à l'électricité.

C. CYANGUGU: La R.I.T.P. de Cyangugu a été construite en 1955;

a) Description en général

- Une ossature métallique a été montée et puis on a fait un remplissage avec des blocs ciment. La couverture est en tôles galvanisées fixées sur des pannes métalliques.

b) Composition et description particulières

- Partie garage

Le pavement est en mortier de ciment non lissé; y est prévu une fosse. Sur le pignon droit il y a une fenêtre métallique vitrée. Ce garage n'a pas de plafond.

N.B. Une fosse en dehors du bâtiment existe.

Bureau du Chef de garage

Le pavement est mortier de ciment lissé. Les murs sont crépis et peints. Pas de plafond. Les portes et les chassiss sont métalliques et vitrés.

STOCK - huiles et outillage

Le pavement est en mortier de ciment lissé; les murs sont en briques cuites rejointoyées et chaulées. Les chassiss sont métalliques et vitrés. Les portes sont en bois (panneau moustiquaire), pas d'électricité, pas de plafond.

.../...

- Vérification

Le pavement est en mortier de ciment lissé. L'intérieur est crépis et chaulé. Pas de plafond. Une porte en panneau non vitrée; un châssis métallique vitré; une lampe électrique.

- Atelier

Le pavement est en mortier de ciment lissé; l'intérieur est crépis et peint; les châssis et la porte sont métalliques, pas de plafond.

- Magasin

Le pavement est en mortier de ciment lissé, les murs sont en blocs ciment, ils sont chaulés, pas de plafond, deux portes, une double en bois communiquant avec le bureau du chef de garage, une autre métallique communiquant avec le garage.

- Logement du comptable

Deux pièces: une chambre et un salon. Le pavement est en mortier de ciment non lissé. Les murs sont en briques cuites rejointoyées et chaulées.

Les portes et les fenêtres sont en bois vitré.

Le logement est raccordé à l'électricité, pas de plafond.

- Logement du Chef de Garage

4 pièces: une chambre, une salle à manger, un salon et un magasin.

Les murs sont crépis et peints. Le pavement est en mortier de ciment lissé. Le plafond est en unalut peint; les portes sont en bois.

Annexes:

Cuisine: Les murs sont en briques cuites rejointoyées. Le pavement en mortier de ciment non lissé. Elle est couverte de tôles galvanisées simples. Elle est raccordée à l'électricité, pas d'eau mais les tuyaux existent depuis deux ans.

W.C.: type fosse arabe, carcasse en bois et en tôles, couverture en tôle galvanisée.

N.B. La plupart des vitres sont cassées, les pièces sont très petites.

L'existence d'une fosse à l'extérieur gêne le travail pendant la saison des pluies. Il faudra sans doute penser à l'extension du garage.

D. KIGALI

Composition et description particulière

1. Bâtiment administratif

Il s'agit d'un grand bloc abritant la plupart des bureaux de la R.T.P. Kigali. Les murs extérieurs tant qu'intérieurs sont faits en bloc ciment crépis et peints. La couverture est en fibro ciment qui repose sur des charpentes en bois. Les portes extérieures et les fenêtres sont métalliques vitrées. Le pavement varie selon l'importance de l'occupant.

- a) Direction: pavement en ciment recouvert de forflex; plafond en unalut peint. L'intérieur crépis et peint.
- b) Ex. secrétariat: pavement en ciment lissé teinte naturelle, plafond en unalut peint, intérieur crépis et peint.
- c) Secrétariat: comme a)
- d) JICA: comme a)
- e) Bureau chef du personnel: comme a)
- f) Statistique: comme a)
- g) Etudes: comme b)
- h) Gestion et comptabilité: comme b)
- i) Comptabilité générale: comme b)
- j) Exploitation: comme b)
- k) Approvisionnement: comme b)
- l) Vérification: (2 chambres): pavement en ciment teinte naturelle mur en bloc ciment crépis et non peint. Pas de plafond.

2. Garage Diesel et centre de formation

- a) Centre de formation technique des chauffeurs
Les murs sont en blocs-ciment crépis et peints. La charpente est en bois, pas de plafond. La couverture est en fibro-ciment; les fenêtres et les portes sont métalliques vitrées. Le pavement est en ciment.
- b) Bureau - stock : comme a) sauf que les fenêtres sont en bois et qu'il a de plafond.
- c) Garage: Ossature métallique avec un remplissage avec les blocs-ciment. Il a 3 fosses, le pavement est en ciment, la couverture en fibro-ciment.
- d) Bureau du chef de garage
Les murs sont crépis et peints, la couverture est en fibro-ciment, le pavement est en ciment lissé, le plafond en unalut, la porte est métallique non vitrée.
- e) Atelier - pompes: comme d) sauf que les murs sont chaulés et que les fenêtres sont grillagées, et qu'il a une fosse.
- f) Facturation: Le pavement est en ciment, le plafond est en unalut, l'intérieur est crépis et peint. Les porte et les châssis sont métalliques vitrées.

3. Bâtiment Réception-contrôle à la sortie d'atelier

Les murs sont en bloc ciment crépis et peints à l'intérieur et à l'extérieur. Le pavement est en ciment, le plafond en unalut, la couverture en fibro-ciment, les portes et châssis sont métalliques vitrés.

4. Bâtiment division technique

Le pavement en ciment lissé, portes et fenêtres métalliques vitrées et non grillagées. Le plafond est en unalut, les murs sont en blocs ciment crépis et peints. La couverture est en fibro-ciment.

5. Bâtiment consommation:

Les murs sont en blocs-ciment crépis et peints; le pavement est en ciment lissé, les portes et les fenêtres sont métalliques vitrées, la couverture est en fibro-ciment.

6. Garage essence

Partie 1: Ossature métallique avec un remplissage avec les blocs-ciment. La couverture est en fibro-ciment qui repose sur des pannes métalliques, la partie supérieure des pignons est faite de tôles galvanisées. Les séparations intérieures sont faites par des grilles métalliques, toutes les portails sont également en grillage la partie 1 comprend deux fosses.

a) chargement des batteries

Murs intérieurs en blocs non crépis, pavement en ciment non lissé. Les fenêtres sont en métal vitrées.

b) Révision moteurs; comme a)

c) Bureau révision moteurs

Murs intérieurs crépis et peints, plafond en unalut, pavement en ciment lissé, les châssis sont métalliques vitrés.

N.B. Entre la partie 1 et 2 garage essence se trouve deux fosses en plein air.

Partie 2: Ossature métallique avec un remplissage avec les blocs-ciment, la couverture est d'une part en fibro-ciment et d'autre part en tôles galvanisées.

a) Garage:

Pavement en ciment non lissé, pas de plafond. Il comprend également 5 fosses et 3 éleveurs.

b) Bureau Chef d'atelier:

4 fenêtre métalliques

murs intérieurs crépis et peints

pavement en mortier de ciment lissé

plafond en unalut; l'entrée est par une porte métallique vitrées.

c) Magasin outillage

2 châssis métalliques vitrés et une porte métallique vitrée dans l'entrée.

Le pavement en ciment lissé.

Le plafond en unalut

Les murs sont sans crépissage mais peints.

d) Compresseur

- pavement bétonné
- fondation du compresseur en béton armé
- porte et fenêtre métalliques vitrées
- murs peints et pas de plafond.

e) Récupération

- Porte métallique coulissante
- murs non crépis et pas de plafond
- pavement est en ciment non lissé
- la fenêtre est métallique vitrée.

f) transformateur de courant

Elle était fermé et on n'a pas pu voir l'intérieur

g) Atelier - section tours

- murs en blocs non crépis et peints
- lumière par la toiture au moyen des tôles translucides
- le pavement est en ciment non lissé
- pas de plafond.

h) Salle de confection plaques pour véhicules

- murs intérieurs crépis et peints
- plafond en unalits peints
- portes métalliques vitrées et châssis métalliques vitrés
- pavement en ciment lissé.

i) Entrepôt

- murs en blocs ciment apparents et peints
- pavement en ciment non lissé
- pas de plafond.

j) Salle de couture

- pavement en ciment non lissé
- murs en blocs ciment apparents et peints
- plafond en unalits
- portes et châssis métalliques vitrés.

k) Magasin pour atelier

comme j)

l) Stock: comme g)

m) Bureau chef de stock

- Fenêtres métalliques vitrées
- plafond en unalits peints
- murs en blocs ciment peints
- pavement en ciment lissé.

n) Annexe Stock

- pavement en ciment lissé
- murs en blocs ciment ni peints, ni crépis
- une porte roulante à l'extérieur et une entrée communicante avec

le stock

- treillis extérieur pour aération.

o) Magasin en 2 pièces

- murs en blocs ciment non peints
- plafond en unalits dans une pièce et l'autre n'en a pas
- pavement en ciment lissé
- une porte métallique vitrée.

p) Stock carburant - deux chambres

Il était fermé et on a pas pu voir l'intérieur.

q) Section débosselage et peinture

- murs crépis et peints
- pavement en ciment lissé
- porte et fenêtre métalliques vitrées
- plafond en unalits.

7. Bâtiment pour veilleur et lavage véhicule

murs en blocs-ciment crépis à l'intérieur dans la partie lavage, pavement en ciment lissé dans le lavage et non lissé chez le veilleur, une porte coulissante métalliques sur la partie lavage.

8. Parkings couverts

Parking 1: appartient à la Présidence

Parking 2:

pilier métalliques

toiture en tôles galvanisées qui repose sur des pannes métalliques.

9. Toilettes

Murs en blocs-ciment crépis et peints

La couverture en fibro-ciment

Urinoir sur rigoles, séparé par des panneaux

Le pavement est en ciment lissé

Les W.C. sont à chasse haute (à la turque) et ne sont pas en bon état.

N.B. Toute la parcelle est clôturée par un mur en bloc-ciment.

V. Calcul des superficies des immeubles de la R.T.P. et leurs années de construction

A. RUHENGARI en 1964

1) Bâtiment garage, bureau etc ...

$$17,00 \times 15,70 = 266,90 \text{ m}^2$$

2) Bâtiment toilettes

$$6,5 \times 3,8 = 24,70 \text{ m}^2$$

3) Parcelle

$$(15,50 \times 91,0) = \frac{(91,0 \times 40,0)}{2} \times 86,5 = 7076,25 \text{ m}^2$$

.../...

B. BUTARE en 1974

1. Bâtiment garage, bureaux etc ...

$$13,0 \times 64,30 = 835,9 \text{ m}^2$$

2. Logement convoyeurs

$$16,8 \times 9,8 = 164,64 \text{ m}^2$$

3. Toilettes pour convoyeurs

$$2,70 \times 2,00 = 5,40 \text{ m}^2$$

4. Parcelle

$$80,0 \times 50,0 + 100,0 \times 180,0 - 8,00 \times 180,0 = 20.560 \text{ m}^2$$

C. CYANGUGU en 1955

1. Bâtiment garage, bureaux etc ...

$$25,0 \times 13,70 = 342,50 \text{ m}^2$$

2. Cuisine

$$2,00 \times 2,80 = 5,60 \text{ m}^2$$

3. Toilettes

$$3,0 \times 2,20 = 6,60 \text{ m}^2$$

4. Parcelle

Elle appartient à l'aéronautique.

D. KIGALI

Bâtiment administratif partie 1 en 1962

$$7,30 \times 51,70 = 377,41 \text{ m}^2$$

Bâtiment administratif partie 2 en 1968

$$3,50 \times 4,20 = 14,70 \text{ m}^2$$

Garage diesel en 1962

$$45,30 \times 12,00 = 543,6 \text{ m}^2$$

Centre de formation de chauffeurs en 1968

$$18,70 \times 6,20 = 115,94 \text{ m}^2$$

Réception - contrôle en 1965

$$3,40 \times 4,40 = 14,96 \text{ m}^2$$

Division technique en 1962

$$7,40 \times 4,0 = 29,60 \text{ m}^2$$

Bâtiment consommation en 1962

$$3,20 \times 4,40 + 3,10 \times 7,60 = 37,64 \text{ m}^2$$

Garage essence partie 1 en 1962

$$131,0 \times 12,40 = 247,76 \text{ m}^2$$

Annexe stock en 1969

$$48,50 \times 4,10 = 198,85 \text{ m}^2$$

Bâtiment pour veilleur en 1962

$$2,50 \times 3,80 = 9,50 \text{ m}^2$$

.../...

Parking couvert n°1: Appartient à la Présidence

Parking couvert n°2: en 1965

4,50 x 42,0 = 189,00 m²

Bâtiment toilettes: en 1962

4,50 x 8,0 = 36,00 m²

Parcelle (renseignement auprès du service du cadastre)

2 ha 20 a 35 ca soit 22.035 m².

TABLEAU DES CALCULS DE LA VALEUR
DES IMMEUBLES DE LA REGIE DES
TRANSPORTS PUBLICS (R.T.P.)

N.B. 6 = 4 x 5

9 = 6 x 7 x 8

10 = 6 - 9

11 = 4 x 5

12 = somme colonne 10

13 = 11 + 12

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Préfect.	N°	Bâtiment ou désignation	P.U. à neuf par m ²	Surf. en m ²	Valeur à neuf du bâtiment	Age du bâ- timent dès l'occupation	Taux de déprécia- tion en %	Valeur de dépréciation	Valeur actuel- le des bâti- ments
RUHENGRI	1	Garage, bureau etc...	11.000	266,90	2.935.900	13	3	1.145.001	1.790.899
	2	Toilettes	8.000	24,70	197.600	13	3	77.064	120.536
	3	Parcelle	40	7076,25					

11	12	13
Valeur de la parcelle N°	Valeur actuelle total des bâtiments	Valeur actuelle bâtiments + parcelle
1.	1.911.435	
2.		2.194.485

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Préfecture	N°	Bâtiment ou désignation	P.U. à neuf par m2	Surf. en m2	Valeur à neuf du bâtiment	Age du bâti- ment dès l'occupation	Taux de déprécia- tion en %	Valeur de dé- précia- tion	Valeur ac- tuelle des bâtiments
BUTARE	1	Garage, bureau etc...	13.000	835,90	10.866.700	3	0,8	260.801	10.605.899
	2	Logement convoyeurs	3.000	164,64	493.920	3	2,0	29.635	464.285
	3	Toilettes convoyeurs	5.000	5,40	27.000	3	2,0	1.620	25.380
	4	Parcelle	40	20560,0					

11	12	13
Valeur Parcelle	Valeur actuelle total bâtiments	Valeur actuelle Bâtiment + Parcelle
1	-	-
2	-	-
3	11.095.564	-
4	822.400	11.917.964

Préfecture	N°	Bâtiment ou désignation	P.U. à neuf par m2	Surf. en m2	Valeur à neuf du bâ- timent	Age du bâti- ment dès l'oc- cupation	Taux de déprécia- tion en %	Valeur de dépréciation	Valeur actuel- le des bâtiment
CYANGUGU	1	Garage, bureau etc...	11.000	342,50	3.767.500	22	3,5	2.900.975	866.525
	2	Cuisine	6.000	5,60	33.600	22	3,5	25.872	7.728
	3	Toilettes	400	6,60	2.640	6	5	792	1.848

	11	12	13
Valeur parcelle			Valeur actuelle bâtiments + parcelle
1	-	-	-
2	-	-	-
3	-	876.101	-

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
Kigali	1	Bâtiment administratif partie 1	15000	377,41	5.661.150	15	3,0	2.547.518	3.113.632	-	-	-
	2	Bâtiment administratif partie 2	15000	14,70	220.500	9	2,0	39.690	180.810	-	-	-
	3	Garage Diesel	13500	543,6	7.338.600	15	3,0	3.302.370	4.036.230	-	-	-
	4	Centre de formation	14000	115,94	1.623.160	9	2,0	292.169	1.330.991	-	-	-
	5	Réception-contrôle	8000	14,86	118.880	12	2,0	28.531	90.349	-	-	-
	6	Division technique	8000	29,60	236.800	15	3,0	106.560	130.240	-	-	-
	7	Bât. consommation	8000	37,64	301.120	15	3,0	135.504	165.616	-	-	-
	8	Garage essence par. 1	11000	247,76	2.725.360	15	3,0	1.226.412	1.498.948	-	-	-
	9	Garage essence " 2	13500	1624,40	21.929.400	15	3,0	9.868.230	2.061.170	-	-	-
	10	Annexe stock	14000	198,85	2.783.900	8	2,0	445.424	2.338.476	-	-	-
	11	Bât. veilleur	5000	9,50	47.500	15	3,0	21.375	26.125	-	-	-
	12	Parking couverts	1800	189,0	340.200	12	3,5	142.884	197.316	-	-	-
	13	Toilettes	14000	36,00	504.000	15	3,0	226.800	227.200	-	25.397.103	-
	14	Parcelle	80	22,035						1.762.800		27.159.903

Conclusion:

Après toutes nos constatations sur les lieux les prix unitaires et taux de dépréciation sont basés, le premier sur des matériaux de construction se trouvant sur le bâtiment, le second sur l'état actuelle des batisses.

Nous dressons avec toute sincérité et conscience professionnelle le tableau résumé ci-après servant à montrer le montant des im-
meubles de la R.T.P.

N°	! Préfecture	! Valeur actuelle des	! Valeur de	! Total
	!	! bâtiments	! la parcelle !	
1	! Ruhengeri	! 1.911.435 FRW	! 283.050	! 2.194.485
2	! Butare	! 11.095.564 FRW	! 822.400	! 11.917.964
3	! Cyangugu	! 876.101 FRW	! 0	! 876.101
	! Kigali	! 25.397.103 FRW	! 1.762.800	! 27.159.903
Total		! 39.280.203 FRW	! 2.868.250	! 42.148.453

Ainsi fait aux lieux et dates indiqués à l'article III du présent procès verbal.

SIBORUREMA Joram

Ingénieur Civil en construction

Sé

MUZUNGU Justin

Dessinateur-constructeur

Sé

INSTALLATIONS ET EQUIPEMENT MECANIQUES

KIGALI

	!Année	!Valeur	!Amortissements	!Amortissement	!Cumul	!Valeur
	!	!d'origine	!Antérieurs	! 1977	! Amortis.	!Résiduelle
<u>SECTION DIESEL</u>						
Dynamocell Motor tester	!	!	!	!	!	!
	!	!	!	!	!	!
Fuel injection pump tester	!	!	!	!	!	!
Hydraulic Press (60 T)	!	!	!	!	!	!
Steam cleaner	!	!	!	!	!	!
Bench sricille (foreuse)	!	!	!	!	!	!
Bench grinder (meule)	!	!	!	!	!	!
Riveteuse	!	!	!	!	!	!
Hi washer with leat oil	!	!	!	!	!	!
Brake shoe grinder	!	!	!	!	!	!
Parts washer	!	!	!	!	!	!
Armature tester	!	!	!	!	!	!
Bench grinder	!	!	!	!	!	!
Parts box for steam cleaner	!	!	!	!	!	!
Compressor	!	!	!	!	!	!
Gear oil lubricator	!	!	!	!	!	!
Nazzle tester	!	!	!	!	!	!
Cylinder gauge	!	!	!	!	!	!
Micrometer set	!	!	!	!	!	!
Torque wrench	!	!	!	!	!	!

