



**Nouveau partenariat pour le
développement de l'Afrique (NEPAD)
Programme détaillé pour le
développement de l'agriculture africaine
(PDDAA)**



**Organisation des Nations Unies
pour l'alimentation et l'agriculture
Division du Centre d'investissement**

GOVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE CENTRAFRICAINE

APPUI À LA MISE EN ŒUVRE DU NEPAD–PDDAA

**TCP/CAF/2905 (I)
(NEPAD Ref. 05/43 F)**

Volume II de IV

PROFIL DE PROJET D'INVESTISSEMENT BANCABLE

**Appui à la réhabilitation, construction et entretien des pistes rurales
pour le désenclavement des zones de production à fort potentiel
pour un meilleur accès aux marchés**

Décembre 2005

République centrafricaine: Appui à la mise en œuvre du NEPAD–PDDAA

Volume I: Programme national d'investissement à moyen terme (PNIMT)

Profils de projets d'investissement bancables (PPIB)

Volume II: Appui à la réhabilitation, construction et entretien des pistes rurales pour le désenclavement des zones de production à fort potentiel pour un meilleur accès aux marchés

Volume III: Appui au développement des filières semencières

Volume IV: Appui au développement de la filière manioc

PROFIL DE PROJET D'INVESTISSEMENT BANCABLE DU NEPAD-PDDAA

Pays: République centrafricaine

Secteur d'activité: Désenclavement des zones de production

Titre du projet proposé: **Appui à la réhabilitation, construction et entretien des pistes rurales pour le désenclavement des zones de production à fort potentiel pour un meilleur accès aux marchés**

Zone du projet: Onze préfectures du pays

Durée du projet: 5 ans en première phase

Coût total estimé: **72,06 millions de \$EU**

Financement envisagé:

<i>Source</i>	<i>Millions de FCFA¹</i>	<i>Millions de \$EU</i>	<i>% du total</i>
<i>Gouvernement</i>	7 523	14,41	20
<i>Institution(s) de financement</i>	26 330	50,44	70
<i>Bénéficiaires</i>	3 762	7,21	10
<i>Total</i>	37 615	72,06	100

¹ Equivalence monétaire:
Unité monétaire = franc CFA (FCFA)
1 \$EU = 522 FCFA
100 FCFA = 0,19 \$EU

RÉPUBLIQUE CENTRAFRICAINE

Profil de projet d'investissement bancable du PDDAA–NEPAD « Appui à la réhabilitation, construction et entretien des pistes rurales »»

Table des matières

Equivalence monétaire.....	iii
Abréviations.....	iii
I. CONTEXTE DU PROJET.....	1
A. Origine du projet.....	1
B. Généralités.....	1
II. ZONE DU PROJET.....	3
III. JUSTIFICATION.....	4
IV. OBJECTIFS.....	5
V. DESCRIPTION DU PROJET.....	5
A. Stratégie et techniques de construction, réhabilitation et entretien des pistes rurales.....	6
(i) Travaux de réhabilitation.....	6
(ii) Travaux d'entretien des pistes.....	6
B. Critères de choix.....	6
C. Composantes du projet.....	7
<i>Composante 1: Promotion de la mobilité des populations rurales à travers la réhabilitation et entretien des routes régionales et pistes rurales.....</i>	<i>7</i>
<i>Composante 2: Promotion de la mobilité des populations rurales à travers le développement des moyens intermédiaires des transports.....</i>	<i>9</i>
<i>Composante 3: Organisation et renforcement des capacités (formation et équipement) des acteurs du secteur des transports en milieu rural pour garantir l'opérationnalité des différentes composantes.....</i>	<i>9</i>
<i>Composante 4: Coordination et gestion du Projet.....</i>	<i>10</i>
VI. COÛTS INDICATIFS.....	10
VII. SOURCES DE FINANCEMENT ENVISAGÉES.....	10
VIII. BÉNÉFICES ATTENDUS.....	11
A. Bénéfices sociaux.....	11
B. Bénéfices économiques.....	11
(i) L'accès aux marchés et aux villes.....	11
(ii) Augmentation de la production.....	12
(iii) Création d'emplois.....	12
IX. DISPOSITIFS INSTITUTIONNELS DE MISE EN ŒUVRE.....	12
X. BESOINS EN ASSISTANCE TECHNIQUE.....	14
XI. PROBLÈMES EN SUSPENS ET ACTIONS PROPOSÉES.....	14
XII. RISQUES POTENTIELS.....	15