T
15 T
le (Cyangugu)
parts box

SECTION TOUR

Tour Mitchell B 027 - 2660
 Tour Progress 1 - 440
 Tour clovis 225
 Cisaille fixe
 Rectif. Vertic. Vilebrequin
 Réalisateur bloc-moteur
 Polisseuse bloc-moteur
 Rectifieuse de tambour
 Foreuse T 05 - U R A
 Foreuse Alzmetall
 Machine à scier

!	11.567	!	11.567	!	11.567
!	55.890	!	55.890	!	55.890
!	1.197	!	1.197	!	1.197
!	2.189	!	2.189	!	2.189
!	57.460	!	57.460	!	57.460
!	53.487	!	53.487	!	53.487
!	27.859	!	27.859	!	27.859
!	41.106	!	41.106	!	41.106
!	1.978.866	!	1.978.866	!	1.978.866
!	1.500.000	!	1.200.000	!	300.000
!	750.000	!	600.000	!	150.000
!	600.000	!	480.000	!	120.000
!	4.000	!	3.200	!	800
!	500.000	!	400.000	!	100.000
!	75.000	!	60.000	!	15.000
!	25.000	!	20.000	!	5.000
!	30.000	!	24.000	!	6.000
!	1.250.000	!	1.000.000	!	250.000
!	200.000	!	160.000	!	40.000
!	261.524	!	52.304	!	52.304
!	5.195.524	!	3.995.504	!	1.039.104
!		!		!	20.000
!		!		!	104.608
!		!		!	5.038.608
!		!		!	156.916
!		!		!	156.196

5 Caisses d'outillage	!	52.500	!	52.500	!	-	!	52.500	!	-
1 pompe à graisser	!	1.700	!	1.020	!	340	!	1.360	!	340
1 ponceuse	!	19.800	!	11.880	!	3.960	!	15.840	!	3.960
4 tréteux	!	23.320	!	5.130	!	4.664	!	9.794	!	13.526
Chargeuse de batteries	!	131.000	!	52.400	!	26.200	!	78.600	!	52.400
Extincteurs	!	181.450	!	72.580	!	36.290	!	108.870	!	72.580
Clé de garage	!	1.580	!	632	!	316	!	948	!	632
2 Caisses d'outillage	!	55.000	!	22.000	!	11.000	!	33.000	!	22.000
Contrôleur de batterie	!	3.200	!	1.280	!	640	!	1.920	!	1.280
4 coffres d'outillage	!	104.000	!	41.600	!	20.800	!	62.400	!	41.600
2 fers à souder	!	1.000	!	200	!	200	!	400	!	600
1 pince algèbre coudé	!	518	!	104	!	104	!	208	!	310
2 mâches vidia 13 mm	!	720	!	144	!	144	!	288	!	432
1 coffre d'outillage	!	29.800	!	5.960	!	5.960	!	11.920	!	17.880
1 générateur à (calbure)	!	109.000	!	21.800	!	21.800	!	21.800	!	65.400
1 Manomètre de bombone	!	7.910	!	-	!	1.582	!	1.582	!	6.328
20 limes pour débosseleurs	!	17.000	!	-	!	3.400	!	3.400	!	13.600
5 marteaux de 250 grammes	!	1.050	!	-	!	210	!	210	!	840
10 limes pour débosseleurs	!	9.450	!	-	!	1.890	!	1.890	!	7.560
10 limes pour carrosserie	!	13.300	!	-	!	2.660	!	2.660	!	10.640
20 limes pour débosseleurs	!	17.000	!	-	!	3.400	!	3.400	!	13.600
	!	11.190.518	!	618.318	!	220.812	!	839.130	!	1351.388

1 perceuse 313 c	!	!	6.960	!	4.176	!	1.392	!	5.568	!	1.392
Boite outils 5) 8x6	!	!	2.640	!	1.584	!	528	!	2.112	!	528
Boite outils 1/2x6	!	!	3.750	!	1.590	!	530	!	2.120	!	530
Pompe à air	!	!	3.780	!	2.250	!	750	!	3.000	!	750
Contacteur antom Siemens	!	!	8.200	!	4.920	!	1.640	!	6.560	!	1.640
2 fers à souder	!	!	2.600	!	1.560	!	520	!	2.080	!	520
Foreuse électrique	!	!	8.505	!	5.102	!	1.701	!	6.803	!	1.702
Pompe graisseur	!	!	3.890	!	2.334	!	778	!	3.112	!	778
2 pinces grip	!	!	740	!	444	!	148	!	592	!	148
2 pinces multipliers	!	!	1.100	!	660	!	220	!	880	!	220
Cisailles pour tôles	!	!	530	!	318	!	106	!	424	!	106
4 tourne-vis mignon 6 x 30	!	!	760	!	456	!	152	!	608	!	152
7 Pinces	!	!	190	!	114	!	38	!	152	!	38
2 marteaux à boule	!	!	420	!	252	!	84	!	336	!	84
Tenaillles 225 mm	!	!	210	!	126	!	42	!	168	!	42
1 Cric hydraulique	!	1974	14.183	!	4.254	!	2.836	!	7.090	!	7.093
Appareil de mesure	!	1974	13.800	!	4.140	!	2.760	!	6.900	!	6.900
1 Caisse d'outillage	!	1974	27.300	!	8.190	!	5.460	!	13.650	!	13.650
1 Bascule	!	1974	13.700	!	4.110	!	2.740	!	6.850	!	6.850
Jerycan	!	1974	6.100	!	1.830	!	1.220	!	3.050	!	3.050
1 coffre d'outillage	!	1974	2.030	!	609	!	406	!	1.015	!	1.015
2 coffres d'outillage	!	1974	13.000	!	3.900	!	2.600	!	6.500	!	6.500
1 fer à souder	!	1975	500	!	100	!	100	!	200	!	300
1 ponceuse	!	1975	27.300	!	5.460	!	5.460	!	10.920	!	16.380
20 cadenas	!	1975	13.000	!	2.600	!	2.600	!	5.200	!	7.800
1 pince porte-électrode	!	1975	1.112	!	222	!	222	!	444	!	668
2 limes pour débosseleurs	!	1975	1.200	!	240	!	240	!	480	!	720

2 marteaux 1 1/2 Kg	1975	1.700	340	340	680	1.020
1 marteau à tête ronde	1975	680	136	136	272	408
3 marteaux 1 Kg	1975	2.040	408	408	816	1.224
5 mètres-ruban	1975	2.400	480	480	960	1.440
4 porte-scies	1975	2.720	544	544	1.088	1.632
6 burins	1975	4.680	936	936	1.872	2.808
1 meuleuse à poncer	1975	29.170	5.834	5.834	11.668	17.502
20 limes pour débosseleurs	1975	23.240	4.648	4.648	9.296	13.944
2 pinces de masse	1975	6.300	1.260	1.260	2.520	3.780
2 pinces porte-électrode	1976	5.840	-	1.168	1.168	4.672
2 pinces de masse	1975	7.000	1.400	1.400	2.800	4.200
2 pompes à graisser + 2 burettes d'huile	1976	8.370	-	1.674	1.674	6.696
Foreuse électrique	1976	15.800	-	3.160	3.160	12.640
6 cadenas viro	1976	2.700	-	540	540	2.160
pince porte-électrodes	1976	2.900	-	580	580	2.320
		1872.324	509.500	165.166	1674.666	197.658

SECTION TOUR

Foreuse GN.			40.000	10.000	50.000	-
Fraiseuse Bauyser			120.000	30.000	150.000	-
Etau limineur		1.250	1.000	250	1.250	-
Meule électrique bleu		1.200	960	240	1.200	-
Meule électrique ACE		45.000	36.000	9.000	45.000	-
Marbre		3.600	2.880	720	3.600	-
Scie mécanique		25.000	20.000	5.000	25.000	-

Cintreuse	!	!	10.500	!	8.400	!	!	2.100	!	10.500	!	-
Etau	!	!	750	!	600	!	!	150	!	750	!	-
4 tables métalliques	!	!	3.200	!	2.560	!	!	640	!	3.200	!	-
Palam	!	!	4.500	!	3.600	!	!	900	!	4.500	!	-
Petite foreuse	!	!	2.500	!	2.000	!	!	500	!	2.500	!	-
Etagère à outillage	!	!	750	!	750	!	!	-	!	750	!	-
Coffret avec instrument de mesure	!	!	8.500	!	8.500	!	!	-	!	8.500	!	-
Coffret avec filière et tarauds	!	!	12.400	!	12.400	!	!	-	!	12.400	!	-
2 V de traçage	!	!	36.400	!	29.120	!	!	7.280	!	36.400	!	-
Coffre Wil'bain (tarauds + tourne à gauche	!	!	14.200	!	14.200	!	!	-	!	14.200	!	-
Coffre à réservoir avec gauche guide	!	!	16.500	!	16.500	!	!	-	!	16.500	!	-
Coffre & pied à coulisse + Etalam	!	!	4.900	!	4.900	!	!	-	!	4.900	!	-
Coffre compresseur, jauge butté	!	!	6.800	!	6.800	!	!	-	!	6.800	!	-
Coffre Staret	!	!	12.500	!	12.500	!	!	-	!	12.500	!	-
Coffre Toto	!	!	8.400	!	8.400	!	!	-	!	8.400	!	-
Coffre jante	!	!	2.600	!	2.600	!	!	-	!	2.600	!	-
Pompe huile SAE 90	!	!	80	!	80	!	!	-	!	.80	!	-
Foreuse	!	!	250	!	250	!	!	-	!	250	!	-
1 pince à long bec ordinaire	!	!	.496	!	.99	!	!	99	!	198	!	298
Poste à souder	!	!	72.591	!	-	!	!	14.518	!	14.518	!	158.073
	!	!	494.867	!	355.099	!	!	81.397	!	436.496	!	158.371

Palam	4.500	3.600	900	4.500	-
Meule électrique	12.300	9.840	2.460	12.300	-
Compresseur	4.500	3.600	900	4.500	-
Preneur de pneus	2.400	1.920	480	2.400	-
Cisailles	1.800	1.800	-	1.800	-
Forge	1.250	1.250	-	1.250	-
Enclume	750	750	-	750	-
Etau	1.500	1.500	-	1.500	-
Pompe à air	3.400	3.400	-	3.400	-
2 pompes de graissage à main	350	350	-	350	-
Poste de soudure électrique	35.000	28.000	7.000	35.000	-
Poste de soudure oxy-acétylène	20.000	16.000	4.000	20.000	-
Chargeur de batteries	5.600	4.480	1.120	5.600	-
Foreuse GAMISTION	10.500	8.400	2.100	10.500	-
1 ponceuse	19.800	3.960	3.960	7.920	11.880
10 limes	5.500	1.100	1.100	2.200	3.300
1 fer à souder	1.160	232	232	464	696
	1130.310	90.182	24.252	114.434	15.876

C Y A N G U G U

INVENTAIRE CHIFFRE 1977

Caisse d'outillage	!	!	24.200	!	24.200	!	-	!	24.200	!	-
Poste à souder	!	!	15.000	!	12.000	!	3.000	!	15.000	!	-
Table d'atelier	!	!	22.400	!	17.920	!	4.480	!	22.400	!	-
Compresseur	!	!	4.200	!	3.360	!	840	!	4.200	!	-
Chargeur de batteries	!	!	5.600	!	4.480	!	1.120	!	5.600	!	-
Meule électrique	!	!	8.000	!	6.400	!	1.600	!	8.000	!	-
Scie à métaux	!	!	1.800	!	1.800	!	-	!	1.800	!	-
53 clés plates	!	!	1.325	!	1.325	!	-	!	1.325	!	-
66 clés à douille	!	!	1.650	!	1.650	!	-	!	1.650	!	-
Outillage divers	!	!	10.810	!	10.810	!	10.810	!	10.810	!	-
Outillage pour machines	!	!	80.590	!	80.590	!	-	!	80.590	!	-
1 foreuse à main	!	1975	!	11.992	!	2.398	2.398	!	4.796	!	7.196
1 ponceuse électrique	!	1975	!	24.345	!	4.869	4.869	!	9.738	!	114.607
	!	!	211.912	!	171.802	!	18.307	!	190.109	!	121.803

R U H E N G E R I

Moteur à souder	!	!	225.000	!	180.000	!	45.000	!	225.000	!	-
Chamelle de bombone	!	!	1.850	!	1.850	!	-	!	1.850	!	-
Pompe à graisser	!	!	450	!	450	!	-	!	450	!	-
Cric roulant	!	!	15.000	!	12.000	!	3.000	!	15.000	!	-
3 pompes à huile	!	!	750	!	750	!	-	!	750	!	-
Ponceuse électrique	!	!	4.800	!	4.800	!	-	!	4.800	!	-
Chargeur de batteries	!	!	5.600	!	4.480	!	1.120	!	5.600	!	-
Ampéremètre	!	!	1.960	!	1.960	!	-	!	1.960	!	-
Enclume	!	!	750	!	750	!	-	!	750	!	-
Pompe à mazout (Station)	!	!	15.000	!	12.000	!	3.000	!	15.000	!	-
Lunettes de soudure	!	!	150	!	150	!	-	!	150	!	-
Etau à machoirs	!	!	1.500	!	1.500	!	-	!	1.500	!	-
2 tables d'atelier métalliques	!	!	1.700	!	1.360	!	340	!	1.700	!	-
Lampe à souder	!	!	750	!	750	!	-	!	750	!	-
2 caisses à outils (vides)	!	!	10.000	!	10.000	!	-	!	10.000	!	-
Petites caisses à outils (vides)	!	!	3.000	!	3.000	!	-	!	3.000	!	-
Petit compresseur	!	!	50.000	!	40.000	!	10.000	!	50.000	!	-
1 ponceuse à main	!	1975	39.000	!	7.800	!	7.800	!	15.000	!	23.400
1 foreuse à main	!	1975	11.900	!	2.380	!	4.760	!		!	7.140
1 cric hydraulique	!	1975	7.065	!	1.412	!	1.412	!	2.824	!	4.241
Pompe à graisser	!	1976	2.280	!	-	!	576	!	576	!	1.704
Manomètre de bombone	!	1976	7.910	!	-	!	1.582	!	1.582	!	6.328
Tête de bombone à acétylène	!	1976	10.200	!	-	!	2.040	!	2.040	!	8.160

Pompe à graisse	1976	3.150	-	630	630	2.520
Pompe à graisse	1976	3.666	-	733	733	2.933
Pompe à air	1976	2.610	-	522	522	2.088
Fer à souder	1976	2.100	-	420	420	1.680
		1428.141	288.892	80.555	1367947	60.194

TOTAL INSTALLATIONS & EQUIPEMENTS

		10.502.462	8.012.163	1.629.593	9.640.256	862.206
--	--	------------	-----------	-----------	-----------	---------

ANNEXE VI

MATERIEL ROULANT DE LA R.T.P.

N° d'ordre	N° d'immatriculation	Année d'acquisition	Prix actuel	Total des dévaluations	Valeur
1	A.0329	1974	2.230.171	2.042.791	187.380
2	A.0267	"	-	-	-
3	A.0164	"	2.230.171	1.458.106	772.065
4	A.0318	"	-	-	-
5	A.0190	"	2.890.203	2.048.277	841.926
6	A.0209	"	2.890.203	1.909.992	980.211
7	A.0301	"	2.890.203	2.261.112	629.091
8	A.0230	"	2.230.171	1.657.651	572.520
9	A.0315	"	2.230.171	1.645.801	584.370
10	A.0784	"	-	-	-
11	A.0642	"	-	-	-
12	A.0669	"	-	-	-
13	A.0672	"	-	-	-
14	A.0332	"	-	-	-
15	A.0775	"	-	-	-
16	A.0860	"	-	-	-
17	A.0643	"	-	-	-
18	A.0645	"	-	-	-
19	A.0675	"	-	-	-
20	A.0859	"	-	-	-
21	A.0852	"	-	-	-
22	A.0783	"	-	-	-
23	A.0787	"	-	-	-

24	!	A.0175	!	!	!	2.230.171	!	!	1.165.298	!	!	1.064.873
25	!	A.0205	!	!	!	2.230.171	!	!	1.781.228	!	!	448.943
26	!	A.0325	!	!	!	2.230.171	!	!	1.175.213	!	!	1.054.958
27	!	A.0337	!	!	!	2.230.171	!	!	1.783.238	!	!	446.933
28	!	A.0202	!	!	!	2.230.171	!	!	1.085.708	!	!	1.144.463
29	!	A.0340	!	!	!	-	!	!	-	!	!	-
30	!	A.0194	!	!	!	2.230.171	!	!	1.519.381	!	!	710.790
31	!	A.0166	!	!	!	2.230.171	!	!	1.683.316	!	!	546.855
32	!	A.0322	!	!	!	2.230.171	!	!	1.751.791	!	!	478.380
33	!	A.0213	!	!	!	2.230.171	!	!	1.862.641	!	!	367.530
34	!	A.0186	!	!	!	2.230.171	!	!	1.615.073	!	!	615.098
35	!	A.0308	!	!	!	-	!	!	-	!	!	-
36	!	A.0345	!	!	!	2.230.171	!	!	1.577.528	!	!	652.643
37	!	A.0238	!	!	!	2.230.171	!	!	1.577.528	!	!	652.643
38	!	A.0949	!	!	!	4.242.596	!	!	1.485.856	!	!	2.756.740
39	!	A.0895	!	!	!	4.242.596	!	!	1.701.316	!	!	2.541.280
40	!	A.0902	!	!	!	4.242.596	!	!	1.672.366	!	!	2.570.230
41	!	A.0948	!	!	!	4.242.596	!	!	2.200.231	!	!	2.042.365
42	!	A.0956	!	!	!	4.242.596	!	!	1.860.106	!	!	2.382.490
43	!	A.0959	!	!	!	4.242.596	!	!	1.416.571	!	!	2.826.025
44	!	A.0900	!	!	!	4.242.596	!	!	1.377.091	!	!	2.865.505
45	!	A.0909	!	!	!	4.242.596	!	!	1.821.676	!	!	2.420.920
46	!	A.0926	!	!	!	4.242.596	!	!	1.736.221	!	!	2.506.375
47	!	A.0892	!	!	!	4.242.596	!	!	1.689.226	!	!	2.553.370

48	!	A.0900	!	!	!	4.242.596	!	!	1.793.116	!	!	2.449.480
49	!	A.0925	!	!	!	4.242.596	!	!	1.777.126	!	!	2.465.470
50	!	A.0933	!	!	!	4.242.596	!	!	1.737.736	!	!	2.504.860
51	!	A.0928	!	!	!	4.242.596	!	!	1.594.576	!	!	2.648.020
52	!	A.0881	!	!	!	4.242.596	!	!	1.726.126	!	!	2.516.470
53	!	A.0953	!	!	!	4.242.596	!	!	1.636.291	!	!	2.606.305
54	!	A.0907	!	!	!	4.242.596	!	!	1.770.451	!	!	2.472.145
55	!	A.0888	!	!	!	4.242.596	!	!	1.597.801	!	!	2.644.795
56	!	A.0960	!	!	!	4.242.596	!	!	1.674.331	!	!	2.568.265
57	!	A.0882	!	!	!	4.242.596	!	!	1.671.931	!	!	2.570.665
58	!	A.0883	!	!	!	4.242.596	!	!	1.833.571	!	!	2.409.025
59	!	A.0952	!	!	!	4.242.596	!	!	1.369.126	!	!	2.873.470
60	!	A.0937	!	!	!	4.242.596	!	!	1.392.841	!	!	2.849.755
61	!	A.0962	!	!	!	4.242.596	!	!	1.786.111	!	!	2.456.485
62	!	A.0943	!	!	!	4.242.596	!	!	1.540.666	!	!	2.701.930
63	!	A.0911	!	!	!	4.242.596	!	!	1.789.381	!	!	2.453.215
64	!	A.0885	!	!	!	4.242.596	!	!	1.218.271	!	!	3.024.325
65	!	A.0942	!	!	!	4.242.596	!	!	1.700.161	!	!	2.542.435
66	!	A.0893	!	!	!	4.242.596	!	!	1.840.051	!	!	2.402.435
67	!	A.0931	!	!	!	4.242.596	!	!	1.434.526	!	!	2.808.070
68	!	A.0891	!	!	!	4.242.596	!	!	1.390.816	!	!	2.851.780
69	!	A.0664	!	!	!	4.242.596	!	!	2.176.377	!	!	-
70	!	A.0780	!	!	!	4.242.596	!	!	2.186.127	!	!	-
71	!	A.0856	!	!	!	4.242.596	!	!	2.160.027	!	!	-
72	!	A.0674	!	!	!	4.242.596	!	!	2.192.127	!	!	-
73	!	A.0927	!	!	!	4.242.596	!	!	1.553.306	!	!	2.684.290

74	!	A.0951	!	1976	!	4.242.596	!	1.870.921	!	2.371.675
75	!	A.0954	!	"	!	4.242.596	!	1.502.611	!	2.739.985
76	!	A.0955	!	"	!	4.242.596	!	1.422.571	!	2.820.025
77	!	A.0890	!	"	!	4.242.596	!	1.510.906	!	2.731.690
78	!	A.0935	!	"	!	4.242.596	!	1.692.946	!	2.549.650
79	!	A.0896	!	"	!	4.242.596	!	1.692.946	!	2.549.650
80	!	A.0974	!	"	!	1.247.726	!	479.782	!	767.944
81	!	A.0977	!	"	!	1.247.726	!	479.782	!	767.944
82	!	A.0979	!	"	!	1.247.726	!	479.782	!	767.944
83	!	A.0886	!	"	!	4.242.596	!	1.692.946	!	2.549.650
84	!	A.0904	!	"	!	4.242.596	!	1.692.946	!	2.549.650
85	!	A.0939	!	"	!	4.242.596	!	1.692.946	!	2.549.650
86	!	A.0894	!	"	!	4.242.596	!	1.692.946	!	2.549.650
87	!	A.0941	!	"	!	4.242.596	!	1.692.946	!	2.549.650
88	!	A.0905	!	"	!	4.242.596	!	1.692.946	!	2.549.650
89	!	A.0889	!	"	!	4.242.596	!	1.692.946	!	2.549.650
90	!	A.0958	!	"	!	4.242.596	!	1.692.946	!	2.549.650
91	!	A.0921	!	"	!	4.242.596	!	1.692.946	!	2.549.650
92	!	A.0950	!	"	!	4.242.596	!	1.692.946	!	2.549.650
93	!	A.0940	!	"	!	4.242.596	!	1.692.946	!	2.549.650
94	!	A.0930	!	"	!	4.242.596	!	1.692.946	!	2.549.650
95	!	A.0887	!	"	!	4.242.596	!	1.692.946	!	2.549.650
96	!	A.0903	!	"	!	4.242.596	!	1.692.946	!	2.549.650
97	!	A.0938	!	"	!	4.242.596	!	1.692.946	!	2.549.650
98	!	A.0944	!	"	!	4.242.596	!	1.692.946	!	2.549.650

99	!	A.0884	!	1976	!	2.242.596	!	1.692.946	!	2.549.650
100	!	A.0936	!	"	!	2.242.596	!	1.692.946	!	2.549.650
101	!	A.0899	!	"	!	2.242.596	!	1.692.946	!	2.549.650
102	!	A.0945	!	"	!	2.242.596	!	1.692.946	!	2.549.650
103	!	A.0898	!	"	!	2.242.596	!	1.539.346	!	2.703.250
104	!	A.0978	!	"	!	1.247.726	!	.408.002	!	.639.724
105	!	A.0975	!	"	!	1.247.726	!	502.202	!	745.524
106	!	A.0976	!	"	!	1.247.726	!	561.082	!	686.644
107	!	A.0973	!	"	!	1.247.726	!	516.312	!	731.414
108	!	A.0971	!	"	!	1.247.726	!	459.112	!	788.614
109	!	A.0957	!	"	!	4.242.596	!	1.373.401	!	2.869.195
110	!	A.0946	!	"	!	4.242.596	!	1.557.541	!	2.685.055
111	!	A.0947	!	"	!	4.242.596	!	1.349.056	!	2.893.540
112	!	A.0924	!	"	!	5.898.406	!	2.433.038	!	3.465.368
113	!	A.0980	!	"	!	1.247.726	!	508.002	!	739.724
114	!	A.0984	!	"	!	4.242.596	!	1.496.461	!	2.746.135
115	!	A.0972	!	"	!	1.247.726	!	403.732	!	843.780
116	!	A.0906	!	"	!	4.242.596	!	1.382.896	!	2.859.700
117	!	A.0910	!	"	!	4.242.596	!	1.433.011	!	2.809.585
118	!	A.0897	!	"	!	4.242.596	!	1.498.816	!	2.743.780
119	!	A.0932	!	"	!	4.242.596	!	1.493.791	!	2.806.478
120	!	A.0929	!	"	!	4.242.596	!	1.637.926	!	2.604.670
121	!	A.0961	!	"	!	4.242.596	!	1.526.955	!	2.715.651