ANNEXES	17
Annexe 1: Carte de la zone du projet	19
Annexe 2: Carte routière de la République centrafricaine	21
Annexe 3: Cartes des pistes rurales dans la zone du projet	23
Annexe 4: Situation spécifique des routes régionales, des pistes rurales et des ouvrages d’art dans la zone du projet	31
Annexe 5: Liste des moyens de transport en RCA	33
Annexe 6: Estimation des coûts globaux des pistes retenus et détails sur la répartition annuelle des coûts sur la période du projet	35
Annexe 7: Détails explicatifs des coûts	41
Annexe 8: Cadre logique	47
Annexe 9: Chronogramme des activités du projet	49
Annexe 10: Principaux programmes et projets en cours dans le secteur	51

Equivalence monétaire (juin 2005)

Unité monétaire	=	franc CFA (FCFA)
522 FCFA	=	1,00 \$EU
656 FCFA	=	1,00 €

Abréviations

AFD	Agence française de développement
BAD	Banque africaine pour le développement
BADEA	Banque arabe de développement économique pour l’Afrique
BID	Banque islamique de développement
BM	Banque mondiale
CSLP	Cadre stratégique de lutte contre la pauvreté
CVEP	Comité villageois d’entretien des pistes
EPDA	Etude du plan directeur agricole
FAO	Organisation des nations unies pour l’alimentation et l’agriculture
FMI	Fonds monétaire international
KfW	Coopération financière allemande
MAE	Ministère de l’agriculture et de l’élevage
MASF	Ministère des affaires sociales et de la famille
MDR	Ministère de développement rural
MEFCP	Ministère des eaux, forêts, chasse et pêche
MTE	Ministère du tourisme et de l’environnement
MTE	Ministère du transport et des équipements
NEPAD	Nouveau partenariat pour le développement de l’Afrique
ONG	Organisation non gouvernementale
PDA	Plan directeur agricole
PDDAA	Programme détaillé pour le développement de l’agriculture africaine
PIB	Produit intérieur brut
PME	Petites et moyennes entreprises
PNIMT	Programme national investissement à moyen terme
PPIB	Profil de projets d’investissement bancables
PSSA	Programme spécial pour la sécurité alimentaire
PPTE	Pays pauvres très endettés
RCA	République centrafricaine
TCP	Programme de coopération technique
THIMO	Travaux à haute intensité de main-d’œuvre
UE	Union européenne

I. CONTEXTE DU PROJET

A. Origine du projet

I.1. Le projet d’appui à la réhabilitation/construction/entretien des pistes rurales pour le désenclavement des zones de production à fort potentiel pour un meilleur accès aux marchés, découle du pilier 2 du PDDAA–NEPAD et s’inscrit parmi les actions prioritaires du Plan directeur agricole (PDA) de la République centrafricaine. Il a été également identifié comme l’un des projets bancables du Programme National d’investissement à moyen terme (PNIMT) validé lors de l’atelier national de validation dudit document qui s’est tenu les 26 et 27 mai 2005 à l’Hôtel Oubangui à Bangui.

I.2. Ce projet entend contribuer à la lutte contre la pauvreté et à l’amélioration des conditions de vie des populations en milieu rural à travers le développement des infrastructures de base et des services de transport en milieu rural. Toute chose qui devrait faciliter l’accessibilité et la mobilité des populations dans ces zones.

B. Généralités

I.3. La République centrafricaine (RCA) compte une population d’environ 3 800 000 habitants en 2003 répartie sur un territoire de 623 000 km², soit près de 6 hab./km². La population, à dominante rurale, croît au taux de 2,3% l’an et se caractérise par une prédominance de la population féminine qui représente 54% du total, une forte proportion de jeunes de moins de 25 ans (52%) et une faible représentation de la tranche d’âge de plus de 65 ans (3%).