122	!	A.0981	!	1976	!	596,124	!	390,759	!	205,365
123	!	A.0982	!	1976	!	596,124	!	482,054	!	114,070
124	!	A.0259	!	1975	!	1,152,000	!	716,521	!	435,479
125	!	A.0339	!	1972	!	345,000	!	457,209	!	-
126	!	A.0990	!	1966	!	225,000	!	-	!	-
127	!	A.0306	!	1975	!	490,250	!	538,467	!	-
128	!	A.0334	!	1975	!	490,250	!	528,002	!	-
129	!	A.0198	!	1973	!	471,200	!	590,612	!	-

Total: 376,804,467 163,828,153 204,812,188

ANNEXE VII

SITUATION ACTUELLES DES AUTOBUS NISSAN

N°	Plaque	Etat	Nombre de pneus à remplacer	Ressorts à souder	KM	Remarque
1	A.0881	en marche	-	1 Av.G.	38.967	
2	A.0882	en réparation	-	2 côtés av.	37.299	
3	A.0883	en marche	2	-	48.679	
4	A.0884	en marche	2	-	24.549	
5	A.0885	stationné	6	2 complets Av.	2.023	
6	A.0886	en réparation	2	2 côtés av.	29.921	
7	A.0887	en marche	-	-	72.438	
8	A.0888	en réparation	3	1 côté Av.G.	31.266	
9	A.0889	en marche	4	-	36.474	
10	A.0890	stationné	5	2 complets Av.	21.932	
11	A.0891	stationné	7	" "	13.526	boîte de vitesses démontée
12	A.0892	en réparation	2	1 côté Av.G.	37.272	
13	A.0893	stationné	7	2 complets Av.	43.475	
14	A.0894	en marche	3	1 côté Av.droit	42.988	
15	A.0895	en marche	5	-	34.326	
16	A.0896	en réparation	4	2 côtés Av.	34.461	
17	A.0897	en marche	1	-	26.834	
18	A.0898	en réparation	4	1 côté Av.D.	27.660	
19	A.0899	en marche	-	-	-	Butare
20	A.0900	en réparation	2	2 côtés av.	17.598	
21	A.0901	en marche	2	-	36.384	
22	A.0902	stationné	7	2 complets Av.	32.880	

23	! A.0903	! en marche	!	3	!	!	!	45.819	!
24	! A.0904	!	!		!	!	!		!
25	! A.0905	! stationné	!	7	! 2 côtés Av.!	!	!	24.067	!
26	! A.0906	! stationné	!	6	! 2 complets Av.!	!	!	12.998	!
27	! A.0907	! en marche	!	4	! 1 côté Av.G.	!	!	43.378	!
28	! A.0908	! en marche	!	2	!	!	!	45.962	!
29	! A.0909	! en réparation	!	1	! 1 côté Av.G.!	!	!	48.183	! Byumba
30	! A.0910	! stationné	!	2	! 2 complets Av.!	!	!	16.339	!
31	! A.0911	! stationné	!	7	! 2 complets Av.!	!	!	40.097	!
32	! A.0921	! stationné	!	7	! 2 complets Av.!	!	!	39.039	!
33	! A.0925	! en marche	!		!	!	!		! Ruhengeri
34	! A.0926	! en réparation	!	1	! 1 côté Av.G.!	!	!	40.224	!
35	! A.0927	! en marche	!	5	!	!	!	21.081	!
36	! A.0928	! stationné	!	5	! 2 complets Av.!	!	!	27.110	!
37	! A.0929	! stationné	!	6	!"	!	!	16.821	! accidenté
38	! A.0930	! en marche	!	2	!	!	!	43.672	!
39	! A.0931	! stationné	!	5	! 2 complets Av.!	!	!	18.973	! accidenté
40	! A.0932	! stationné	!	6	! 2 complets av.!	!	!	20.391	!
41	! A.0933	! en marche	!	3	! 1 côté Av.D.	!	!	3.008	!
42	! A.0934	! en réparation	!	5	! 2 côtés av.!	!	!	24.771	!
43	! A.0935	! stationné	!	7	! 2 complets av.!	!	!	11.966	! accidenté
44	! A.0936	! en réparation	!	2	! 1 côté av.G.!	!	!	44.543	!
45	! A.0937	! en marche	!		!	!	!	18.995	!
46	! A.0938	! en marche	!	2	!	!	!	43.058	!
47	! A.0939	! en réparation	!	3	! 1 côté Av.G.!	!	!	35.987	!

48	! A. 0940	!		!		!		!		!		!	Cyangugu
49	! A. 0941	!	en marche	!		!		!	11 côté Av. D.	!	40.835	!	
50	! A. 0942	!	en réparation	!		!		!	1 côté gauche	!	37.744	!	Ruhengeri
51	! A. 0943	!	en marche	!		!		!	!	!		!	Gisenyo
52	! A. 0944	!	en marche	!		!		!	1 côté Av. G.	!	43.503	!	
53	! A. 0945	!	en réparation	!		!		!	!	!		!	Gisenyi
54	! A. 0946	!	en marche	!		!		!	2 complets Av.	!	10.743	!	
55	! A. 0947	!	stationné	!		!		!	!	!	75.243	!	
56	! A. 0948	!	en marche	!		!		!	2 complets Av.	!	18.492	!	
57	! A. 0949	!	stationné	!		!		!	!	!		!	Cyangugu
58	! A. 0950	!	en marche	!		!		!	!	!	48.303	!	
59	! A. 0951	!	en réparation	!		!		!	1 côté Av. D.	!	15.433	!	
60	! A. 0952	!	en marche	!		!		!	!	!	32.740	!	
61	! A. 0953	!	en réparation	!		!		!	1 côté Av. D.	!	25.428	!	
62	! A. 0954	!	en réparation	!		!		!	1 côté Av. G.	!	15.643	!	
63	! A. 0955	!	stationné	!		!		!	2 complets Av.	!	49.467	!	
64	! A. 0956	!	en marche	!		!		!	!	!	12.367	!	
65	! A. 0957	!	stationné	!		!		!	2 complets Av.	!	35.617	!	
66	! A. 0958	!	en marche	!		!		!	!	!	15.243	!	
67	! A. 0959	!	stationné	!		!		!	2 complets Av.	!	36.546	!	Ruhengeri
68	! A. 0960	!	en marche	!		!		!	!	!		!	
69	! A. 0961	!	en marche	!		!		!	2 avant	!	42.555	!	
70	! A. 0962	!	en réparation	!		!		!	!	!		!	Ruhengeri
71	! A. 0963	!	en marche	!		!		!	!	!		!	
72	! A. 0971	!	stationné	!		!		!	!	!	10.975	!	
		!	(dynamo+frein)	!		!		!	!	!		!	

73	! A.0972	!stationné(frein)	!	!	!	5.442	!	!
74	! A.0973	!stationné(dé- bosselage)	!	!	!	16.695	!	!accidenté
75	! A.0974	! en marche	!	!	!		!	! Gisenyi
76	! A.0975	! en marche	!	!	!	22.310	!	!
77	! A.0976	! en marche	!	!	!	19.914	!	!
78	! A.0977	! en marche	!	!	!	5.864	!	!
79	! A.0978	!stationné(moteur)	!	!	!		!	! Butare
80	! A.0979	! en marche	!	!	!	16.195	!	!
81	! A.0980	! en marche	!	!	1	44.769	!	! Chassis
82	! A.0981	! stationné	!	!	2	34.276	!	!
83	! A.0982	! en marche	!	!	!		!	! accidenté
84	! A.0924	! stationné	!	!	!	5.299	!	!

ANNEXE VIII

LISTE DES DEBITEURS DU SECTEUR PUBLIC DE LA R.T.P. AU 31/03/77.

PRESIDENCE DE LA REPUBLIQUE	119.193 FRW
SERVICE CENTRAL DES RENSEIGNEMENTS	83.537 "
MINISANTE	370.104
MINAFFET	6.359.778
MINASSOCCOOP	966.636
MINAGRI	552.146
MININTER	1.845.411
MINECOFI	
Economie	174.477
Finances	530.879
MINIJUST.	7.260.275
MINEDUC	578.800
MINIFOPE	220.007
MIRENAMICA	186.705
MINIJEUNESSE	2.122.601
MINITRAPE	1.398.395
MINIPOSCO	3.768.747
MINIPLAN	307.759
MINADEF	<u>10.149.115</u>
S/TOTAL=	<u>36.857.313</u> FRW
COUR SUPREME	833.315
M.R.N.D.	<u>8.051</u>
S/TOTAL	<u>841.366</u> FRW
ORINFOR	241.941
REBAR	74.571
C.S.R.	125.053
ELECTROGAZ	86.923
D.R.T.P.N.	3.678
DPROVIA	.189.007
I.N.R.	59.411
D.B.M.	110.687
D.C.I.R	<u>21.024</u>
S/TOTAL	<u>1.011.316</u> FRW
TOTAL GENERAL	<u>38.709.995</u> FRW

.../...

ANNEXE IX

SITUATION DES DEBITEURS PRIVES DE LA R.T.P. AU 31 MARS 1977

NOM & PRENOMS	ADRESSE	N° FACT.	DATE	MONTANT	OBSERVATION
1. HABASI	:RUHENGARI	:R. 24/68	:11/01/68:	315 F:	
2. ABDALAH	:BUTARE	:B.275/66	:01/04/66:	1.901 F:	
"	: "	:RID19/68	:20/12/68:	455 F:	
	:	:	:	2.356 F:	
3. AKIMANIMPAYE Isaïe	:FINANCES	: 676/65	:10/02/65:	2.161 F:	
"	: "	: 9927/65	:11/11/65:	4.100 F:	
"	: "	: 4143/63	:08/08/63:	1.193 F:	
"	: "	: 6609/64	: -	100 F:	PAS DE FAC.
"	: "	: 930/71	:18/05/71:	100 F:	
	:	:	:	7.654 F:	
4. ALIRWANDA	:KIGALI	: 9470/65	:20/10/65:	200 F:	
"	: "	: 2230/67	: -	1.500 F:	
	:	:	:	1.700 F:	
5. ALI SEREMAN	:RUHENGARI	: R.266/68	:09/01/68:	731 F:	
"	: "	: R.407/68	: -	690 F:	
	:	:	:	1.421 F:	
6. AMBARWANDA	:KAMPALA	: A063/71	:09/08/71:	3.441 F:	
7. AMBASSADE DE GHANA	:KIGALI	: 6491/65	:20/07/65:	1.835 F:	
8. AMBASSADE DU ZAIRE	: "	: 144/67	:16/01/67:	2.340 F:	
"	: "	: D.289/69	:24/03/69:	3.919 F:	
"	: "	: 1734/72	:27/10/72:	8.400 F:	
"	: "	: 1735/72	:27/10/72:	13.700 F:	
"	: "	: 4467/74	:08/06/74:	45.000 F:	
"	: "	: 3434/76	:23/09/76:	275.040 F:	Payé
	:	:	:	348.399 F:	
9. AMSAR-RWANDA	: "	: 851/65	:17/02/65:	1.750 F:	
	: "	: 875/65	:19/02/65:	100 F:	
	: "	: 7429/65	:23/08/65:	250 F:	
	: "	: 7430/65	:23/08/65:	500 F:	
	:	:	:	2.600 F:	
10. A.T.A.	: "	: 8192/65	:18/09/65:	872 F:	
	: "	: 763/71	: -	2.383 F:	
	: "	: 2789/76	:13/07/76:	7.272 F:	
	: "	: 3861/76	:20/10/76:	2.834 F:	
	:	:	:	13.361 F:	
11. BAGARAGAZA	: "	: D.912/72	:19/06/72:	2.100 F:	
12. BAGANIZI Isaac	:GISENYI	: 2248/67	:24/06/67:	6.994 F:	
13. BACAMURWANGO Phil.	:BUTARE	: B.862/66	:11/05/67:	2.714 F:	
"	: "	: B.764/66	: -	225 F:	
	:	:	:	2.939 F:	
14. BAHIZI	: "	: 773/65	:11/02/65:	1.020 F:	
c/o RUSINGIZANDEKWEQ.	:D.R.T.P.N.	: 1049/65	: -	2.092 F:	
"	: "	: 2135/66	:	9.069 F:	
"	: "	: 2536/66	:	16.410 F:	
"	: "	: 1854/66	:	69.226 F:	
"	: "	: 1896/66	:	3.750 F:	
"	: "	: 594/67	:	14.680 F:	
	:	:	:	116.247 F:	

.../...

15.	BARARUMPAMIJE S.	MINIJUST	: B.448/67 :13/06/67: 1.438 F:
"	"	"	: B.569/67 :18/07/67: 4.560 F:
"	"	"	: B.791/67 :20/10/67: 2.034 F:
"	"	"	: B.859/67 :20/11/67: 302 F:
"	"	"	: B.905/67 :18/12/67: 1.140 F:
"	"	"	: B5/68 :21/09/68: 370 F:
"	"	"	: B.119/68 :21/09/68: 3.815 F:
			: : : 13.659 F:
16.	BASEBYA Augustin	MININTER	: 3051/67 : - : 73.000 F:
"	"	"	: 453/67 :10/07/67: 6.606 F:
			: : : 79.606 F:
17.	BASHAKIRA Boniface	PREF.BYUMBA	: 783/62 :20/03/62: 4.036 F:
"	"	"	: 4/63 :04/02/63: 2.110 F:
			: : : 6.146 F:
18.	BAZANUWO Mathias	Com. BUTARE	: B.185/68 :30/04/68: 3.480 F:
19.	BIRABONEYE Phocas	S.C.R.	: 318/69 :20/05/69: 212 F: pas de fac.
"	"	"	: 300/69 :13/06/69: 350 F: "
"	"	"	: 479/69 :25/08/69: 280 F: "
"	"	"	: 590/69 :13/10/69: 510 F: "
"	"	"	: 671/69 :13/11/69: 600 F: "
"	"	"	: 727/69 :18/12/69: 100 F: "
			: : : 2.052 F:
20.	BIYINGOMA	AMBABEL	: - : - : P:
21.	BISENGIMANA J.B.	-	: 277/71 :11/05/71: 160 F: pas de fac.
"	"	"	: 363/71 :06/10/71: 160 F: "
			: : : 320 F:
22.	BITANGARO Philippe	CYANBINGO-Rhri	: 279/71 :11/05/71: 350 F: pas de fac.
23.	BITWAYIKI François	KIBUNGO-Rukara	: 3073/68 :26/04/68: 9.228 F:
24.	BIZIMUNGU Fr.	KIGALI	: 391/71 :11/05/71: 490 F: pas defect.
25.	BIZINDOLI Louis	GITARAMA	: 4010/73 :08/07/73: 300 F: "
"	"	"	: 4015/73 :07/07/73: 153 F: "
"	"	"	: 4169/73 :17/07/73: 350 F: "
"	"	"	: 4693/74 :25/06/74: 528 F: "
			: : : 1.331 F:
26.	BRALIAUX	TEXACO KGLI	: 4303/63 :20/11/63: 600 F:
27.	B.N.R.	KIGALI	: 4462/74 :07/06/74: 1.000 F: pas de fac.
28.	B.P. CONGO	"	: 3215/67 :20/09/67: 660 F:
29.	BUDALIDALI	RWANDAMOTOR	: 401/67 :06/06/67: 350 F: pas de fac.
30.	BUGENIMANA J.B.	Ex-SUBSTITUT RUKARA	: 588/66 :10/02/66: 655 F:
			: 3645/67 :18/11/67: 2.052 F:
			: : : 2.707 F:
31.	BUHILIKE Cléophas	EN PRISON KGLI	: 84/67 :31/01/67: 14.197 F:
32.	BUREGEYA Noël	MINASOCOOP	: 1669/70 :09/05/70: 600 F:
33.	BURENGERO S.	KIGOMBE-RHRI	: B.123/70 :08/04/70: 1.275 F:
"	"	"	: B.717/67 : - : 5.780 F: pas de fac.
"	"	"	: B.802/70 : " : 1.250 F: "
			: : : 8.325 F:
34.	BURASANZWE Emmanuel	MININTER ou MINIFOPE	: 1902/66 :27/07/66: 27.331 F:
"	"	"	: 2653/66 : - : 100 F: pas de fac.
"	"	"	: 2801/66 : - : 408 F: "
			: : : 27.839 F:
35.	BWANAKEYE	BUTARE	: 2619/66 : - : 800 F:
"	"	"	: 7158/64 : - : 2.000 F:
			: : : 2.800 F:
36.	BYAGO Joseph	MINASOCOOP	: 1915/66 :06/04/66: 1.000 F:

.../...

37. BILINGIRO V.M.	: AERONAUTIQUE	: 3821/63 : 28/10/63:	2.530 F:	
38. BUZANA Nicodème	: Com. KIGALI	: 105/66 : 28/02/66:	1.958 F:	
39. BIRARI J.D.	: KIGALI	: 853/67 : 28/02/67:	39.105 F:	pas de fac;
"	: "	: D.472/69 : - :	2.160 F:	"
"	: "	: :	41.265 F:	
40. AYIDUSONEYE	: -	: B.579/67 : 25/01/67:	310 F:	
41. BAZIRAMWABB Alphonse	: MININTER BIR	: B.269/70 : 11/04/70:	210 F:	pas de fac
42. BIRASA	: -	: R.701/70 : 16/09/70:	110 F:	"
43. BICAMUMHAKA B.	: C.C.I.R. KGLI	: R.725/70 : 28/09/70:	433 F:	"
"	: "	: 382/71 : - :	2.478 F:	"
"	: "	: :	2.911 F:	
44. BUDARAHAMANI Gr.	: S/PREF.BYUMBA	: 93094/72 : 15/11/72:	1.100 F:	"
"	: "	: 93199/72 : - :	429 F:	"
"	: "	: :	1.529 F:	
45. CARDINAEL	: -	: 2613/67 : 02/08/67:	1.320 F:	
46. MECHIVES CH.	: BUTARE	: B.23/66 : 10/07/66:	530 F:	
47. COMMUNE NYARUGENGE	: KIGALI	: D.670/65 : 06/07/65:	6.970 F:	
48. COMMUNE NGOMA	: BUTARE	: 4078/65 : 12/05/65:	450 F:	pas de fac
"	: "	: 10226/65 : 31/12/65:	300 F:	"
"	: "	: 6020/65 : 17/04/65:	560 F:	"
"	: "	: B.90/70 : 23/02/70:	2.000 F:	"
"	: "	: B.513/66 : 14/06/66:	1.120 F:	"
"	: "	: 11700/65 : 30/12/65:	1.126 F:	"
"	: "	: :	5.556 F:	
49. PIERRE CLAVER	: BYUMBA	: 2809/67 : 18/08/67:	15.000 F:	
50. COOPERATIVE MWITO	: CYANGUGU	: 5806/61 : 30/12/61:	694 F:	
51. DEGROVE	: -	: 4155/64 : 08/08/64:	226 F:	
52. DUCHATEAU	: CYANGUGU	: 6276/64 : 11/11/64:	140 F:	
53. DMERTE	: MINITRAPE	: 480/64 : 24/02/64:	8.290 F:	
54. ECONOMAT GENERAL	: RUHENGERI	: 214/66 : 11/10/66:	1.600 F:	payé
55. E.A.R.	: KIGALI	: 73/71 : 30/01/71:	2.060 F:	pas de fac
56. ETABLISSEMENT KALISKI	: KIGALI	: 3650/64 : 15/07/64:	1.020 F:	"
57. GAHINI	: EXPULSE	: 8217/65 : 16/09/65:	14.820 F:	
58. GAKENGERO L.	: RUHENGERI	: 767/68 : 27/11/68:	267 F:	"
59. GAKUMBA M.	: PARQUET	: 323/66 : 15/01/66:	7.280 F:	
60. GAPARATA Michel	: DECEDE	: 88/68 : 29/02/68:	35.623 F:	"
"	: "	: 163/68 : 29/03/68:	4.320 F:	"
"	: "	: 782/70 : - :	205 F:	"
"	: "	: :	40.148 F:	
61. GARAGE KALMALIS	: KIGALI	: 4658/63 : 05/12/63:	2.400 F:	
"	: "	: 16/64 : 21/01/64:	2.355 F:	
"	: "	: 2465/64 : 18/06/64:	400 F:	
"	: "	: 359/63 : 30/04/63:	1.500 F:	
"	: "	: :	6.655 F:	
62. GARAGE MOTORS	: "	: 873/65 : 19/02/65:	4.854 F:	
63. GASANA A.	: "	: 1365/72 : 05/12/72:	203 F:	pas de fac
64. GASHAKA Léonidas	: -	: 91/65 : 27/04/65:	150 F:	"
"	: "	: 131/65 : 15/04/65:	100 F:	"
"	: "	: :	250 F:	
65. GASHAKAMBA M.	: KIBUYE	: B.681/68 : 26/03/68:	260 F:	
"	: "	: 825/71 : 19/10/71:	134 F:	"
"	: "	: :	394 F:	

Stamp: BUREAU DE LA PREFECTURE DE BYUMBA

66. GAKWAYA	-	510/71	30/10/71	268 F: Pas fact.
"		1622/71	-	184 F: "
				452 F:
67. GASHONGA Déo	M.R.N.D.	1100/66	23/03/66	15.400 F:
		2254/66	-	250 F:
		3462/66		6.344 F:
		3746/66		2.398 F:
		3643/66		528 F:
		2063/70		2.845 F: pas fact.
		92409/72		5.352 F: "
"	"	2133/72		2.425 F: "
				35.542 F:
68. GASHUMBA Paul	-	B.824/66	13/10/66	620 F:
		B.807/66	-	100 F: "
				720 F:
69. GATARAYIHA Alphonse	ORINFOR	4706/74	-	9.540 F:
70. GATARAYIHA J.N.	"	408/65	20/01/65	275 F:
		1066/65	-	270 F:
		4266/66	-	550 F:
		4492/66	-	515 F:
		3221/66	-	5.225 F:
		4145/66	-	1.070 F: pas fact.
		1957/67	-	300 F:
		4371/73	-	29.000 F:
		4370/73	-	1.220 F:
		5397/73	-	1.370 F: "
		252/65	-	520 F:
		3617/67	-	495 F: "
		1428/70	-	530 F:
		269/68	-	345 F: "
		1510/69	-	5.142 F:
		9755/65	04/11/65	390 F:
				47.217 F:
71. GATUNZI C.	TRIB. GITARAMA	82/67	31/01/67	2.981 F: pas fact.
72. GITEFANO Augustin	BUTARE	2202/66	13/06/66	1.433 F:
73. HABAMENSHI Calixte	c/o MINAFFET	3592/65	17/05/65	760 F:
		3299/65	-	22.146 F:
		2525/64	-	1.750 F:
"	"			24.656 F:
74. GASIGWA Germain	-	343/63	-	12.468 F:
75. GARAGE HAWOTE	B.P.177 KGLI	1462/64	-	9.169 F:
		1506/64	-	2.064 F:
		2230/64	-	1.840 F:
		2239/64	-	2.320 F:
		4589/64	-	750 F:
		4138/64	-	1.636 F:
"	"			17.779 F:
76. GAKOKO Jérôme	MINAGRI	R.470/66	-	1.340 F: pas fact.
		R.76/66	-	1.825 F: "
		R.139/66	-	1.648 F: "
		R.296/66	-	500 F: "
		R.298/66	-	358 F: "
		R.445/66	-	3.793 F: "
				9.464 F:
77. GASAKE Laurent	N.A.H.V.	3357/67	-	150 F: "
78. FRERE MARC	-	R.25/67	-	872 F:
		R.398/68	-	2.211 F: "
"				3.083 F:
79. FRERE GRATIEN	EC.G.BUTARE	B.615/68	-	1.440 F:

80.	GAHIMA Médard	: NYAMATA	: 727/70 :14/04/70:	494 F: pas fact.
			: 2006/63 :29/06/63:	114 F:
			:	608 F:
81.	GITERA Joseph	: BUTARE	: B.346/70 :11/06/70:	400 F:
82.	GASAKE	: -	: 1515/72 :27/04/72:	29.971 F: pas fact.
83.	BAJYIYOBAYENDA	: -	: R.513/71 :14/07/71:	6.800 F: "
84.	HABIYAREMYE G.	: RUBUNGO-KGLI	: 9081/65 :15/10/65:	320 F:
			: 9910/65 : - :	8.613 F:
			: 2474/65 : - :	1.562 F:
			: 1593/64 : - :	2.065 F:
			: 389/64 : - :	779 F: pas fact.
			: 5443/64 : - :	1.617 F: "
	"	"	:	14.956 F:
85.	HABIYAMBERE V.	: -	: 524/69 :09/09/69:	205 F: "
			: 204/70 :03/06/70:	205 F: "
			: 3899/74 :10/04/74:	1.050 F: "
			: 4704/74 :26/06/74:	470 F: "
			: 4598/74 :26/06/74:	500 F: "
	"	"	:	2.430 F:
86.	HABIYAMBERE Sach.	: TECECOMS-KGLI	: 4435/66 :26/01/66:	41.263 F:
			: 3906/66 :18/11/66:	600 F:
	"	"	:	41.863 F:
87.	HABIYAMBERE J. Berch.	: SUBSITUT-RHRI	: 3900/74 : - :	23.240 F: pas fact.
			: 4598/74 : - :	500 F: "
			: 4599/74 : - :	500 F: "
			: 4600/74 : - :	574 F: "
			: 4704/74 : - :	470 F: "
			: R.378/73 :18/08/73:	350 F:
			:	13.634 F:
88.	HABYARIMANA Osuald	: MINAGRI	: 540/62 :20/08/62:	13.000 F:
89.	HAGUMIMANA I.	: MINASOCOOP	: 763/71 :06/08/71:	204 F: pas fact.
90.	HAKIZIMANA J.	: -	: 461/69 :13/08/69:	390 F: "
			: 267/71 :11/05/71:	280 F: "
			:	670 F:
91.	HAKIZIMANA Philippe	: PARQUET KGLI	: 488/68 : - :	120 F: "
92.	HAKOLINKA J.	: USINEX RHRI	: R.265/67 : - :	550 F:
			: R.433/67 : - :	436 F:
			:	986 F:
93.	HAMISI VAKARA	: -	: 99/67 :31/01/67:	528 F: pas fact.
94.	HARELIMANA Samuel	: PROJET PILOTE	: 274/71 :11/05/71:	85 F: "
		: KIBUYE	:	
95.	HARELIMANA J.	: MINAGRI-VETER	: 5599/64 :14/10/64:	2.700 F:
			: 2037/69 :26/11/69:	410 F:
			: 4662/74 : - :	1.292 F:
			:	4.402 F:
96.	HASSAN	: -	: 116/70 :31/03/70:	260 F: pas fact.
97.	HATEGEKIMANA Alph.	: ABBE BYUMBA	: R.431/66 : - :	1.726 F: "
98.	HATEGEKIMANA Martin	: -	: 1529/68 : - :	1.992 F: "
			: 2831/68 : - :	6.795 F: "
			: 192/65 : - :	5.472 F:
			:	14.259 F:
99.	NKEJABANAHA	: -	: 3726/63 : - :	500 F: "
100.	NYILIBAKWE Godefroid	: GITARAMA	: 4299/64 : - :	450 F: "
			: 235/65 : - :	120 F: "
			: 2138/66 : " :	5.480 F:
			:	6.050 F:
101.	NKERAMUGABO	: GIKONGORO	: B.174/68 : - :	1.256 F: pas fact.
102.	VAN DER MASSEN	: CYANGUGU	: 6266/64 : - :	156 F: "

103. NSENGIYUMVA Claude :TELECOMS

:	2807/75	:	-	:	550 F:
:	2929/75	:	-	:	413 F:
:	2897/75	:		:	796 F:
:	3669/75	:		:	1.414 F:
:	3720/75	:		:	550 F:
:	4014/75	:		:	990 F:
:	5716/75	:		:	3.261 F:
:	5752/75	:		:	510 F:
:	5827/75	:		:	1.020 F:
:	5923/75	:		:	550 F:
:	5934/75	:		:	1.755 F:
:	6072/75	:		:	2.660 F:
:	6132/75	:		:	528 F:
:	6152/75	:		:	1.282 F:
:	6225/75	:		:	825 F:
:	6283/75	:		:	1.224 F:
:	6361/75	:		:	825 F:
:	6511/75	:		:	293 F:
:	6657/75	:		:	340 F:
:	6673/75	:		:	708 F:
:	6717/75	:		:	570 F:
:	6828/75	:		:	1.280 F:
:	6870/75	:		:	846 F:
:	6879/75	:		:	1.136 F:
:	6911/75	:		:	74.149 F:
:	6922/75	:		:	1.344 F:
:	6930/75	:		:	10.045 F:
:	6931/75	:		:	1.246 F:
:	6939/75	:		:	7.174 F:
:	7045/75	:		:	566 F:
:	7147/75	:		:	1.924 F:
:	7217/75	:		:	566 F:
:	7466/75	:		:	1.189 F:
:	7606/75	:		:	2.656 F:
:	34/76	:		:	6.756 F:
:	35/76	:		:	184 F:
:	478/76	:		:	700 F:
:	630/76	:		:	7.832 F:
:	1011/76	:		:	1.132 F:
:	1509/76	:		:	37.412 F:
:	43/76	:	07/01/76	:	1.698 F:
:	1757/76	:	-	:	8.048 F:
:	1819/76	:	07/01/76	:	3.890 F:
:	3954/76	:	04/08/76	:	10.378 F:
:	2046/76	:	21/05/76	:	3.432 F:
:	2055/76	:	"	:	2.664 F:
:	2804/76	:	13/07/76	:	2.323 F:
:	3276/76	:	17/09/76	:	6.393 F:
:	3277/76	:	"	:	19.053 F:
:	3278/76	:	"	:	9.146 F:
:	3884/76	:	20/10/76	:	9.237 F:
:	4143/76	:	08/11/76	:	12.499 F:
:	4752/76	:	20/12/76	:	15.145 F:
:	4991/76	:	30/12/76	:	3.422 F:
:	5013/76	:	31/12/76	:	3.422 F:
:	5041/76	:	"	:	11.388 F:
:	R.365/76	:	"	:	1.000 F:
:	180/77	:	26/01/77	:	9.654 F:
:	413/77	:	10/02/77	:	638 F:
:	1463/77	:	29/03/77	:	6.987 F:
:		:		:	319.618 F:

104. ABDALA :BUTARE
 105. HATEGEKIMANA Phocas:MINIFOPE

:	B.813/66	:	-	:	557F pas fact.
:	3982/65	:	15/05/65	:	20.000 F:
:	1702/67	:	-	:	980 F:
:		:		:	20.980 F:

.../...

106.	NZEYIMANA Isidore	:S.T.I.R.	: 53/71	: -	: 2.290 F:pas fact.
			: 1383/71	: :	: 954 F: "
			: 1384/71	: :	: 250 F: "
			: 1568/71	: :	: 100 F: "
			: 2061/71	: :	: 130 F: "
			: 336/71	: :	: 480 F: "
			: 447/71	: :	: 560 F:pas fact.
			: 2062/71	: :	: 957 F: "
	"	"	:	:	5.721 F:
107.	NYILINKWAYA C.	:RTP BUTARE	: B.836/66	: -	: 4.302 F: "
			: B.899/70	: :	: 350 F: "
			: B.480/69	: :	: 600 F: "
			: 1573/69	: :	: 15.940 F: "
			: 2501/76	: :	: 18.995 F: "
	"	"	:	:	40.187 F:
108.	HATEGEKIMANA Th.	: -	: 2831/65	:11/11/68:	6.795 F:
			: 1398/67	: -	: 12.931 F:
			: 152/68	:31/5/68:	1.992 F:
			:	:	21.718 F:
109.	HATTON & COOKSON	:KIGALI	: 819/66	:15/03/66:	200 F:
110.	HANRION	:A.R. BASE	: 173/64	:14/08/64:	443 F:
111.	HITAYEZU E.	:MINAGRI KGLI	: 800/66	:24/02/67:	130 F:
			: 692/67	:24/04/67:	1.149 F:
			: 2090/68	:10/08/68:	3.099 F:
	"	"	:	:	4.378 F:
112.	HITIMANA Emile	:KIGALI	: 906/69	:13/08/69:	85 F:pas fact.
			: 124/70	: -	: 280 F: "
			: 1403/69	: -	: 14.187 F: "
			: 552/69	:	: 16.088 F: "
			: 421/70	:	: 1.095 F: "
			: D.218/70	:	: 500 F: "
	"	"	:	:	32.235 F:
113.	HAKIZAYEZU Th.	: -	: 86/67	:31/01/67:	936 F: "
114.	EC.DES AS.MEDICAUX	:KIGALI	: 1196/71	:30/12/71:	9.020 F: "
115.	IMPRIMERIE N.	: "	: -	: -	: -
116.	INTERCOMMUNAL	:GISENYI	: 20/64	:31/03/64:	395 F:
117.	ITANGAYENDA	:MINITRAPE	: 2064/71	:04/01/65:	10.500 F: "
118.	IYAREMYE Stratton	:TRIBINST.KGLI	: B.153/67	:06/02/76:	2.349 F: "
119.	JAFFER	:KGLI B.P.52	: 2577/62	:26/04/65:	5.687 F:
120.	JODAS	:RUHENGARI	: 541/62	:02/08/62:	40.000 F: "
121.	JODOGNE	: "	: 5952/64	:20/10/64:	5.832 F:
122.	HABYARIMANA John	:MINAGRI-VETER	: R.328/66	: -	: 180 F: "
			: R.175/68	: -	: 4.836 F: "
			: R.887/68	: -	: 3.815 F: "
			: R.921/68	: -	: 5.370 F: "
			: C.1464/66	:09/06/66:	501 F:
	"	"	:	:	14.702 F:
123.	JUMAPILI ZIAD	:KIGALI	: 653/70	:16/10/70:	400 F: "
124.	KABAGABO Philippe	:MINAGRI	: 2.968/66	:12/8/66:	410 F: "
125.	KABAHIZI	:DECEDE	: 9078/65	:18/10/65:	17.006 E:
			: 4821/64	: -	: 5.440 F:
	"	"	:	:	23.100 F:

.../...

126.	KABEYA Daniel	:NYAMIRAMBO	: 876/71	: -	: 600 F:	
127.	KABERA Athanase	:USINEX RHRI	:D.1335/67	:27/04/67:	120 F:	
		:	: 1112/66	: -	: 620 F:	pas fact.
		:	: 2935/68	: -	: 424 F:	"
		:	: 8895/68	: -	: 800 F:	"
		:	: 1990/69	: -	: 2.396 F:	"
		:	: 1150/70	: -	: 513 F:	"
		:	:	:	: 4.873 F:	
128.	KABERA Saidi	: -	: 657/70	:16/10/70:	150 F:	"
129.	KABERUKA	: -	: 108/70	: -	: 560 F:	"
	"	: -	: 921/71	: -	: 725 F:	"
	"	:	: D.778/72	: -	: 100 F:	"
	"	:	:	:	: 1.385 F:	
130.	KABILIGI D.	:RULINDANGOGA c/o RTP	: 1532/66	: -	: 200 F:	
		:	: 924/71	: -	: 386 F:	pas fact.
		:	:	:	: 586 F:	
131.	KABIYINGANA DON.	:DECEDE	: 267/65	:18/01/65:	235 F:	
		:	: 1417/66	: -	: 270 F:	
		:	: 241/67	:	: 1.018 F:	
		:	: 1281/64	:	: 9.692 F:	
		:	: 3725/64	:	: 8.113 F:	
		:	: 3171/67	:	: 6.641 F:	
		:	: 4105/66	:	: 9.000 F:	
		:	: 4141/66	:	: 395 F:	
		:	: 3757/66	:	: 460 F:	
		:	: 3293/66	:	: 735 F:	
		:	:D.1202/66	:	: 8.291 F:	
		:	: 1083/66	:20/03/66:	2.577 F:	
		:	: 1221/66	: -	: 913 F:	
		:	: 496/69	:	: 437 F:	
		:	: 593/67	:	: 10.000 F:	
		:	:	:	: 58.177 F:	
132.	KAMANZI J.P.	:KIGALI	: 764/68	:20/11/68:	1.152 F:	
133.	KAJYIBWAMI	:MECARWA	: 237/66	:12/01/66:	3.932 F:	
134.	KALIMBA Donat	:ELECTROGAZ	: 1239/66	:28/04/66:	4.643 F:	
135.	KALIMALI Aloys	: -	: 4150/66	:14/11/66:	300 F:	
136.	KALINIJABO	:MININTER	: 1182/62	:11/11/62:	124 F:	
137.	KALISA Pierre	:N.A.H.V.	: 109/69	:24/03/69:	2.000 F:	
138.	KAMALI Sylvestre	:MINAFFET	: 4605/66	:14/06/66:	105 F:	
		:	: 1081/65	:05/03/65:	556 F:	
		:	:D. 931/66	:02/12/66:	345 F:	
		:	: 921/67	:	: 4.320 F:	
		:	: D.729/66	: -	: 335 F:	pas fact.
		:	: B.765/70	: -	: 427 F:	"
		:	: B.838/70	: -	: 105 F:	"
	"	:	:	:	: 6.193 F:	

.../...

139.	KAMBALI	:	-	:	578/69	:	13/10/69:	80 F:	pas fact.
		:		:	111/70	:	31/10/70:	80 F:	"
		:		:		:		160 F:	
140.	KANANI Aminadab	:	GITARAMA	:	R.137/68	:	22/02/67:	360 F:	
141.	KANYABUGOYI Léod.	:	Rech.Min.ONU	:	2807/67	:	09/08/67:	520 F:	
		:		:	D.1260/66	:	-	638 F:	
		:		:	2172/67	:	-	4.626 F:	
		:		:	R.701/67	:	12/08/67:	5.429 F:	
		:		:	R.438/67	:	27/06/67:	5.852 F:	
		:		:	R.256/67	:	13/04/67:	11.700 F:	
		:		:	R.395/68	:	01/06/68:	2.975 F:	
		:		:	R.362/68	:	14/05/68:	840 F:	
		:		:	1365/68	:	11/05/68:	425 F:	
	"	:	"	:	366/68	:	22/02/68:	35.749 F:	
		:		:		:		70.548 F:	
142.	KANYAMIZIGO Léo.	:	DECEDE	:	834/67	:	06/3/67	710 F:	
		:		:	2373/68	:	-	4.187 F:	
		:		:	525/71	:		402 F:	
		:		:		:		5.299 F:	
143.	KANYANGOGA Th.	:	KIGALI	:	2498/64	:	-	539 F:	
		:		:	1944/64	:	-	200 F:	pas fact.
		:		:		:		739 F:	
144.	KARAMIRA Th.	:	CYANGUGU	:	6270/64	:	11/11/64:	338 F:	
145.	KARERANGABO J.B.	:	MINITRAPE	:	2212/66	:	15/09/66:	10.726 F:	
146.	KAREKEZI Jean	:	MININTER	:	B.45/67	:	25/02/65:	300 F:	
		:		:	5439/64	:	-	7.402 F:	
		:		:		:		7.702 F:	
147.	KAREKEZI Cam.	:	MINAGRI	:	1257/65	:	05/03/65:	270 F:	
		:		:	6832/64	:	08/12/67:	100 F:	
		:		:	4964/64	:	28/09/64:	1.392 F:	
		:		:	4085/64	:	05/08/64:	210 F:	
		:		:	28/65	:	-	944 F:	
		:		:		:		2.916 F:	
148.	KAREKEZI Em.	:	MINIJUST	:	B.901/66	:	04/04/66:	707 F:	
		:		:	C.745/67	:	-	2.585 F:	pas fact.
		:		:		:		3.292 F:	
149.	KAREKEZI	:	-	:	123/70	:	31/03/70:	177 F:	
150.	KARERA	:	-	:	582/69	:	31/10/69:	350 F:	pas fact.
151.	KARUHIJE Laurent	:	MINAGRI	:	101/70	:	31/03/70:	190 F:	"
		:		:	674/69	:	-	95 F:	
		:		:		:		285 F:	

.../...

152.	KAYITARE J.	:	-	:	D.799/66	:	21/09/66:	760 F:
153.	KAYONGA	:	BUTARE	:	1317/69	:	30/09/69:	315 F:
154.	KALETTER	:	RWANDALINKS	:	D.395/69	:	02/05/69:	1.685 F:
155.	KOZIVUZE Déo	:	BUTARE	:	B.745/66	:	17/09/66:	510 F:
		:		:	B.808/66	:	-	100 F:
		:		:		:		610 F:
156.	KURUBONE	:	MINISANTE	:	3176/66	:	27/08/66:	3.000 F:
157.	KABERAMANZI	:	NYAMIRAMBO	:	1112/66	:	18/03/66:	620 F:
158.	KANAMUGIRE	:	-	:	CY.191/70	:	10/12/70:	2.300 F: pas fact.
159.	KARABASEREZA	:	RUHENGARI	:	R.555/68	:	-	1.723 F: "
160.	KAMONYO	:	-	:	B.868/70	:	13/10/70:	560 F: "
161.	KAYINAMURA	:	KIGALI	:	2023/69	:	-	397 F: "
162.	KABANZA	:	MINISANTE	:	1736/72	:	13/10/72:	200 F: "
163.	LA RWANDAISE	:	KIGALI	:	4888/72	:	12/07/74:	10.600 F:
		:		:	413/72	:	10/02/72:	1.840 F:
		:		:		:		12.440 F:
164.	LALANT	:	RUHENGARI	:	R.10/68	:	05/01/68:	270 F:
165.	LONGEFILD	:	RUHENGARI	:	R.01/68	:	02/01/68:	1.300 F:
166.	MAGEZA Jean	:	RUHENGARI	:	639/67	:	03/12/67:	7.466 F:
167.	MAKANJI VRAJDAS	:	KIGALI	:	2231/67	:	19/06/67:	3.680 F:
168.	MAKSON L.T.D.	:	KIGALI	:	1107/65	:	13/12/65:	150 F:
169.	MANDJUNDHJU	:	NYAMIRAMBO	:	672/69	:	30/10/69:	80 F: pas fact.
170.	MARIANO	:	ANGOLA	:	1373/63	:	25/06/63:	4.196 F:
171.	MASOZERA	:	MINAGRI	:	253/65	:	-	307 F: pas fact.
		:		:	857/65	:	-	703 F:
		:		:		:		1.010 F:
172.	MATABARD	:	MINIPOSCO	:	3214/67	:	20/09/67:	8.468 F:
173.	MATHEYS	:	KIGALI	:	50/66	:	08/05/66:	3.223 F:
174.	MBONYIMANA	:	NYAMIRAMBO	:	D.444/68	:	25/05/68:	1.200 F:
		:		:	105/70	:	31/03/70:	840 F: pas fact.
		:		:	1717/67	:	10/08/67:	3.454 F:
		:		:	2019/67	:	-	6.401 F:
		:		:		:		11.895 F:
175.	MBARUBUKEYE	:	GITARAMA	:	10215/65	:	15/01/65:	23.000 F: pas fact.
		:		:	7259/64	:	12/01/64:	900 F: "
		:		:	1697/64	:	-	1.400 F: "
		:		:	11/65	:	02/12/65:	824 F: "
		:		:	1197/66	:	05/03/66:	150 F: "
		:		:	3913/72	:	11/11/72:	1.600 F: "
		:		:	391/73	:	18/01/73:	28.185 F:
		:		:	2743/73	:	24/04/73:	5.530 F: "
"	"	:	"	:		:		61.589 F:

176.	MBARUSHIMANA Léon	:BATA GIKONDO	: 5286/75	:21/08/75:	35.617 F:pas fact.
		:	: 978/65	:01/03/65:	6.584 F:
		:	: 4869/74	: -	: <u>950 F:</u>
		:	:	:	: 43.151 F:
177.	MBERABAHIZI L.	:GISENYI	: 394/65	:18/06/75:	1.325 F:
		:NGOLORERO	: 4607/65	: -	: 5.396 F:
		:	: 2575/65	: -	: 510 F:
		:	: 1923/65	:	: 4.333 F:
		:	: 5592/65	: -	: 478 F:
		:	: 478/64	: -	: 1.348 F:
		:	: 5592/64	: -	: 475 F:
		:	: 5699/64	:17/10/64:	2.250 F:
		:	: 5594/64	: -	: 4.500 F:
		:	: 1472/64	: -	: 2.310 F:
		:	: 6757/64	: -	: 10.990 F:
		:	: 5698/64	: -	: <u>2.519 F:</u>
	"	"	:	:	: 36.430 F:
178.	MBONABARYI Noël	:MINIFOPE	: 1257/69	: -	: 17.696 F:
		:	: 2505/68	: -	: 14.585 F:
		:	: 18/64	: -	: 220 F:
		:	: 4608/65	: -	: 29.808 F:
		:	: 3725/65	: -	: 19.252 F:
		:	: 4297/64	: -	: 1.617 F:
		:	: 13/66	: -	: 11.150 F:
		:	: 94/72	: -	: 423 F:
		:	: 3962/67	:09/12/67:	<u>3.246 F:</u>
		:	:	:	: 97.997 F:
179.	MBOMUNYUBWABO	:BUTARE	: 5701/64	:17/10/64:	550 F:
		:	: 6346/64	:11/11/64:	1.850 F:
		:	: 1243/64	:19/03/64:	2.360 F:
		:	: 13/64	:02/01/64:	<u>200 F:</u>
		:	:	:	: 4.960 F:
180.	MBONYE Manasée	:MUTURA	: 258/71	:11/05/71:	420 F:
181.	MBURAMATARE	:CYANGUGU	: 6271/64	:11/11/64:	905 F:
182.	SOMIRWA	:KIGALI	: 11231/65	:15/11/65:	11.465 F:
		:	: 1435/70	:30/10/65:	<u>750 F:</u>
		:	:	:	: 12.215 F:
183.	MISAGO Mathias	:BUTARE	: B.170/66	:22/02/66:	2.498 F:
184.	MOULIN	: -	: 3147/67	:13/09/67:	820 F:
185.	MPENDWANZI	:MINISANTE	: 11078/65	:13/12/65:	213 F:
		: RUHENGARI	:	:	:
186.	MPATSWE	:RUHENGARI	: 468/69	:13/08/69:	175 F:

187. MUBERUKA	:	-	:	300/69	:	13/09/69:	350 F: pas fact.
	:		:	582/69	:	13/10/69:	175 F: "
	:		:	779/70	:	31/11/70:	820 F: "
	:		:		:		1.345 F:
188. MUBILIGI Alhh.	:	KABUGA-KGLI	:	254/65	:	23/03/65:	425 F:
	:	c/o MINAGRI	:	7096/64	:	10/12/64:	475 F:
	:		:	1033/65	:	01/03/65:	2.737 F:
	:		:	1087/65	:	05/03.65:	150 F:
	:		:		:		3.787 F:
189. MUBILIGI Fr.	:	KIGALI	:	2764/67	:	05/08/67:	200 F:
	:		:	D.1102/69	:	31/10/69:	1.600 F:
	:		:		:		1.800 F:
190. MUDADALI Ezec.	:	KIGALI-CANTON:	:	271/71	:	11/05/71:	190 F: pas fact.
	:	BUTAMWA	:		:		
191. MUGABO Sebastien	:	KIGALI	:	209/66	:	10/06/66:	700 F: "
	:		:	R.161/66	:	-	800 F: "
	:		:	R.232/66	:		378 F: "
	:		:	D.639/66	:		2.000 F: "
	:		:		:		3.878 F:
192. Dr. MUGABUSHAKA	:	MINISANTE	:	91968/68	:	12/11/68:	463 F:
193. MUGARAGU Médard NYILIGISUNA	:	CMREF BYUMBA:	:	R.	:	31/05/68:	1.275 F:
	:		:	R.289/68	:	-	1.010 F:
	:		:	R.257/68	:		570 F:
	:		:	R.518/68	:		338 F:
	:		:		:		3.193 F:
194. MUGEMANA Théoneste	:	AR/RWANDAISE	:	R.170/68	:	14/03/68:	12.726 F:
	:		:	1358/67	:	07/04/67:	-
195. MUHIRE Joseph	:	-	:	608/67	:	04/11/67:	102 F: pas fact.
196. MUKANKANIKA Th.	:	HOPITAL-BUTARE	:	373/67	:	10/05/67:	236 F: "
197. MUKARUGWIZA	:	-	:	7837/70	:	18/11/70:	205 F: "
198. MULIGANDE Math.	:	COUR d'APPEL	:	259/71	:	11/05/71:	240 F: "
	:	NYANZA	:	389/73	:	17/01/73:	7.050 F: "
	:		:	4939/73	:	28/08/73:	5.550 F: "
	:		:		:		12.840 F:
199. MULINDAHABI C.	:	GITARAMA	:	1495/70	:		19.099 F:
	:	DECEDE	:	2264/69	:		8.523 F:
	:		:	25/71	:		6.729 F:
	:		:		:		34.351 F:
200. MUNYANDEKWE J.N.	:	AR/RWANDAISE	:	3026/67	:		1.378 F:
	:		:	5757/73	:		5.550 F:
	:		:	B.41/69	:		2.618 F:
	:		:		:		9.546 F:

201.	MUNYAKABINDO	: AGRIPREF-BTARE: R.142/67	:	:	3.950 F:	
202.	MUNYAKAZI Vén.	: KIBUNGO	:	1271/66 : 30/03/66:	1.381 F:	
		:	:	345/70 : 28.02/70:	2.973 F:	
		:	:	:	4.354 F:	
203.	MUNYANGABO Modeste:	AF.SOCIALES	:	3199/67	:	626 F:
204.	MUNYANSHONGORE	: c/o VEREDIANA:	93159/72	: 23/11/72:	2.382 F:	
		: MUNYANSHONGORE:	93162/72	:	2.510 F:	
		: DRINFOR	93166/72	:	20.096 F:	
		:	93167/72	:	787 F:	
		:	93168/72	:	597 F:	
		:	93193/72	:	30 F:	
		:	93103/72	:	3.314 F:	
		:	93200/72	:	1.940 F:	
		:	4058/72	:	3.162 F:	
		:	4059/72	:	560 F:	
		:	4060/72	:	13.917 F:	
		:	4061/72	:	1.812 F:	
		:	4062/72	:	290 F:	
		:	4063/72	:	1.060 F:	
		:	4064/72	:	100 F:	
		:	4065/72	:	1.065 F:	
		:	2363/72	:	296 F:	
		:	1179/72	:	475 F:	
		:	2102/72	:	50 F:	
		:	4506/72	:	1.528 F:	
		:	1166/72	:	880 F:	pas fact.
		:	1241/72	:	436 F:	"
		:	1246/72	:	515 F:	"
		:	1265/72	:	326 F:	"
		:	1518/72	:	250 F:	"
		:	1624/72	:	623 F:	
		:	2144/72	:	450 F:	
		:	2361/72	:	250 F:	
		:	2362/72	:	640 F:	
		:	4125/72	:	900 F:	
		:	4148/72	:	360 F:	
		:	4150/72	:	460 F:	
		:	4563/72	:	2.000 F:	
		:	4567/72	:	12.600 F:	
		:	294/73	:	6.760 F:	pas fact.
		:	296/73	:	460 F:	"
		:	D.61/72	: 07/04/72:	1.105 F:	"
		:	297/73	:	1.068 F:	"
		:	298/73	:	1.032 F:	"
		:	.../...	:		

MUNYANSHONGORE	:	:	2580/74:	:	8.728 F:pas fact.
(suite)	:	:	2581/74:	:	35 F: "
	:	:	2582/74:	:	1.150 F: "
	:	:	R.146/72:	:	560 F: "
	:	:	R.154/72:	:	410 F: "
	:	:		:	97.969 F:
205. MUNYARUBUGA A1.	:	:	178/68:31/03/68:	:	644 F: "
206. NTEZIMANA Ones.	:GISENYI	:	B.719/69:	:	715 F: "
207. NDAHAYO Claver	:GITARAMA	:	2069/71:	:	13.300 F: "
	:	:	1141/69:	:	5.954 F: "
	:	:		:	19.254 F:
208. MUREKEZI Horm.	:GAKINJIRO-KGLI	:	D.538/66:20/06/66:	:	9.824 F:
209. MURENZI Jos.	:REMERA	:	112/70:13/03/67:	:	205 F:pas fact.
	:c/o OUSINE	:	:	:	:
	:Thé-Shagasha	:	:	:	:
210. MUREMBA L.	:	:	448/67:04/07/67:	:	7.969 F:pas fact.
211. MURRI FRERES	:KIGALI	:	7432/65:23/08/65:	:	400 F:
212. MUSAFILI	:BYUMBA	:	1052/71:22/11/71:	:	430 F:pas fact.
213. MUTABARUKA	: -	:	2269/66: -	:	660 F:
	:	:	D.905/67:07/08/67:	:	1.800 F:
	:	:		:	2.460 F:
214. M.D.R. PARMEHUTU	:	:	132/65:17/05/65:	:	3.964 F:pas fact.
	:	:	C.2260/65:	:	539 F: "
	:	:	3916/67:	:	44.436 F: "
	:	:	C.2970/66:	:	428 F: "
	:	:	C. 47/68:	:	1.074 F: "
	:	:	C.226/68:	:	394 F: "
	:	:	C.227/68:	:	1.378 F: "
	:	:	657/68:	:	52.404 F: "
	:	:	R.58/70:	:	140 F: "
	:	:	D.201/70:	:	9.910 F: "
	:	:	C.2621/68:	:	730 F: "
	:	:	2641/68:	:	16.101 F: "
	:	:	R.020/68:	:	130 F: "
	:	:	R.026/68:	:	5.110 F: "
	:	:	R.311/68:	:	130 F: "
	:	:	340/68:	:	5.110 F: "
	:	:	R.376/68:	:	550 F: "
	:	:	R.366/68:	:	4.660 F: "
	:	:	688/71:	:	2.480 F: "
	:	:		:	149.668 F:
215. MILTON	:c/o U.N.R.	:	B.229/66: -	:	425 F:

216.	MWONGEREZA Jos.	: NYAMIRAMBO	: 476/69	: -	: 95 F: pas fact.
			: 508/69	: -	: 565 F: "
			: 270/71	: -	: 115 F: "
					: 775 F:
217.	ABBE GREINDL	: Col. S ^t André	: 460/64	: -	: 450 F: "
218.	MUNYAMPAMA	: -	: D. 425/72	: 28/08/72	: 4.200 F: "
219.	MUGEMANCURO M.	: RWANKELI-RHRI	: 1936/72	: -	: 1.408 F: "
220.	MUNDANIKURE	: -	: R. 54/72	: -	: 295 F: "
221.	NASSOR MOHAMED	: KAMEMBE-CYANG	: 6275/64	: 11/11/64	: 101 F:
222.	NASSOR	: KIGALI	: 10206/65	: -	: 700 F:
223.	NDAGIRIJWE Jean	: Chauff. MINAGRI	: 2830/67	: 29/09/67	: 19.206 F:
224.	NDARIHORANYE M.	: FINANCES	: 481/68	: 13/02/68	: 350 F:
225.	NDAMAGE Eliabu	: KIGALI	: 2498/67	: 11/07/67	: 177 F:
			: B. 240/69	: 29/04/69	: 250 F: pas fact.
					: 427 F:
226.	MUTABARUKA	: -	: 926/71	: 22/05/71	: 500 F: pas fact.
227.	MUNYAMPIRWA	: -	: 969/71	: -	: 6.880 F: "
228.	MASIMANGO R.	: NGOMA-BUTARE	: 171/69	: -	: 1.638 F: "
229.	MINETAÏN	: KIGALI	: 1536/64	: -	: 1.478 F: "
230.	MUNYANKINDI	: RUHENGARI	: 1873/66	: -	: 5.885 F: "
231.	MUNYAZIKWIYE Math.	: MINIPOSCO KGL	: 1957/66	: -	: 1.783 F:
			: 2800/66	: -	: 702 F: pas fact.
					: 2.485 F:
232.	MPAKANIYE Lazare	: MININTER	: R. 794/68	: -	: 900 F: pas fact.
233.	MUNYANKUMBURWA Em.	: BOURG, GITARAMA	: 2908/67	: 20/07/67	: 518 F:
234.	MUNYARUGERERO A.	: CYERU-RUHENG.	: 2941/67	: -	: 4.169 F:
235.	MUTARAMBIRWA	: FINANCES	: 4025/67	: -	: 3.250 F:
			: 802/68	: -	: 2.829 F: pas fact.
					: 6.079 F:
236.	MUNYANGABE	: MININTER	: 1696/64	: -	: 1.400 F: "
			: 1822/64		: 120 F: "
			: R. 184/66		: 830 F: "
			: R. 205/66		: 150 F: "
			: 121/69		: 2.870 F: "
					: 5.370 F:
237.	NDAYAMBAJE Augus.	: BYUMBA	: B. 698/68	: -	: 410 F:
238.	NDWANIYE Joseph	: MINIPOSCO	: 3166/66	: -	: 10.020 F:
			: 2901/68		: 1.010 F:
			: 3073/67		: 150 F:
					: 11.180 F:
239.	NDIHAKIWE	: CYANGUGU	: 1456/62	: 19/11/62	: 1.497 F:
240.	NDEKEZI Gaëtan	: RUBUNGO-KABUGA	: 3384/67	: 11/10/67	: 11.338 F:
			: 4732/64	: 19/09/64	: 225 F:
			: 5438/64	: 12/10/64	: 455 F:
			: 188/64	: 07/01/64	: 19.974 F:
					: 31.992 F:

.../...

241. NGABONZIMA Aug.	ORTPN-KIGALI	: 2160/66	:	-	:	750 F:
		: 2109/66	:		:	273 F:
		: 2331/66	:		:	330 F: pas fact.
		: 2353/66	:		:	1.215 F: "
		: 2557/66	:		:	290 F:
		: 579/66	:		:	913 F:
		: C.1227/66	:		:	248 F:
		: C.1734/66	:		:	591 F:
		: C.1801/66	:		:	91 F:
		: 246/66	:		:	1.050 F:
		: 454/66	:		:	3.950 F: pas fact.
		: B.525/66	:		:	8.165 F: "
		: 3528/66	:		:	675 F:
		: 1135/67	:		:	350 F:
		: 300/67	:		:	10.020 F: pas fact.
		: 890/66	:		:	350 F:
		: 1066/66	:		:	150 F: "
		: 9602/66	:		:	196 F:
		: B.156/66	:		:	230 F:
		: 1510/66	:		:	200 F:
		: 1623/67	:		:	900 F:
		: 1549/67	:		:	1.950 F: pas fact.
		: 4306/66	:		:	6.094 F: "
		: 3830/66	:		:	460 F:
		: 1055/69	:		:	161 F:
		: 1632/69	:		:	325 F:
		: 1094/70	:		:	813 F:
		: 542/70	:		:	1.150 F:
		: 1723/66	:		:	20.800 F: pas fact.
		: D.1311/69	:		:	100 F:
		:	:		:	62.789 F:
242. NGENDAHIMANA Donat	RUHENGARI	: 5993/65	:	-	:	235 F:
		: 3062/66	:		:	50 F:
		: R.403/68	:		:	1.283 F:
		:	:		:	2.568 F:
243. NGIRABATWARE P.		:	:	-	:	6278/64 : 11/02/64: 3.502 F:
244. NIBAMWE Vital	NYAMATA-KGLI	: 1823/67	:	06/12/68:	:	19.237 F:
245. NGIRUMPATSE Math.	MINAFFET	: 4407/66	:	-	:	345 F:
		: 2247/67	:	-	:	10.333 F:
		: 232/68	:		:	500 F:
		: D.716/67	:		:	272 F:
		: 835/68	:		:	1.508 F:
		: 603/73	:		:	10.398 F: pas fact.
		:	:		:	23.356 F:
246. NIYIBAHO Mathias	MINIPOSCO	: 829/65	:	31/03/65:	:	14.306 F:
247. NIKOBEMERA J.D.	MININTER	: 2999/66	:	12/10/66:	:	16.598 F:
		: 2918/68	:	-	:	1.140 F:
		: 825/68	:		:	17.825 F:
		: 1990/68	:		:	3.599 F:
		: 456/68	:		:	8.684 F:
		:	:		:	47.846 F:
248. NIY IBIZI Cossam	MININTER	: 303/70	:	12/02/70:	:	410 F:
249. NIREMA-NTEZIYAREMYE N. GITARAMA		: 444/69	:	18/03/69:	:	9.050 F:
250. NIYITEGEKA Pierre	SOMIRWA	: 3066/67	:	05/09/67:	:	660 F:
251. NIYITEGEKA Juvénal	KIGALI	: 207/71	:	11/05/71:	:	205 F: pas fact.

252.	NIYONZIMA Max.	GITARAMA	: 653/62	: -	: 46.664 F: pas fact.
			: 4994/63		: 3.500 F: "
			: 5158/64		: 200 F: "
					: <u>50.364 F:</u>
253.	NIZINGABO Augustin	OLDEAST KGLI	: 2513/65	: 22/04/65	: 569 F:
			: 831/64	: -	: 1.660 F:
			: 1186/65		: 150 F:
			: 582/62		: 3.000 F: pas fact.
			: 617/64		: 515 F:
			: 672/65		: 156 F:
					: <u>6.050 F:</u>
254.	NDEZABERA Damien	KANOMBE	: 10662/65	: -	: 1.226 F:
			: 1023/67		: 540 F: pas fact.
			: 7631/65		: 897 F:
			: 7997/65		: 358 F:
			: 1599/65		: 500 F:
			: 229/66		: 1.615 F:
			: 4433/66		: 840 F:
			: D.1031/69		: 1.737 F: pas fact.
			: 1568/67		: 350 F:
			: 1346/69		: 1.545 F: pas fact.
			: D.969/69		: 660 F: "
			: D.1068/69		: 686 F: "
			: 90997/71		: 564 F: "
			: 9125/65		: 1.720 F:
					: <u>13.238 F:</u>
255.	NKULIKIYIMANA J.	MINASOCOOP	: 9201/65	: -	: 235 F: pas fact.
			: 2183/67		: 250 F: "
			: B. 405/68		: <u>16.664 F:</u>
					: 17.149 F:
256.	NKUNDABATWARE J.B.	DECEDE	: 3730/63		: 2.266 F:
			: 1367/62		: 41.782 F: Achat Véh.
			: 5159/64		: 250 F:
			: 5703/64		: 470 F:
			: 9735/65	: 04/01/65	: 725 F:
			: 6333/64	: 11/11/64	: 670 F:
					: <u>46.163 F:</u>
257.	NKIKABAHIZI In.	:Chauf.AR/RW. KIGALI	: 428/71	: -	: 410 F: a signé : modalité : de paiement : Pas fact.
258.	NKUBANA Jean	DECEDE	: 751/71	: -	: 177 F: pas fact.
259.	NKULIKIYINKA E.	MINIJEUNESSE	: 9201/65	: -	: 235 F:
			: R.1083/67		: 250 F:
					: 485 F:
260.	NKURUNZIZA	ELECTROGAZ	: 561/67	: -	: 1.960 F:
261.	NSABAGASANI Cyr.	FINANCES	: 4024/66	: -	: 1.473 F:
262.	NSABIMANA Adelin	TANNERIE-KGLI	: 3744/..	: -	: 4.670 F: pas fact.
			: D.1114/66		: 5.163 F: "
					: 9.833 F:
263.	NSEBBIYUMVA Evod.	-	: B.90/66	: -	: 2.300 F:
			: B.51/66		: 605 F:
					: <u>2.905 F:</u>

.../...

264.	NSENGIYUMVA M.	:CYANGUGU	: 85/67	: -	: 82 F:pas fact.
265.	NSENGIYUMVA A.	:AF.SOCIALES	: 400/70	: -	: 410 F: "
266.	NSIGAYEHE Gaspard	:COM.KIGOMBE	: D.701/67	: -	: 2.032 F:
267.	NTABONTISUNGA	:AF.SOCIALES	: 481/67	: -	: 8.131 F:pas fact.
			: R.9/68		: 632 F:
					: 8.763 F:
268.	NSABABERA Edouard	:MINITRAPE	: 9380/65	: -	: 1.887 F
			: C.1925/67		: 734 F:pas fact.
			: 3399/67		: 745 F:
			: 525/65		: 214 F:pas fact.
			: 9318/65		: 1.272 F:
			: 515/68		: 6.525 F:pas fact.
			: 1547/68		: 4.791 F: "
			: 1902/68		: 240 F:
			: 2548/68		: 2.141 F:
			: 3081/68		: 974 F:
			: 1532/69		: 1.540 F:
			: 1789/69		: 1.115 F:
			: 13/70		: 692 F:
			: 1156/70		: 6.191 F:pas fact.
			: B.213/70		: 2.600 F:
			: 971/70		: 1.672 F:
			: B.566/70		: 1.650 F:
			: D.371/70		: 3.002 F:pas fact.
			: D.525/70		: 6.450 F:
			: D.1353/70		: 6.986 F:pas fact.
			: 1631/69		: 4.660 F: "
			: D.1028/68		: 650 F:
			: D.1422/69		: 2.844 F:
			: 2817/67		: 3.924 F:
			: D.710/70		: 3.340 F:
			: D.952/70		: 1.000 F:
			: 3042/67		: 957 F:
			: 2515/67		: 3.271 F:
			: 175/67		: 40.456 F:
					: 112.523 F:

.../...