I.4. Le *système d’exploitation agricole dominant* est la polyculture associée au petit élevage (caprins, ovins, porcins et volailles). Les exploitations se caractérisent par leur taille modeste (1,5 à 2 ha), la pratique de cultures itinérantes sur brûlis, des techniques de production peu intensives (équipements rudimentaires, faible utilisation de semences améliorées et d’engrais) et un faible niveau de rendement. Les types d’assolement combinent cultures pérennes (café, palmier à huile, bananes) et manioc en zone forestière, coton, manioc et céréales en zone de savanes, céréales seules en zone sahélienne. A l’exception des plantations industrielles privées de café et de palmier à huile enregistrées auprès des services cadastraux, la majorité des exploitations agricoles relèvent du régime foncier coutumier dont le principe de base est celui du « droit de la hache » selon lequel la terre appartient à celui qui la défriche et la cultive. L’effectif des exploitations agricoles centrafricaines est en moyenne de 5,6 personnes par exploitation agricole. Le nombre d’actifs agricoles par exploitation est de 2,5 actifs, soit un ratio nombre d’actifs sur nombre de personnes de 45%.

I.5. Ces dernières années, la RCA connaît une situation de déficit de production agricole dû soit à l’insécurité qui sévit en milieu rural, au sous-équipement des exploitations et à la faiblesse des rendements et de structures d’appui à la production. Certaines régions sont excédentaires, tandis que d’autres vivent dans une situation d’insécurité alimentaire avancée. Les échanges de produits entre ces zones sont rendus difficile en raison du mauvais état des infrastructures de transport.

I.6. Les *infrastructures routières* sont constituées de:

- *Routes nationales* pour environ 4 000 km. Ce sont les voies de pénétration qui rayonnent à travers le territoire, à partir du point central, Bangui. Le long de ces axes, le trafic diminue à mesure que l’on s’éloigne de la capitale, à l’exception des routes tchadiennes et camerounaises. Ce réseau dessert tous les principaux centres urbains, et son entretien est de ce fait primordial pour la vie économique du pays. Parallèlement à ce rôle d’irrigation du pays et de drainage des produits, ce réseau joue un rôle très important de collecteur

dans l'exode rural; le fait que Bangui soit le point central explique en partie, la croissance démographique rapide, fruit de l'exode rural. La stabilité de la population est donc bien moindre le long de ce réseau.

- **Routes régionales** pour environ 6 000 km. Leur fonction principale est de relier entre eux les centres urbains (cas de la majorité des routes nationales). Ce réseau joue un rôle très important dans l'aménagement du territoire, car c'est par lui que se développent les relations interpréfectures, seules capables de faire contrepoids à l'attraction de Bangui.
- **Pistes rurales.** Il convient de les appeler pistes de collecte ou de production, pour bien marquer leur fonction. Ce réseau couvre environ 11 000 km, et développe un très faible trafic. Ces pistes sont alors comparables aux capillaires d'un système sanguin.

I.7. Pour faciliter l'établissement des priorités dans le programme d'entretien de ces pistes, les services compétents d'alors procédaient à leur **catégorisation**. C'est ainsi que l'on pouvait distinguer:

- **Pistes rentables:** Forte ou moyenne production agricole, une densité de population au kilomètre de piste.
- **Pistes non rentables mais desservant des zones potentiellement riches:** La production et la population ne peuvent justifier l'entretien de cette catégorie de pistes; mais plutôt, du fait de la richesse des terres traversées et qui sont appelées à se développer considérablement.
- **Pistes non rentables et en déclin:** La production est faible, la population a émigré en partie et continue encore: cas des zones diamantifères et périphériques. Le volume des échanges divers diminue.

I.8. Les responsabilités politique et technique de l'ensemble du réseau routier sont du ressort du Ministère de l'équipement et des transports. Elles sont assumées par les Directions régionales et subdivision des travaux publics à l'intérieur du pays.