269.	NTABWOBA Ev.	!	!	88/65	!	16.04.65!	354	!
270.	NTAGORANA L.	!	!	638/67	!	05.12.67!	5.912	!
271.	NTAGOZERA Ion.	IBANQUE-KGL	!	470/67	!	!	8.180	!
272.	NTAWIHA Th.	IKICUKIRO	!	6614/64	!	!	1.500	!
		!	!	6913/64	!	!	3.973	!
		!	!	3738/63	!	!	1.300	!
		!	!	!	!	!	6.773	!
273.	NTAWUKURA Elphas	MINAGRI	!	433/68	!	!	236	! pas fact.
274.	NTIYAMIRA Pierre	KANOMBE	!	1069/67	!	!	719	!
		GAKO	!	4143/67	!	!	300	!
		KABUGA	!	3903/67	!	!	1.038	!
		!	!	1205/67	!	!	1.558	!
		!	!	1792/67	!	!	3.248	!
		!	!	01/67	!	!	2.600	! pas fact.
		!	!	!	!	!	9.463	!
275.	NYAGASHUGULI C.	CYANGUGU	!	1276/71	!	!	880	!
276.	NYAKAGABO Fidèle	MINITRAPE	!	12569/64	!	11/7/64	524	! pas fact.
		!	!	13188/66	!	!	100	!
		!	!	12674/66	!	!	5.050	!
		!	!	13435/67	!	!	6.152	!
		!	!	12119/66	!	!	500	!
		!	!	!	!	!	12.326	!
277.	NYAGASHI J.B.	MINIPOSCO	!	103/70	!	!	95	! pas fact.
278.	NYILIMBIBI J.B.	IR. BURUNDI	!	1619/71	!	!	80	! pas fact.
		!	!	1766/71	!	!	216	!"
		!	!	11649/72	!	!	102	!"
		!	!	11720/72	!	!	92	!"
		!	!	11732/72	!	!	113	!"
		!	!	11625/72	!	!	108	!"
		!	!	!	!	!	701	!"
279.	NYILINKWAYA Côme	FINANCES	!	2138/76	!	!	5.180	! pas fact.
280.	NZIGIYE Léo	MINIPOSCO	!	1810/71	!	!	953	! pas fact.
		Gestionnaire	!	1882/70	!	!	583	!"
		!	!	2460/70	!	!	3.580	!"
		!	!	48/71	!	!	3.565	!"
		!	!	160/69	!	!	200	!"
		!	!	535/70	!	!	26.000	!"
		!	!	2244/70	!	!	3.624	!"
		!	!	!	!	!	38.505	!"
281.	NZEYIMANA J.Robert	CYANGUGU	!	269/71	!	!	440	! pas fact.
282.	NUWUMUREMYI Appol	AF. SOCIALES	!	4124/67	!	!	2.379	!
		!	!	667/69	!	!	175	! pas fact.
		!	!	11/69	!	!	320	!"
		!	!	D.1019/68	!	!	3.222	!"
		!	!	!	!	!	6.096	!"
283.	ONEEL MAURICE	BUTARE	!	247/68	!	!	672	!

307. RWANDA Jazz	! C/O ITANGAYENDA 236/64 !	!	!	6.000 !pas fact.
	! B.P. 448 !	!	!	
308. RWANDA -MOTORS	! KIGALI !2107/72 !	!	!08/07/72!	11.321 !
	! !2694/72 !	!	!22/08/72!	16.780 !
	! !187/71 !	!	!	4.846 !pas fact.
	! !2067/71 !	!	!	550 ! "
	! !2684/71 !	!	!	7.846 ! "
	! !9118/71 !	!	!	4.430 ! "
	! !2230/67 !	!	!	<u>1.300 !</u> "
	! ! !	!	!	47.073 !
309. SABENA	! KIGALI !534/63 !	!	!	1.300 !
310. SAFARI St.	! FINANCES !11097/65 !	!	!	2.071 !
	! !557/71 !	!	!	<u>2.150 !pas fact.</u>
	! ! !	!	!	4.221 !
311. SCIEREIE MECA.	! BUTARE ! C.2440/68 !	!	!	4.292 !pas fact.
	! ! C.2403/68 !	!	!	5.931 ! "
	! ! 4324/63 !	!	!	<u>4.250 !</u> "
	! ! !	!	!	14.473 !
312. SEBUCUZI	! EX COMMISSAIRE !9047/65 !	!	!11/10/65!	3.320 !
!	! !3902/66 !	!	!11/11/66!	2.503 !
	! !R.23/67 !	!	!	50.000 !
	! !R.315/66 !	!	!	<u>3.410 !</u>
	! ! !	!	!	59.233 !
313. SEBAHAMYA Ph.	! NTARUKA RUH. !118/70 !	!	!	700 !pas fact.
	! !2852/68 !	!	!	4.883 ! "
	! !R893/68 !	!	!	4.650 ! "
	! !363/70 !	!	!	<u>1.623 !</u>
	! ! !	!	!	11.856 !
314. SEBAHINZI D.	! RUGERUKA ! R146/67 !	!	!	1.112 !
	! RUHENGARI ! R751/67 !	!	!	1.500 !pas fact.
	! ! R817/67 !	!	!	1.880 ! "
	! ! R46/68 !	!	!	1.210 !
	! ! R1037/68 !	!	!	<u>200 !</u>
	! ! !	!	!	5.902 !
315. SEBAHINZI Mathias	! ! 277/67 !	!	!	641 !
316. SEBAPOLISI Fes.	! KIDAHO ! 258/67 !	!	!	2.796 !
	! RUHENGARI ! 930/66 !	!	!	1.662 !
	! ! R265/66 !	!	!	345 pas fact.
	! ! 526/67 !	!	!	1.537 !
	! ! R512/67 !	!	!	6.910 !pas fact.
	! ! 411/67 !	!	!	<u>3.995 !</u>
	! ! !	!	!	17.245 !

317. SEBAZUNGU Isidore	!	RUTONDE	!1205/65	!	05.03.65!	404	!	
	!	KIBUNGO	!1916/66	!	!	782	!	
	!		!2693/67	!	!	350	!	
	!		!9196/65	!	!	2.360	!	!pas fact.
	!		!3563/67	!	!	9.898	!	!"
	!		!1432/68	!	!	<u>62.091</u>	!	!"
	!		!	!	!	75.885	!	
318. SEBERA Antoine	!	ENTREPRENEUR	!650/66	!	!	2.304	!	
	!	KIGALI	!1049/55	!	!	3.715	!	
	!		! 977/65	!	!	5.305	!	
	!		!1042/69	!	!	<u>13.100</u>	!	
	!		!	!	!	24.424	!	
319. SEKABUKE Léonard	!	A.SOCIALES	!B144/67	!	!	4.100	!	
	!		!R152/67	!	!	<u>1.260</u>	!	
	!		!	!	!	5.360	!	
320. SEMANA Paul	!	BUTARE	!B726/66	!	!	2.567	!	
	!		!B77/66	!	!	<u>9.140</u>	!	
	!		!	!	!	11.707	!	
321. SEKIMONYO RAPH.	!		!381/66	!	!	118	!	!pas fact.
322. SEMPIGA André	!	BASE-BYUMBA	!3142/66	!	!	1.367	!	
	!		! 732/67	!	!21/02/67!	<u>3.000</u>	!	
	!		!	!	!	4.367	!	

323.	SENTAMA Godefr.	! MINEDUC	! 1085	!	! 17.410	!
324.	SEMINAIRE-RWESERO	! BYUMBA	! 1271	!	! 2.740	! pas de fact.
325.	SERUBUGA Faustin	! DECEDE	! 106/70	!	! 350	! Pas de fact.
326.	SERUBUNGO Ph.	! B.N.R.	! 781/70	!	! 560	! pas de fact.
327.	SERUGAGO. Appol	! MUSHUBATI	! 733/69	!	! 160	! pas de fact.
		! GITARAMA	! 100/70	!	! 320	! pas de fact.
		!	!	!	! 480	
328.	SERUHAGO Etienne	!TAILLEUR-Kgl	! 500/66	!	! 477	! pas de fact.
329.	SEZIBERA Déo	!FIANCES	! 264/61	!	! 430	! pas de fact.
330.	SEZIRAHIGA François	MINAFFET	! 9186/65	!	! 2.350	!
		!	! 9914/65	!	! 150	!
		!	! 76/68	!	! 12.984	!
		!	! B.241/68	!	! 12.082	!
		!	!	!	! 27.566	!
331.	SHAMUKIGA D.	! KIGALI	! 1382/62	!	! 1.469	!
		!	! 9080/65	!	! 30.777	!
		!	!	!	! 32.246	!
332.	SHIRAMBERE	!COURS D'APPEL	! 129/69	!	! 708	! pas de fact.
		! RUHENGARI	! 9080/65	!	! 145	! " " "
		!	!	!	! 853	!
333.	SIBOMANA A.	! MININTER	!143/66	! 5/7/66	! 6.314	!
		!	!14301/64	!	! 5.540	!
		!	!1437/66	!	! 6.371	! pas de fact.
		!	!	!	! 18.225	!
334.	SHYAKA Gérard	! DECEDE	!2028/67	!	! 12.765	! pas de fact.
335.	SHIRAMAKA Athanase	! Présidence	!2670/63	!10/8/63	! 9.552	! pas de fact.
		!	!5831/74	!	! 3.000	!
		!	!	!	! 12.552	!
336.	SIMBURUDALI	!	!R.809/66	!	! 5.832	!
		!	!R.806/66	!	! 829	! pas de fact.
		!	!	!	! 6.661	!
337.	RWANDA-SUPER	! Kigali	! 770/66	!	! 3.740	!
	CARROSSERIE	!	!	!	!	!
338.	TWAGILIMANA Bon.	! KIGALI	!6739/64	!11/11/69	! 300	! pas de fact.
		!	!537/67	!	! 4.064	! pas de fact.
		!	!558/67	!	! 4.060	! pas de fact.
		!	!109/70	!	! 410	! pas de fact.
		!	!D.1128/66	!	! 9.881	! pas de fact.
		!	!459/67	!	! 17.210	! "
		!	! 1020/67	!	! 10.378	! "
		!	!1689/67	!	! 3.669	! pas facture
		!	!2525/67	!	! 2.106	! pas facture
		!	!2549/67	!	! 577	! pas facture

TWAHILIMANA Bon:(suite)!	!	3543/67 !	!	738 !	
	!	R.680/67!	!	11.073 !	pas fact.
	!	R.741/68!	!	900 !	"
	!	R.882/68!	!	1.490 !	"
	!	R.959/68!	!	12.462 !	"
	!	3410/67 !28.10.67!	!	1.350 !	
	!	2779/67 !29.08.67!	!	1.936 !	
	!	C.1290/69!	!	3.675 !	pas fact.
	!	B.575/70 !	!	130 !	"
	!	304/70 !	!	1.195 !	"
	!	945/71 !	!	1.603 !	"
	!	834/70 !	!	100 !	"
	!	1039/70 !	!	2.420 !	"
	!	828/67 !02.01.67!	!	143.750 !	Av/traite.
	!		!	235.477 !	
339. RWABUZISONI Alb:	!	MINISANTE ! 3964/67 !	!	6.492 !	
	!	NDERA-KGLI ! 4391/66 !	!	586 !	
	!	91/68 !	!	2.961 !	pas fact.
	!		!	10.039 !	
340. RUKEMANGANIZI	!	C/O PREF. ! 3496/67 !	!	30.416 !	
	!	GIKONGORO !	!		
341. TERERAHO Herman	!	Hôtel-Kgli ! 3605/67 !	!	19.505 !	
	!	R.185/68 !	!	1.700 !	
	!		!	21.205 !	
342. RWANGA John	!	R.56/67 !	!	.313 !	
	!	R.842/68 !	!	1.675 !	
	!	R.142/68 !	!	250 !	
	!		!	2.238 !	
343. RUPANGU W:	!	ELECTROGAZ ! 935/71 !	!	40 !	
	!	2926/68 !	!	1.130 !	
	!		!	1.170 !	
344. RUKERA E.	!	C/OMINIPOSCO ! R.861/68 !	!	345 !	
345. MR. RODARD	!	Dr. BUTARE ! B.152/69 !	!	320 !	
346. SALUM	!	B.567/70 !	!	13.000 !	
347. RUHASHYANKIKO	!	UNR. BUTARE ! B.741/70 !	!	400 !	
348. TWAGILIMANA Fr:	!	6759/64 !	!	300 !	
349. TWAGIRAMUTARA Fr:	!	B.695/68 !	!	2.748 !	
	!	B.869/66 !	!	3.799 !	
	!		!	6.547 !	
350. TWAGIRAYEZU Jean	!	181/67 !	!	3.469 !	
	!	R.863/67 !	!	7.833 !	
	!	B.927/66 !01.12.66!	!	200 !	
	!		!	11.502 !	

351.	UBALIJORO Anaclet	!	BYUMBA	!	10,906/65	!	09.12.67!	330	!	
		!		!	10861/65	!	109.12.67!	491	!	
		!		!	9908/65	!	108.11.67!	4.826	!	
		!		!		!		5.647	!	
352.	UGIRASHEBUJA Jos	!	MINEDUC	!	3832/73	!		34.691	!	pas fact.
		!		!	D.612/72	!		3.920	!	"
		!		!	D.285/72	!		1.760	!	"
		!		!	D.78/67	!		100	!	"
		!		!	2572/68	!	. . .	500	!	"
		!		!	B.881/	!	107.11.76!	500	!	"
		!		!		!		41.471	!	"
352.	UNDOYENEZA Aloys	!		!	107/70	!		190	!	pas fact.
353.	UNR B.P. 117 BUTARE	!		!	285/65	!		6.942	!	pas fact.
354.	USABYEYEZU Ferd.	!	DECEDE	!	162/67	!		1.080	!	
355.	USINE THE MULINDI	!		!	10218/65	!		400	!	pas fact.
356.	YAZIKI MANABE	!	Japon	!	604/71	!		850	!	"
357.	KAVUTSE	!	MINIPOSCO	!	4178/73	!		12.127	!	
358.	NYILINKWAYA	!	MININTER	!	42/73	!		500	!	
		!		!	112/74	!		210	!	
		!		!		!		710	!	
359.	NTAVUGULUZWA NYAMABUYE	!		!	43/73	!		3.068	!	
360.	KAGINA	!		!	4190/73	!		373	!	
361.	USINEX	!	RUHENGERRI	!	3302/74	!		1.200	!	
362.	UZAMURA Martin	!	KIGALI	!	3404/67	!		270	!	
		!		!	3379/67	!		8.980	!	
		!		!	D487/67	!		5.120	!	
		!		!	4154/73	!		450	!	
		!		!	4555/73	!		4.138	!	
		!		!	4557/73	!		7.138	!	
		!		!	4558/73	!		645	!	
		!		!	4559/73	!		968	!	
		!		!	4560/73	!		996	!	
		!		!	4561/73	!		647	!	
		!		!	5385/73	!		8.029	!	
		!		!	5917/73	!		406	!	
		!		!	3166/74	!		4.658	!	
		!		!	3928/74	!		69.416	!	
		!		!	3929/74	!		13.863	!	
		!		!	4422/74	!		7.895	!	
		!		!	4425/74	!		5.926	!	
		!		!	4423/74	!		10.251	!	
		!		!	5481/74	!	29/8/74	3.515	!	
		!		!	02/70	!		30.909	!	
		!		!	2205/68	!		21.795	!	

	!	5277/75	!21/08/75	!	!	9.310	!
	!	5276/75	!21/08/75	!	!	<u>16.620</u>	!
	!		!	!	!	1231.945	!
363.	NSANZIMANA Viat.	!B.P.125 KGLI	!1332/73	!	!	4.748	!
364.	NSANZABALINDA	!	!4505/73	!	!	4.034	!
365.	BENDA SABIN	! KIGALI	!4909/73	!	!	11.116	!
	Lt Colonel	!	!5402/73	!	!	2.113	!
		!	!5922/73	!	!	<u>926</u>	!
		!	!	!	!	14.155	!
366.	RENZAHO	! S.T.I.R.	!491/73	!	!	1.126	!
		!	!3168/74	!	!	1.150	!
		!	! 835/75	!	!	<u>1.920</u>	!
		!	!	!	!	4.196	!
367.	NZABONITEGEKA	! MININTER	!5452/73	!	-	640	!
368.	MUVUNANDINDA	! KIGALI	! 765/71	!	!	406	!pas fact.
369.	NYANGAHINGA	! MBOGO-KIGALI	!1931/70	!	!	150	!"
		!	! 280/71	!	!	<u>55</u>	!"
		!	!	!	!	205	!"
370.	KALIBUSHI	! MUHIMA	!8325/68	!	!	1345	!"
		!	!5390/73	!	!	108	!"
		!	!3914/74	!	!	<u>1.048</u>	!"
		!	!	!	!	2.501	!"
371.	RIBANJE	! OCIR THE	! 75/74	!	!	9.704	!
		!	! 76/74	!	!	<u>110</u>	!
		!	!	!	!	9.814	!
372.	NGAYABAREZI	! HOTEL KIYOVU	!400/68	!	!	116	!Pas fact.
		!	!366/69	!	!	255	!"
		!	!591/69	!	!	35	!"
		!	!673/69	!	!	175	!"
		!	!511/69	!	!	260	!"
		!	!531/71	!	!	536	!"
		!	!539/71	!	!	440	!"
		!	!607/71	!	!	260	!"
		!	3361/73	!	!	260	!"
		!	4193/73	!	!	292	!"
		!	4489/73	!	!	215	!"
		!	4490/73	!	!	438	!"
		!	4556/73	!	!	307	!"
		!	4703/73	!	!	420	!"
		!	6350/73	!	!	420	!"
		!	2724/74	!	!	28.488	!"
		!	2725/74	!	!	<u>525</u>	!"
		!	!	!	!	33.450	!"

373.	Cpt; NGIRUMPATSE	! KIGALI	! 665/74	!	!	34.800!
374.	REGIE LAITERIE	! RUBILIZI	! 4279/74	!	!	6.914!
375.	ZIGIRANYIRAZO	! PREFET RUH.	! 4447/74	!	!	625! Pas fact.
376.	MANIRAGUHA	! MINAFFET	! 4605/74	!	!	1.309!
377.	MUNYANDAMUTSA	! Bourg. KANOMBE	! 4606/74	!	!	18.803!
		!	! 4705/74	!	!	2.152!
		!	!	!	!	20.955!
378.	HABIMANA	! C/O C.H.K.	! 4610/74	!	!	1.190!
379.	NTABYENDA	!	! 4694/74	!	!	526!
380.	MUNYANDAMUTSA	!	! 4703/74	!	!	2.153!
381.	BIZIMANA	! C/O C.H.K.	! 4357/74	!	!	50!
		!	! 4708/74	!	!	700!
		!	!	!	!	750!
382.	HASSAN	! C/O MARENDO	! 4734/74	!	-	457! ?
		!	!	!	!	!
383.	KAGINA	! MINAGRI	! 4356/74	!	!	350! ?
384.	RWABUKUMBA	! C/O B.N.R.	! 146/73	!	!	26.832!
		!	!	!	!	812! pas fact.
		!	!	!	!	27.644!
385.	BABONANGENDA	! B.N.R.	! 5378/75	!	! 27/08/75!	32.650!
		!	! 3760/74	!	!	1.466!
		!	! 5381/75	!	! 27/11/75!	7.864!
		!	!	!	!	41.980!
386.	SEMUGANGA	! KIGALI	! 4231/74	!	!	150!
387.	KARASIRA	! KANOMBE	! 4592/74	!	!	100!
388.	NDALIHORANYE	! BYUMBA	! 4968/74	!	!	103.313!
389.	MUJYAMBERE	! P & CH	! R 415/67	!	!	1.473! pas fact.
		!	! R 498/68	!	!	1.800! "
390.	RUKERATABARD	! KIGALI	! 4361/74	!	!	1.000!
		!	! 7440/74	!	!	275!
		!	! 7562/74	!	!	1.018!
		!	! 7692/74	!	!	688!
		!	! 7729/74	!	!	10.034!
		!	! 7708/74	!	!	1.376!
		!	! 0291/75	!	!	1.017!
		!	! 0332/75	!	!	1.032!
		!	! 0452/75	!	!	935!
		!	! 0453/75	!	!	963!
		!	! 0460/75	!	!	1.040!
		!	! 0480/75	!	!	990!
		!	! 0589/75	!	!	72.879!
		!	! 0630/75	!	!	275!
		!	! 0672/75	!	!	413!
		!	! 0749/75	!	!	550!

RUKERATARO (suite)	! KIGALI	! 1117/75	!	!	550	!
		! 1141/75	!	!	510	!
		! 1332/75	!	!	550	!
		! 1351/75	!	!	550	!
		! 1431/75	!	!	510	!
		! 1772/75	!	!	1.002	!
		! 1589/75	!	!	963	!
		! 0607/76	!	!	21.674	!
		! 1773/76	!	!	275	!
		! 1960/75	!	!	825	!
		! 2354/75	!	!	<u>1.238</u>	!
			!	!	123.696	!
391. KAYINAMURA	!	!730/69	!	!	170	!pas fact.
		!285/71	!	!	<u>255</u>	!"
			!	!	425	!
392. HAKIZIMANA	!	!461/69	!	!	390	!"
		! 267/71	!	!	<u>280</u>	!"
			!	!	670	!
393. NDAGIJIMANA	! MINAFFET	! 5440/70	!	!	124	!
		! 7533/74	!	!	<u>2774</u>	!
			!	!	2.898	!
394. GAKWAYA	! RTP	!7368/74	!	!	1.000	!pas fact.
395. TWAGIRIMANA	! GITARAMA	!6759/74	!	!	300	!"
		!3010/60	!	!	<u>5.040</u>	!"
			!	!	5.340	!
396. SOEURS BERNARDINES	!	! 324/66	!	!	580	!"
397. BELLENS	! KIGALI	! 827/66	!	!	495	!"
398. RENZAHO	! MINAFFET	! 939/66	!	!	1.400	!"
		! 961/71	!	!	<u>1.172</u>	!"
			!	!	2.572	!
399. RWAJEKARE	! RUHENGARI	!1823/66	!	!	13.934	!"
	! DECEDE	!2483/67	!	!	<u>19.003</u>	!"
			!	!	32.937	!"
400. SEBERA	! KIGALI	! D.209/66	!	!	70	!"
401. CARR. DES SP.	! RUHENGARI	! R.57/66	!	!	4.000	!"
402. RWAMIHIGO	! RUHENGARI	! R.240/66	!	!	410	!pas fact.
		! R.183/68	!	!	2.645	!"
		! R.405/69	!	!	<u>855</u>	!"
			!	!	3.910	!"
403. Em1a1	!	!R.141/68	!	!	105	!pas fact.
404. SERUSHAGO	!	!B.537/68	!	!	465	!pas fact.
405. SEMUGANZA	!	!B.684/68	!	!	200	!"
406. SEBERA	! MINITRAPE	!B.698/70	!	!	345	!"
		! 936/71	!	!	265	!"
		! 881/70	!	!	<u>670</u>	!"
			!	!	1.280	!"

407.	UFITEYEZU	! MINISANTE	! 2274/69	!	!	467 !	Pas fact.
408.	RWANDEKWE	! RUHENGARI	! 1475/71	!	!	1.760 !	"
409.	SERUGENDO	! RUHENGARI	! 36/69	!	!	460 !	"
		!	! 588/69	!	!	1.560 !	
		!	!	!	!	2.020 !	
410.	TWAGIRAYEZU	!	! R.305/69	!	!	3.053 !	"
411.	RWAKAYIJA	!	! R.56/72	!	!	145 !	"
412.	RWASINE (Docteur	!	! 1.926/72	!	!	4.443 !	"
413.	HABIYAMBERE	!	! 4598/74	!	!	500 !	
		!	! 4599/74	!	!	50 !	
		!	! 4600/74	!	!	574 !	
		!	!	!	!	1.124 !	
414.	MUNYANEZA	!	! 4665/74	!	!	400 !	
415.	MUGEMA	! B.N.R.	! 3676/75	!	!	19.190 !	
		!	! 5767/75	!	!	22.359 !	
		!	! 2794/74	!	!	7.000 !	
		!	!	!	!	48.549 !	
416.	MUGABUSHAKA	! Dr. BUTARE	! 2883/75	!	! 02.05.75!	300 !	
417.	NGWIJE	! C/O GASHUMBA	! 2749/72	!	!	3.504 !	pas fact.
		!	! 193074/72	!	!	6.171 !	"
		!	! 193078/72	!	!	1.011 !	"
		!	! 193079/72	!	!	3.090 !	"
		!	! 193081/72	!	!	3.870 !	"
		!	! 1931932/72	!	!	629 !	"
		!	! 193195/72	!	!	5.400 !	"
		!	! 192275/72	!	!	29.000 !	"
		!	! 192778/72	!	!	30.074 !	"
		!	! 193108/72	!	!	21.098 !	"
		!	! 3058/75	!	!	51.191 !	"
		!	! 1650/76	!	!	6.200 !	"
		!	! 1650/76	!	!	35.198 !	"
		!	! 4638/76	!	!	50.175 !	"
		!	! 1853/73	!	! 08.03.73!	3.750 !	"
		!	! -	!	! 16.06.72!	2.757 !	"
		!	!	!	!	253.118 !	
418.	KALIMUNDA	! C/O MUDELI A.	! 2928/75	!	! 05.05.75!	867 !	
419.	MUNYANGANGO Ephr.	! GIKONDO	! 1319/75	!	! 24.02.75!	110 !	
420.	HABIMANA Jérémie	! RTP	!	!	! 09.06.75!	1.675 !	
421.	SIBOMANA	!	! 4566/75	!	! 21.07.75!	280 !	
422.	MUNYAKAZI	!	! 5017/75	!	! 10.08.75 !	2.400 !	
423.	HABIMANA J.	! C/O RTP	! 5059/75	!	! 12.08.75!	1.656 !	
424.	KADASHIRA	! SOMIRWA	! 4912/75	!	! 01.08.75!	350 !	
425.	NGIRABATWARE	!	! 5170/75	!	! 19.08.75!	595 !	

426	TWAGIRUMUKIZA Fr. !	!	6004/75	!03.00.75!	2.417	!
427	NTAWANGAKE Déo !B.N.R.	!	5291/75	!21.08.75!	19.386	!
	!	!	6934/75	!25.11.75!	357	!
	!	!		!	19.743	!
428	GAFILIGI !C/O MUDELI	!	5936/75	!29.9.75 !	1.357	!
429	RUHARA !	!	6699/75	!13.11.75!	13.538	!
430	RUTABONA !	!	6700/75	!13.11.75!	13.538	!
431	BIZIMUNGU !	!	6932/75	!25.11.75!	10.821	!
432	TULIKUMWENIMANA !	!	6933/75	!25.11.75!	486	!

433	RUTAYISIRE	! B.N.R.	! 753/75	! 2.12.75 !	18.508!
434	NSANZIMANA	! U.N.R.	! 954/76	! 25.02.76!	75.126!
435	GASARABWE Canis.	! ORTPN	! 1041/76	! 02.03.76!	3.950!
436	RUSINGIZANDEKWE O!	ORTPN	! R.147/72	! 18.4.72 !	668!
	!		! 1208/76	! 17.03.76!	665!
	!		! R.219/72	! 16.05.72!	410!
	!		! 2694/72	! 22.08.72!	16.780!
	!		!	!	18.523!
437	MAJYAMBERE Silas	! B.P. 221 KGL!	! 1317/76	! 17.03.76!	1.350!
	!		! 1317/76	! 24.03.76!	8.360!
	!		!	!	9.710!
438	SENYONI Athanase	! MINIPOSCO	! 603/76	! 03.02.76!	300!
439	RUKERANKIKO Théo	!	! 807/76	! 16.02.76!	21.674!
440	BASEKA J.B.	! MINIPOSCO	! 1614/76	! 16.04.76!	425!
441	MISIGARO	! c/o C.S.R.	! 939/76	! 24.02.76!	180!
442	NDUHIRABANDI	! C/O ARMEE RW.	! 2692/76	! 13.09.76!	15.205! Payé
443	BUCYANA Marin	! MINIPOSCO	! 1902/76	! 12.05.76!	6.927!
	!		! 2877/76	! 27.07.76!	6.760!
	!		! 2903/76	! 02.08.76!	4.076!
	!		! 2922/76	! 02.08.76!	30.991!
	!		! 3110/76	! 09.08.76!	4.960!
	!		! 2693/76	! 13.09.76!	7.200!
	!		! 3786/76	! 14.10.76!	10.361!
	!		! 3787/76	! 14.10.76!	3.200!
	!		! 3849/76	! 19.10.76!	3.715!
	!		! 4416/76	! 22.11.76!	2.050!
	!		! 4418/76	! 22.11.76!	3.200!
	!		! 4641/76	! 08.12.76!	15.785!
	!		! 4644/76	! 09.12.76!	13.729!
	!		! 4655/76	! 09.12.76!	1.903!
	!		! 4658/76	! 09.12.76!	9.870!
	!		! 4660/76	! 09.12.76!	1.900!
	!		! 4665/76	! 09.12.76!	2.346!
	!		! 4900/76	! 28.12.76!	6.045!
	!		! 184/77	! 26.01.77!	1.115!
	!		! 185/77	! 26.01.77!	3.360!
	!		! 415/77	! 10.02.77!	5.212!
			solde		144.705!

147.249 payé

444	RURANGANGABO Paulin	!	1988/76	!04.06.76!	5.804 !
	!	!	3429/76	!02.08.76!	4.700 !
	!	!		!	10.504 !
445	KANYWABAHIZI St.!	B.N.R. KIGALI!	2200/76	!04.06.76!	7.302 !
446	SEBATWARE	!	2904/76	!02.08.76!	248 !
4447	GAKUMBA	! KIGALI	2512/76	!23.08.76!	1.540 !
448	BUDALAHAMANI Gr.!	BYUMBA	2421/76	!06.07.76!	6.000 !
449	GASHIRABAKE	!	2773/76	!12.07.76!	5.500 !
450	ARCHEVECHE (CATHOLIQUE)	! KIGALI	2289/76	!16.06.76!	95.364 !
	!	!	!	!	!
451	MASABE Emmanuel	!Parquet Kigali	157/76	!10.03.76!	5.269 !
	!	!	2856/76	!21.07.76!	4.709 !
	!	!	2857/76	!21.07.76!	12.779 !
	!	!	!	!	22.757 !
452	BRALIRWA	!	2300/76	!18/06/76!	578 !
453	COL. KANYARENGWE	! KIGALI	2307/76	!23/06/76!	4.100 !
	!	!	2772/76	!12/07/76!	4.193 !
	!	!	2938/76	!02.08.76!	5.322 !
	!	!	5043/76	!31.12.76!	5.414 !
	!	!	213/77	!27.1.77 !	4.560 !
	!	!	214/77	!27.01.77!	1.030 !
	!	!	693/77	!24.02.77!	5.335 !
	!	!	792/77	!28.02.77!	430 !
	!	!	1120/77	!15.03.77!	1.300 !
	!	!	!	!	31.684 !
454	S.V. ALLEMANDS	!	2383/76	!29.06.76!	330 !
	!	!	4187/76	!09.11.76!	2.500 !
	!	!	!	!	2.830 !
455	ZIGIRA	!	3441/76	!23.09.76!	1.036 !
456	RUGIGANA	!	3455/76	!29/09/76!	1.708 !
457	NDIBWAMI	!MININTER	1228/76	!25.06.70!	2.891 !
458	MUGOBOKA	!	4499/76	!23.11.76!	17.045 !
459	GASORE	!	4515/76	!26.11.76!	25.752 !
460	MWONGEREZA Josias	!	4595/76	!01.12.76!	13.520 !
	!	!	4596/76	!01.12.76!	675 !
	!	!	!	!	14.195 !
461	MBONYINGABO	!	46601/76	!01.12.76!	3.000 !
462	KARANGWANWA G.	!	3852/76	!20.10.76!	26.000 !
463	BAKOMERA Edouard	!	3875/76	!20.10.76!	8.925 !
465	MUKULIRA	!	3944/76	!25.10.76!	12.000 !
466	KIYOVU SPORT	! KIGALI	4050/76	!28.10.76!	60.000 !
467	NZABONIMPA Aloys	! KIGALI	279/76	!	2.825 !
	!	!	2228/76	!	3.401 !
	!	!	4069/76	!29.10.76!	21.997 !

468. MAJOR SIMBA A.	!C/D ARMEE RW.!	3390/76	!20.09.76!	8.905	!
!	!	4070/76	!29.10.76!	10.738	!
!	!	4071/76	!29.10.76!	14.130	!
!	!	4417/76	!22.11.76!	5.260	!
!	!	4659/76	!09.12.76!	7.810	!
!	!	4986/76	!30.12.76!	3.412	!
!	!	382/77	!09.02.77!	3.360	!
!	!	179/77	!14.01.77!	<u>14.115</u>	!
!	!	!	!	67.730	!

469	OHLEMACHER	!	!	4346/76	!12.11.76!	7.045	!
470	BYABUZE Bernard	!	c/o MAGERWA	!	76/71	!	177
		!		!	4363/76	!12.11.76!	9.856
		!		!	4667/76	!09.12.76!	310
		!		!		!	10.166
471	NZAJYIBWAMI	!	!	4406/76	!19.11.76!	525	!
472	SERUGENDO J.	!	!	5016/76	!31.12.76!	5.269	!
473	Lt. MUREKEZI	!	C/D ARMEE RW.	!	3569/76	!05.10.76!	39.550
474	DEUTCHWELLE	!	KINYINYA-KGLI	!	4400/76	!19.11.76!	17.308
475	MAGERWA	!	KIGALI	!	3587/76	!06.10.76!	141.000
		!		!	4389/76	!16.11.76!	145.500
		!		!	4993/76	!30.12.76!	17.986
		!		!		!	304.778
476	SAG	!	KIGALI	!	3304/76	!20.09.76!	41.000
		!		!	4109/76	!03.11.76!	37.340
		!		!	4388/76	!16.11.76!	56.340
		!		!	4621/76	!06.12.76!	63.500
		!		!		!	198.180
477	NDYANABO	!	C/O SONARWA	!	3615/76	!06.10.76!	156.422
		!		!	4992/76	!30.12.76!	75.356
		!		!		!	231.778
478	BYUNGURA	!	Commerçant-Kg	!	4133/76	!05.11.76!	975
479	GAKUBA Christophe	!	GIKONDO-Kq	!	4134/76	!05.11.76!	150
480	SANTIMU	!	!	!	4666/76	!09.12.76!	11.840
481	COOPERATIVES DES	!	!	!	3918/76	!21.10.76!	220.000
	ARTISTES RWANDAIS	!	KIGALI	!	4046/76	!28.10.76!	90.000
		!		!	3398/76	!22.09.76!	380.000
		!		!		!	690.000
482	UGIRASHEBUJA	!	!	!	4648/76	!09.12.76!	8.482
483	SHYIRAMBERE	!	!	!	4649/76	!09.12.76!	1.000
484	NSEKALIJE Aloys	!	MINAFFET	!	4652/76	!09.12.76!	4.575
485	NSEYOBOKA D.	!	C/O MAGERWA	!	4653/76	!09.12.76!	37.992
		!		!	183/77	!26.01.77!	30.386
		!		!		!	68.378
486	TRANSINTRA	!	KIGALI	!	4612/76	!03.12.76!	57.500
487	GASHUMBA P.C1.	!	C/O MINAFFET	!	4638/76	!08.12.76!	50.175
488	SHYIRAKERA M.	!	Commerçant-Kq	!	4656/76	!09.12.76!	110
489	Cdt RWIGAMBA	!	C/O ARMEE RW.	!	4661/76	!09.12.76!	1.500
490	Cpt. BALIYANGA	!	C/O ARMEE RW.	!	2044/76	!21.05.76!	1.740
		!		!	4664/76	!09.12.76!	1.795
		!		!	4989/76	!30.12.76!	1.819
		!		!		!	5.354
491	MUHIMANA Francois	!	!	!	4758/76	!20.12.76!	2.552

492 .	NYILIMANA Anthère	Commerçant Kq	691/76	10.02.76	76.682	!
493 .	DUFATANYE	Commerçant Gisenyi	814/77	03.03.77	7.500	!
494 .	NIBASEKE Lucien	Préfet KIBUYE	4009/67	14.12.67	552	! Payé
			916/77	08.03.77	42.670	!
495 .	BITEMERI		3871/75		6.582	!
			2280/76	15.06.76	61.781	!
			3883/76	20.10.76	16.701	! Pas de fact.
			4349/76	12.11.76	3.387	!
			4757/76	20.12.76	320	!
			1279/77	18.03.77	10.096	! Pas de fact.
					98.867	!
496 .	KAREMERA Boniface		927/77	08.03.77	23.727	! Pas de fact.
497 .	GATARAMA		A.33/77	12/01/77	4.660	! pas de fact.
498 .	NAHIMANA Fidèle		479/76		6.969	!
			3930/76	22/10/76	1.378	! Pas de fact.
			2600/76	03.09.76	34.686	! Pas de fact.
			412/77	10.02.77	638	!
					43.671	!
TOTAL GENERAL					8.331.591 FRW	=====

ANNEXE X

L'ETAT D'EXPLOITATION EN 1976 (R.T.P.)

Ligne N°:	Destination	Dist.	N.Op. (A)	KM	Unite	Passagers (B)	(B):(A) =	(C)	(C) %	Recettes (F)	F/Km
1	Kigali-Kibungo	224	398	89.152	1x2	51.814	65 P	42%	155%	3.765.924	42,24
2	Kigali-Kagitumba	410	22	9.020	2/7	1.379	31 P	73%		90.475	10,03
3	Kigali-Byumba	150	447	83.130	1x2	53.741	60 P	143%		3.876.852	46,63
4	Kigali-Ruhengeri	234	712	166.608	2x2	68.386	48 P	114%		12.161.295	72,99
5	Kigali-Kibuye	288	257	74.016	1	34.262	66 P	159%		4.610.324	62,28
6	Kigali-Butare	270	732	197.640	2x2	96.846	66 P	157%		12.311.932	62,29
7	Butare-Cyangugu	315	261	82.194	1x2	28.694	55 P	130%		5.606.447	68,21
9	Ruhengeri-Gitarama	216	189	40.824	1	24.404	64 P	154%		2.349.695	57,55
10	Gisenyi-Ruhengeri	124	540	69.440	2x2	86.951	80 P	191%		4.348.617	62,62
10B	Ruhengeri-Cyanika	56	99	5.544	1	11.492	58 P	138%		361.365	65,18
11	Gisenyi-Kibuye	216	96	20.736	1	15.961	83 P	198%		1.543.290	74,42
12	Cyangugu-Kibuye	263	98	25.774	1	14.480	73 P	176%		1.200.626	46,58
13	Kigali-Ngenda	210	136	26.130	1	13.634	50 P	119%		1.111.753	42,54
14-1	Kigali-ville	75	10.790	129.360	24	258.454	24 P	57%		2.584.540	19,97
-2	Kigali-Kanombe	30	933	27.990	4	58.976	31 P	75%		1.245.072	44,48
-4	Kigali-Nyacyonga	30	818	24.540	4	42.046	25 P	61%		774.225	31,54
-5	Kigali-Kinyinya	32	108	3.456	3	4.085	19 P	45%		153.460	44,40
17	Cyanika-Bugarama	78	221	16.948	2	29.728	67 P	160%		933.344	55,07
20	Kigali-Ruyenzi	24	718	17.232	4	28.169	19 P	47%		714.325	41,45
22	Butare-Akanyaru	64	367	23.498	2	40.989	55 P	133%		1.057.771	45,01
21	Kigali-Kabuga	50	259	12.950	2	20.002	38 P	92%		324.980	25,09
24	Butare-Ndago	66	159	10.494	2	14.029	44 P	159%		515.272	49,10
26	Kibungo-Rwamagana	110	346	38.060	2	35.718	51 P	123%		1.179.090	30,97

27	Kibungo-Rusumo	128	229	29,312	2	36,426	79 P	189%	1,252,745	42,73
28	Byumba-Gatsibo	52	282	14,644	2	15,162	26 P	64%	664,925	45,40
29	Byumba-Ngarama	102	274	27,948	2	21,160	38 P	92%	1,037,095	37,36
33	Kigali-Butamwa	28	48	1,344	3	2,512	26 P	63%	42,150	31,36
4&10	Kigali-Gisenyi	374	92	34,408	1/7	9,333	50 P	120%	1,523,250	44,21

TOTAL: 1,302,392 Km 1,118,633 P 67,340,847 F

INCONNU

+ 710,128 F

- Gov.Requisitoir: 3,441,345 F
- Manquants Conv.: 3,067,136 F
- (D) - (E) - (F) = Cash (Caisse) 68,050,975 F (D)
- 61,542,494 F

Janvier à juin = 15,958,179 F
 Juillet à dec. = 51,382,668 F
 Total : 67,340,847 F

MOYENNE PAR KM ET PAR LIGNE 1976

<u>Priorité:</u>	<u>Ligne N°</u>	<u>: Km parcours</u>	<u>: Recettes Totale:</u>	<u>Moyenne par Km</u>
1	11	20.736 Km	1.543.298 F	74,42 F/Km
2	4	166.608	12.161.295	72,99
3	7	82.194	5.606.447	68,21
4	10B	5.544	361.365	65,18
5	10	69.440	4.348.617	62,62
6	6	197.640	12.311.932	62,29
7	5	74.016	4.610.324	62,20
8	9	40.824	2.349.695	57,55
9	17	16.948	933.344	55,07
10	24	10.494	515.272	49,10
11	3	83.130	3.876.852	46,63
12	12	25.774	1.200.626	46,58
13	28	14.644	664.925	45,40
14	22	23.498	1.057.771	45,01
15	14-2	27.990	1.245.072	44,48
16	14-5	3.456	153.460	44,40
17	4et10	34.408	1.523.250	44,27
18	27	29.312	1.252.745	42,73
19	13	26.130	1.111.753	42,54
20	1	89.152	3.765.924	42,24
21	20	17.232	714.325	41,45
22	29	27.498	1.037.095	37,10
23	14-4	24.540	774.225	31,54
24	33	1.344	42.150	31,36
25	26	38.060	1.179.090	30,97
26	21	12.950	324.980	25,09
27	14-1	129.360	2.584.540	19,97
28	2	9.020	90.475	10,03

SITUATION DES FOURNISSEURS AU 31 MARS 1977

NOM DU RAISON SOCIALE	! MONTANT	! PAIEMENTS ULTERIEURS
1. A.C.P.C. KAMPALA	! 5.215.031	! Sans mouvement
2. MAGERWA	! 4.989.757	! 200.000
3. FACTURES A RECEVOIR	! 4.949.764	! voir crédit documentaire
4. SOMIRWA	! 3.316.085	!
5. E.R.P. (TEXACO)	! 2.865.555	! 1.788.705
6. FINA RWANDA	! 2.593.860	! sans mouvement
7. TELECOMMUNICATIONS	! 1.808.756	!
8. IMPRIMERIE NATIONALE DU RWANDA	! 1.446.138	!
9. AMI RWANDA	! 1.298.721	!
10. STAR FIAT	! 1.110.904	!
11. STIR	! 948.700	!
12. ELECTROGAZ	! 807.259	!
13. AUTO SUPPLIERS	! 731.154	!
14. VAN DER LOO	! 526.750	! sans mouvement
15. IMPRIMERIE KABGAYI	! 477.010	! 477.010
16. BANDALI	! 491.450	! sans mouvement
17. SOCICAR (BP BUTARE)	! 393.881	! 378.277
18. ETS. RWANDAIS	! 370.540	!
19. N.A.H.V.	! 326.510	!
20. HATTON & COOKSON	! 217.030	! sans mouvement
21. SCHMITZ	! 189.429	! sans mouvement
22. SULFIKAR	! 124.200	! idem
23. OLD EAST	! 86.626	!
24. HMVA HASSAN	! 78.991	!
25. ASAF	! 72.000	! sans mouvement
26. B.P. CYANGUGU	! 69.461	! idem
27. MANUMETAL	! 67.784	! idem
28. MININTER	! 65.000	! idem
29. RAJANS	! 63.638	! idem
30. CHANIC	! 46.954	! idem
31. KASSAM	! 41.940	! idem
32. AIR RWANDA	! 39.660	! idem
33. HOTEL DIPLOMATES	! 25.655	!
34. PRESIDENCE R. R.	! 24.950	!
35. METALUSA	! 24.073	! idem
36. A.T.S. KIMIHURURA	! 22.730	!
37. RWANDA MOTORS	! 18.103	!
38. SERVICE AGRI	! 17.150	! idem
39. LA RWANDAISE	! 15.310	!