I.9. Il a été institué une collecte de taxes au niveau des consommateurs des hydrocarbures (10% du prix de vente d'un litre de carburant) qui constituent les principales recettes qui alimentent le Fonds routier. En outre, les autres recettes du Fonds routier proviennent des locations des engins routiers par les entreprises privées, les frais de ponts bascules et les frais de péage des axes bitumés.

I.10. Il convient de signaler qu'une cellule interministérielle de planification et de coordination des travaux de pistes rurales est mise au niveau central. Cette cellule, regroupant les responsables des travaux publics et du développement rural, se réunit au début et en fin de campagne routière pour évaluer les travaux réalisés.

I.11. L'**enclavement** du pays constitue un frein très important au développement des activités économiques et agricoles. Les infrastructures routières du pays sont constituées de: (i) 4 000 km de routes nationales, dont 683 km de routes bitumées; (ii) et de 15 268 km de routes secondaires et de pistes rurales. A l'intérieur, la quasi-totalité des pistes agricoles et pastorales, environ 11 000 km, desservant les zones de production sont impraticables en saison des pluies et difficilement carrossables en saison sèche, ce qui rend difficile, voire impossible pour certaines zones, la collecte et la commercialisation des produits agricoles, ainsi que les autres échanges vitaux à l'économie des zones rurales. L'état actuel des routes régionales et des pistes rurales ainsi que celui des ouvrages d'art sont présentés à l'annexe 4.

I.12. L’enclavement extérieur renchérit les coûts de production à travers les consommations intermédiaires importées, limite l’industrialisation du pays et diminue la compétitivité de la production nationale sur le marché international. Les ports maritimes les plus proches sont distants respectivement de 1 500 km (port de Douala par la route) et 1 800 km (port de Pointe Noire par la voie fluviale) de Bangui.

I.13. Les *routes régionales* et les *pistes rurales*, on le sait, ont comme fonction première l’acheminement des moyens de production pour l’agriculture et des produits agricoles vers les marchés et les centres urbains. Malheureusement, en RCA comme dans la plupart des pays africains, les transports ruraux sont confrontés aux principaux problèmes suivants:

- la mauvaise qualité des routes, l’inadaptation et l’insuffisance des services et moyens de transport;
- l’absence d’aide à la gestion de l’entretien des pistes rurales;
- l’incertitude sur le mécanisme de financement en milieu rural;
- le déficit dans la mobilisation des ressources financières nécessaires à l’exécution de l’entretien des pistes;
- l’absence de coordination des actions dans le domaine de transport en milieu rural.

II. ZONE DU PROJET

II.1. Dans un contexte de mise en œuvre d’un programme national de lutte contre la pauvreté, le projet appui à la réhabilitation, construction et entretien des pistes rurales pour le désenclavement de zone de production à fort potentiel et pour un meilleur accès aux marchés, remplit une fonction d’appui au développement des filières agricoles retenues de façon prioritaire dans le PNIMT. Il s’agit des projets:

- Appui au développement des filières semencières, et
- Appui au développement de la filière manioc.

II.2. Onze préfectures, dont quatre en zone des forêts et sept en zone des savanes, sont retenues pour l’exécution du projet (annexe 2). Il s’agit de:

- zone des forêts: Lobaye, Mambéré–Kadéï, Basse Kotto et Mbomou;
- zone des savanes: Ombella–M’Poko, Nana–Mambéré, Ouham, Ouham–Pendé, Kémo, Nana Gribizi et Ouaka.