40. COSTA QUINCAILLERIE	!	14.570	!	
41. MURRI FRERES	!	13.637	!	
42. RWAUTOPARTS	!	9.800	!	!sans mouvement
43. CHARLES LE JEUNE	!	8.300	!	idem
44. PANS RUHENGRI	!	8.299	!	idem
45. RUZIMECA	!	7.520	!	idem
46. STATION MOBIL	!	4.557	!	idem
47. MOBIL GISENYI	!	3.839	!	idem
48. SERVICES FINANCES	!	3.682	!	idem
49. REBAR	!	3.040	!	idem
50. DARHAM PAL VERMA	!	2.452	!	idem
51. MERA (GIKONDO)	!	1.740	!	idem
52. BUROMECA	!	1.500	!	idem
53. MATON	!	1.460	!	idem
54. FINA BUTARE	!	1.344	!	idem
55. RAMZANS	!	1.200	!	idem
56. ETIRU	!	1.050	!	idem
57. COOPTHE SHAGASHA	!	839	!	idem
58. MOBIL BUTARE	!	485	!	idem
59. NASSOR MOHAMED	!	402	!	idem
60. STATION GITARAMA	!	285	!	idem
61. UTEMA TRAVHYDRO	!	100	!	idem
TOTAL		<u>36.068.810</u>	!	

.../...

REPUBLIQUE RWANDAISE
 MINISTERE DES POSTES
 ET DES COMMUNICATIONS
Service de la RTP

ANNEXE XII: Lignes

Ligne 1: KIGALI-ZAZA

Kigali	Km	Frs
Remera	10	20
Rusororo	25	50
Ruhanga	31	60
Gahengeri	41	80
Musha	47	95
Kugasi	54	110
RUHIMBI	56	110
Rwamagana	58	115
Nsinda	65	130
Kayonza	75	150
Nyamirama	85	170
Kabarondo	93	185
Remera	101	200
Kibungo	112	225
Kugati	123	245
ZAZA	134	270

Ligne 4: KIGALI-RUHENGERI

Kigali	Km	Frs
Karuruma	8	15
Ngilyi	14	30
Rutongo	24	50
Mugambazi	28	55
Remera	38	75
Mbogo	42	85
Rulindo	51	100
Base	61	125
NYacyina	68	135
Karambo	72	145
Gakenke	82	160
Buranga	89	170
Kivuruga	93	185
Kabana	100	200
Mukinga	106	210
Nyakarambi	109	220
RUHENGERI	118	235

Ligne 2: KIGALI-KAGITUMBA

Kigali	km	Frs
Remera	10	20
Rusororo	25	50
Ruhanga	31	60
Gahengeri	41	80
Musha	47	95
Kugasi	54	110
Ruhimbi	56	110
Rwamagana	58	115
Nsinda	65	130
Kayonza	75	150
Gahini	84	170
Gakenke	102	205
Kiziguro	110	220
Mudatemwa	112	225
Rwagitima	123	245
Mubukomane	128	255
Gabiro	141	280
Ryabega	162	325
Gasheshe	186	370
KAGITUMBA	204	410

Ligne 5: KIGALI-KIBUYE

Kigali	Km	Frs
Nyabarongo	10	20
Runda	20	40
Kamonyi	25	50
Rugobagoba	30	60
Musambira	38	75
Gitarama	53	105
Meru	56	110
Mwaka	76	150
Nyabarongo	80	160
Nyange	86	170
Rufungo	98	195
Birambo	103	205
Ryabisina	113	225
Rubengera	125	250
Kibuye	144	290

Ligne 6: KIGALI-BUTARE

Kigali	Km	Frs
Nyabarongo	10	20
Runda	20	40
Kamonyi	25	50
Rugobagoba	30	60
Musambira	38	75
Gitarama	53	105
Kabgayi	56	110
Kirengeri	63	125
Ruhango	78	155
Gatagara	85	170
Nyabisindu	95	190
Songa	101	200
Kinkanga	109	220
Rubona	117	235
Save	123	245
BUTARE	135	270

ligne 3: KIGALI-Byumba

Kigali	km	Frs
Karuruma	8	15
Ngilyi	14	30
Shengampuli	24	50
Cyamutara	33	65
Rwesero	37	75
Kigabiro	44	95
Rutare	50	100
Kinyami	57	115
Cyuru	622	125
Kageyo	71	140
Byumba	75	150

.../...

Ligne 7: BUTARE-CYANGUGU

Byumba	km	Frs
Tare	9	20
Kizi	20	40
Cyanika	26	50
Gikongoro	29	60
Kigeme	33	65
Kitabi	57	115
Mushabarara	64	130
Pindura	92	185
Karamba	113	225
Ntendezi	130	260
Giheke	140	280
Gihundwe	154	310
Cyangugu	158	315

Ligne 8: BUTARE-KIBUYE

Butare	Km	Frs
Save	12	25
Rubona	23	45
Kinkanga	26	50
Songa	30	60
Nyanza	40	80
Rushoka	49	100
Gitwe	62	125
Karambi	66	130
Muremera	74	150
Kilinda	81	160
Nganzo	86	170
Birambo	92	185
Mukambazi	95	190
Rugabano	100	200
Kayehzi	116	230
KIBUYE	129	260

Ligne 9: RUHENGARI-GITARAMA

Ruhengeri	Km	Frs
Kinkware	11	20
Vunga	23	45
Masangano	30	60
Rukaragata	52	105
Ngororero	55	110
Cyome	72	155
Songa	78	160
Mushishiro	88	175
Ndiza	89	180
Mutondo	99	200
GITARAMA	108	215

Ligne 10 RUHENGARI-GISENYI

Ruhengeri	Km	Frs
Gataraga	9	20
Rwankezi	18	40
Vunga	23	45
Mukamira	28	55
Jenda	33	65
Kora	36	70
Kijote	40	80
Mutura	47	95
Mahoko	56	110
Nyundo	58	115
Rugerero	61	125
GISENYI	63	130

Ligne 10B RUHENGARI-CYANIKA

Ruhengeri	Km	Frs
Kamunaze	8	15
Ntaruka	13	25
Kinoni	17	35
Rugarama	20	40
Kidaho	24	45
CYANIKA	28	55

Ligne 11 GISENYI-KIBUYE

Gisenyi	Km	Frs
Bugarama	9	20
Nyamyumba	18	35
Nyamyumba	21	40
Kinunu	24	50
Kayove	51	100
Gisiza	62	125
Crête Congo	73	145
Mushubati	82	165
Rubengera	90	180
KIBUYE	108	215

Ligne 12 KIBUYE-CYANGUGU

Kibuye	Km	Frs
Kiraro	15	30
Mubuga	18	35
Gishyita	24	50
Ngoma	30	60
Mugonero	36	70
Kibingo	40	80
Rwamatamu	46	90
Karengera	56	110
Kilimbi	64	130
Buhoro	69	140
Kirambo	76	150
Nyamasheke	89	170
Bitore	94	190
Ntendezi	102	205
Gihehe	112	225
Gihundwe	126	250
CYANGUGU	130	260

Ligne 13 KIGALI-NYAMATA

Kigali	Km	Frs
Gikondo	6	10
Kicukiro	10	20
Gahanga	18	35
Nyabarongo	23	45
Kanzenze	24	50
Kayenzi	32	65
NYAMATA	37	75

Ligne 13B NYAMATA-RWABUSORO

Nyamata	Km	Frs
Maranyundo	3	5
Gahembe	6	10
Muyenzi	10	20
Mayange	14	30
Lirima	16	35
Gako	17	35
Kagasa	21	40

Ligne 13B NYAMATA-NGENDA

Isar - Karama	22	45
Kibugabuga	29	60
Burenge	38	75
Rutonde	45	90
Munazi	53	105
Ruhuha	55	110
Nyarugenge	59	120
(Marché)		
RWABOSORO	61	125

Ligne 15 BUTARE-GIKONGORO

Butare	Km	Frs
Tare	9	20
Kizi	20	40
Cyanika	26	50
GIKONGORO	29	60

Ligne 17 CYANGUGU-BUGARAMA

Cyangugu	Km	Frs
Mutongo	8	15
Karangiro	10	20
Nyakarenzo	13	25
Kamushya	15	30
Rango	17	35
Gashonga	21	40
Gishoma	23	45
Mushoka	27	55
Nzahaha	31	60
Gihundwe	35	70
BUGARAMA	39	80

Ligne 14-2 KIGALI-KANOMBE

Kigali	Km	Frs
Gikondo	6	10
Kicukiro	8	15
Remera	13	20
KANOMBE	16	30

Ligne 14-3 KIGALI-NYABARONGO

Kigali	Km	Frs
Nyabugogo	5	10
Muhanda		15
Nyabarongo	9	20

Ligne 14-4 KIGALI-NYACYONGA

Kigali	Km	Frs
Nyabugogo	5	10
Karuruma		20
NYACYONGA	16	30

Ligne 14-5 KIGALI-KINYINYA

Kigali	Km	Frs
Kinamba	4	10
Kakiru	4 1/2	10
Gaculiro	6	15
Nyarutarama	12	25
KINYINYA	16	30

Ligne 20 KIGALI-RUYENZI

Kigali	Km	Frs
Nyabugogo	5	10
Nyabarongo	9	20
RUYENZI	12	25

Ligne 21 KIGALI-KABUGA

Kigali	Km	Frs
Gikondo	6	10
Kicukiro	8	15
Remera	13	20
R/Ndera	16	30
R/Masaka	20	40
KABUGA	25	50

Ligne 18 GISENYI-MUKAMIRA-NGORORERO

Gisenyi	Km	Frs
Rugerero	7	15
Nyundo	9	20
Mahoko	12	25
Mutura	20	40
Kijote	27	55
Kora	32	65
Jenda	35	70
Mukamira	40	80
Busoro	47	95
Munyawike	52	105
Karago	55	110
Rambura	57	115
Gasiza	60	120
Giciye	65	130
Gaseke	70	140
Hindiro	75	150
Rukaragata	95	190
NGORORERO	100	200

Ligne 22 BUTARE-AKANYARU

Butare	Km	Frs
Tumba	5	10
Mubumbano	10	20
Nyanza	13	25
Kigembe	22	45
Murama	25	50
Nyakabanda	28	55
AKANYARU	32	65

Ligne 23 KIGALI-BUTARE VIA MAYAGA

	<u>Km</u>	<u>Frs</u>
KIGALI	0	0
Nyabarongo	10	20
Runda	20	40
Kamonyi	25	50
Rugobagoba	30	60
Nyamiyaga	35	70
Mukinga	40	80
Nyarugenge	47	95
Kinazi	54	110
Mutima	60	120
Gako	63	125
Busoro	70	140
Mukoma	75	150
Nyamiyaga	83	165
Kibilizi	88	175
Bugali	99	200
Mbogo	105	210
Musha	115	230
Mpingaya	120	240
(Mitali)		
Gatoke	125	250
Kinteko	131	260
BUTARE	135	270

Ligne 24 BUTARE-KIBEHO

	<u>km</u>	<u>Frs</u>
BUTARE	0	0
Matyazo	3	10
Muyogoro	7	15
Gatobwe	11	20
Kabilizi	18	35
Mpunge	27	55
Rubona	30	60
NDAGO	33	65

Ligne 25 GIKONGORO-NYABISINDU

	<u>Km</u>	<u>Frs</u>
GIKONGORO	0	0
Carrefour	6	10
Cyanika	13	25
Nyanzoga	17	35
Kirambi	Arrêt provisoire	
Mubuga	25	50
Rwesero	30	60
NYABISINDU	36	75

Ligne 26 KIBUNGO-ZAZA-RWAMAGANA

	<u>Km</u>	<u>Frs</u>
KIBUNGO	0	0
Gahulire	5	10
Gati	11	20
Ruhogo	15	30
ZaZa	22	45
Karembo	22	45
Kirwa		
Nkungu		
Sibayire		
RWAMAGANA		

Ligne 27 KIBUNGO-RUSUMO

	<u>Km</u>	<u>Frs</u>
KIBUNGO	0	0
Cyansemakamba	3	5
Gahima	7	15
Kibaya	14	35
Rukira	18	35
Rubuye	24	50
Gatore	30	60
Kirehe	38	75
Nyakarambi	41	80
Rwanteru	46	95
Rusozi	51	100
Kiyanza	60	120
RUSUMO	64	130

Ligne 28 KIBUNGO-SAKE

	<u>Km</u>	<u>Frs</u>
KIBUNGO	0	0
Gahulire	2	5
Gahororo	8	15
Kansana	10	20
Gashanda	13	25
Munega	18	35
Kinihira	20	40
Shuli	23	45
SAKE	26	50

Ligne 29 BYUMBA-NGARAMA

	<u>Km</u>	<u>Frs</u>
BYUMBA	0	0
Kageyo	5	10
Rukomo	8	15
Cyuru	11	20
Kiziba	15	30
Kagamba	18	35
Bulimbi	25	50
Kirwa	27	55
Walufu	33	65
Nyagahanga	38	75
Nyarukoni	41	80
Gatsibo	44	90
Gitinda	47	95
Gatungo	49	100
NGARAMA	51	105

Ligne 30 BYUMBA-BASE

	<u>Km</u>	<u>Frs</u>
BYUMBA	0	0
Hôpital	1	5
Kabuga	8	15
Cyaro	10	20
Kirenge	13	25
Gacaca	16	30
Miyove (centre de négoce)	20	40
Masogwe	23	45
Rusasa	26	50
Rweli	33	65
Cyohoha	38	75
Kiruli	41	80
Base (centre de négoce)	43	85
BASE (bifurcation KIS-RUH)	44	90

Ligne 31 BYUMBA-CYANIKA

	<u>Km</u>	<u>Frs</u>
BYUMBA	0	0
Kavure	8	15
Mutulirwa	14	30
Kagorogbro	17	35
Bungwe	20	40
Gatebe	24	50
Kivuye	29	60
Buhita	41	80
Bukaragata	44	90
Kabyaza	49	100
Rusumo	59	120
Isalamu	62	125
Kageyo	68	140
Gitare	73	145
Kidaho	75	150
CYANIKA	79	160

Ligne 32 BYUMBA-GATUNA

	<u>Km</u>	<u>Frs</u>
BYUMBA	0	0
Kibali	2	5
Ngondole	7	15
Mulindi	17	35
Maya	20	40
Kivuruga	25	50
Kibura	27	55
GATUNA	32	65

L'EXPLOITATION DE LA R.T.P.

HORAIRE DES AUTOBUS:

LIGNE	DEPART	ARRIVEE	DEPART	ARRIVEE	OBSERVATION
1- KIGALI -ZAZA	! 7H00	! 11H30	! 12H30	! 17H15	!Tous les jours
2- KIGALI- KAGITUMBA	! 9H00	! 15H00	! 9H00	! 16H30	!Lundi, merc, samedi
3- KIGALI- BYUMBA	! 8H00	! 10H30	! 13H00	! 16H30	!Tous les jours
A.4-KIGALI- RUHENGARI	! 6H30	! 10H30	! 12H00	! 16H00	!Tous les jours
b) " - "	! 8H00	! 11H30	! 13H00	! 17H15	!Tous les jours
c) " - "	! 10H30	! 13H30	! 14H30	! 19H30	!Tous les jours
B.4-a) RUHENGARI-KIGALI	! 7H00	! 10H30	! 12H00	! 16H00	!Tous les jours
b) RUHENGARI-KIGALI	! 8H00	! 11H30	! 13H30	! 17H15	!Tous les jours
A.5-a) KIGALI-KIBUYE	! 7H00	! 11H30	! 12H30	! 17H30	!Tous les jours
b) KIBUYE-KIGALI	! 7H00	! 11H30	! 12H30	! 17H30	!Tous les jours
A.6-a) KIGALI-BUTARE	! 6H30	! 10H30	! 12H00	! 16H00	!Tous les jours
b) KIGALI-BUTARE	! 8H00	! 11H30	! 13H00	! 17H15	!Tous les jours
c) KIGALI-BUTARE	! 10H30	! 13H30	! 14H30	! 19H15	!Tous les jours
B.6-a) BUTARE-KIGALI	! 6H30	! 10H30	! 12H00	! 16H30	!Tous les jours
b) BUTARE-KIGALI	! 8H00	! 11H30	! 13H00	! 17H15	!Tous les jours
A.7- CYANGUGU-BUTARE	! 7H00	! 12H00	! 13H00	! 18H00	!Tous les jours
B.7- BUTARE-CYANGUGU	! 7H00	! 12H00	! 13H00	! 18H00	!Tous les jours
8- BUTARE-KIBUYE	! 7H00	! 11H00	! 12H30	! 17H30	!Lundi, Merc. et Samedi
9- RUHENGARI-GITARAMA	! 8H30	! 12H00	! 13H00	! 17H15	!Tous les jours
10-a) RUHENGARI-GISENYI	! 7H15	! 9H30	! 10H00	! 12H15	!Tous les jours
b) GISENYI-RUHENGARI	! 7H15	! 10H30	! 13H00	! 16H00	!Tous les jours
c) RUHENGARI-CYANIKA	! 8H00	! 9H15	! 9H30	! 12H00	!Tous les jours
d) RUHENGARI-CYANIKA	! 13H00	! 14H15	! 14H30	! 15H45	!Tous les jours
11- GISENYI-KIBUYE	! 7H30	! 11H00	! 12H30	! 17H00	!Lundi, jeudi, Samedi
12- a) KIBUYE-CYANGUGU	! 7H15	! 12H00	! 13H00	! 17H00	!Lundi, merc. et Samedi
b) CYANGUGU-KIBUYE	! 7H15	! 12H30	! 13H00	! 17H30	!Tous les jours
13- KIGALI-NYAMATA-NGENDA	! 7H00	! 11H40	! 12H30	! 17H00	!Tous les jours
14-A-1-Ville	! 6H00	! 10H30	! 11H30	! 15H30	!Tous les jours
2-VILLE	! 6H00	! 8H00	! 12H00	! 14H30	!Tous les jours
3-VILLE	! 6H00	! 8H00	! 12H00	! 14H30	!Tous les jours
4-GIKONDO	! 6H15	! 7H30	! 11H55	! 14H30	!Tous les jours
B-1-KANOMBE	! 5H30	! 8H45	! 12H00	! 14H30	!Tous les jours DimH
14-D-KIGALI-NYACYONGA	! 5H30	! 7H30	! 12H00	! 14H15	!Tous les jours
15-BUTARE-GIKONGORO	! 9H00	! 12H00	! 13H00	! 16H00	!Tous les jours
16-BUTARE-VILLE	! 6H15	! 8H00	! 12H00	! 14H30	!Tous les jours
17-CYANGUGU-BUGARAMA	! 7H15	! 9H30	! 10H20	! 12H00	!Tous les jours
18-GISENYI NGORORERO	! 8H00	! 11H30	! 13H00	! 17H00	!Mardi, jeudi, samedi
19-KIGALI-RUTONGO	! 5H30	! 8H30	! 17H25	! 18H40	!Tous les jours
20-KIGALI-RUYENZI	! 5H30	! 7H30	! 12H00	! 14H15	!Tous les jours
21-KIGALI-KABUGA	! 5H25	! 6H15	! 6H25	! 7H00	!Tous les jours
22-BUTARE-AKANYARU	! 8H30	! 10H00	! 10H15	! 11H45	!Tous les jours
23-KIGALI-MAYAGA	! 7H00	! 12H00	! 12H30	! 17H30	!Lundi, jeudi, samedi, AM
24-BUTARE-KIBEHO-NDAGO NDAGO	! 7H30	! 9H30	! 9H45	! 12H30	!Tous les jours
25-KIKONGORO-NYABISINDU	! -	! -	! 13H15	! 16H30	!
26-KIBUNGO-ZAZA-RWANAGANA	! 8H30	! 10H15	! 10H30	! 13H30	!Tous les jours
27-KIBUNGO-RUSUMU	! 7H15	! 10H00	! 10H30	! 13H30	!Tous les jours
28-KIBUNGO-SAKE	! 14H30	! 15H00	! 15H30	! 16H30	!Tous les jours
29-BYUMBA-NGARAMA	! 8H30	! 11H00	! 11H30	! 16H00	!Mardi, jeudi et samedi
30-BYUMBA-BASE	! 8H00	! 10H30	! 11H00	! 15H00	!Tous les jours
31-BYUMBA-CYANIKA	! 8H00	! 10H30	! 13H00	! 17H00	!Mardi, jeudi, samedi

17- b) CYANGUGU-BUGARAMA! 7H15! 9H30 !13H00 !15H40 !Tous les jours
16- b) BUTARE-VILLE ! 6H15! 8H00 !16H00 !19H00 !Tous les jours

EXPLOITATION DE LA R.T.P. KIGALI.-

ANNEXE XIV

Coût de la Commission

Tout en reconnaissant les difficultés de calculer un coût complet consécutif aux travaux de la commission, on peut classer dans deux catégories les coûts ou les frais dont la commission a été l'occasion: le manque à gagner résultant de la disponibilité des membres de la commission ou de certains services de la R.T.P. et les frais de déplacement lors d'une visite des succursales de la Régie.

Dans la mesure où leurs attributions habituelles le leur permettaient, les membres de la commission, pris individuellement, ont été plus ou moins disponibles pour les travaux de la commission. De même tel agent de la R.T.P. a eu à interrompre son travail ordinaire pour fournir à la commission des informations qu'elle jugeait indispensables.

Bien que la collaboration tant des membres de la commission que du personnel de la R.T.P. ait été variable, leur disponibilité constitue indubitablement un manque à gagner pour leurs services habituels, donc un coût relatif aux travaux de la commission.

Pour les visites faites par la commission (un membre a été une fois empêché) et les experts du Ministère des Travaux Publics et de l'Equipement (3 personnes) dans les succursales de la R.T.P. le 11 juillet 1977 à Ruhengeri, le 12 juillet 1977 à Butare et le 13 juillet 1977 à Cyangugu, la R.T.P. a eu à supporter les frais suivants:

- Affrètement d'avion: 23.700.- FRW + 51.200.- FRW +
19.200.- FRW = 103.900.- FRW
 - Indemnités de restaurant { 7 x 3 x 600.- FRW = 12.600.- FRW
1 x 2 x 600.- FRW = 1.200.- FRW
-
- T O T A L = 117.900.- FRW.

La commission formule le voeu que les conclusions auxquelles elle a abouti puissent couvrir au moins les coûts qu'elle a occasionnés.

Handwritten signature