II.3. *Préfectures de la Lobaye, de la Mambéré–Kadéï, de la Basse Kotto et du Mbomou.* Ces préfectures sont situées en zone forestière (zone 1) dans le Sud et l’Ouest du pays (Lobaye) et le Sud–Est (Basse–Kotto et Mbomou). Cette zone est caractérisée par un mois de saison sèche, deux mois d’intersaison et 9 mois de saison pluvieuse avec des précipitations variant entre 1 600 à 1 800 mm voire plus, par an. Les sols sont en général ferrallitiques, de couleur rouge, très profond et faiblement concrétionnés; ils ont des valeurs agronomiques satisfaisantes pouvant donner des rendements corrects moyennant cependant des techniques culturales appropriées. La température moyenne est de 25°C. C’est la zone propice à la production des plantes à racines et tubercules (manioc, igname, taro), des bananes et plantains, des cultures industrielles (café, cacao, palmier à huile, poivre, etc.) et des fruits

(ananas, avocat, etc.). Elle recèle également d'importants ressources forestières (bois), faunique et minières.

II.4. **Préfectures de l'Ombella–MPoko et de la Nana–Mambéré.** Elles font partie de la zone guinéenne (zone 2) qui est une zone de transition forestière et de la zone soudano–guinéenne. Ces zones sont caractérisées par 3 mois de saison sèche, 2 mois d'intersaison et 7 mois de saison pluvieuse avec des précipitations variant entre 1 400 à 1 600 mm/an. Les sols sont en général ferrallitiques faiblement à fortement désaturés, moins profonds mais avec de bonne porosité. La température moyenne est de 26°C. C'est une zone favorable à la production des plantes à racines et tubercules (manioc, igname, taro, patate douce), des céréales (riz, maïs) et aussi à des grands pâturages propices à l'élevage du gros bétail. La production du manioc est estimée à 54 390 tonnes et le rendement à 4,4 tonnes/hectare (EPDA, 1998).

II.5. **Préfectures de l'Ouham, l'Ouahm–Pendé, de la Nana Gribizi, de la Ouaka et de la Kémo.** Ces quatre préfectures appartiennent à la zone soudano–guinéenne (zone 3). Cette zone est caractérisée par 3 mois de saison sèche, 3 mois d'intersaison pluvieuse avec des précipitations variant de 1 000 à 1 400 mm/an. Les sols sont ferrugineux, relativement riches en éléments chimiques, mais sensibles au phénomène d'érosion surtout sur pente marquée. Les principales productions de cette zone sont: le coton considéré comme culture locomotive, les céréales (maïs, riz, mil/sorgho); les oléagineux (arachide, niébé, sésame, courges) et les plantes à racines et tubercules (manioc, igname, patate douce).

III. JUSTIFICATION

III.1. Les zones rurales retenues constituent l'espace de production par excellence des denrées alimentaires; mais en raison de l'état global déplorable du réseau routier, cet espace est aujourd'hui rendu inaccessible pendant la saison des pluies et difficilement praticable en saison sèche.

III.2. On constate à ce jour:

- la coupure pure et simple des pistes à la circulation: environ 38% de l'ensemble des pistes rurales, soit 5 828 km;
- la forte dégradation de 57% de l'ensemble des pistes rurales, soit 8 655 km.

III.3. Seulement 785 km de pistes, soit près de 5% du total, sont dans un bon état de fonctionnement. Cette situation se traduit par: un trafic insuffisant et irrégulier, des coûts de transport onéreux représentant parfois plus de 50% du coût de commercialisation des produits et une raréfaction des denrées de première nécessité sur les marchés.

III.4. Ce manque de mobilité limite fortement les échanges et le commerce entre les villages et les Centres urbains qui constituent de grands centres de consommation du pays.

III.5. Autres goulots d'étranglement, la marche et le portage sur la tête sont les principaux moyens de transport pour la majeure partie de la population des zones rurales. Ce manque de mobilité touche particulièrement les femmes et les jeunes scolarisés qui doivent assurer le portage de l'eau et des produits agricoles sur de longues distances ou parcourir des distances élevées pour se rendre à l'école ou simplement dans le centre de santé et aux marchés.

III.6. Le désenclavement des zones de production constitue donc une des conditions sine qua non pour fournir à la population des services sociaux de base, améliorer ses conditions de vie et partant réduire la pauvreté en milieu rural.

III.7. La situation des pistes et celle des ouvrages d’art dans les zones du projet figure en annexe 3.

IV. OBJECTIFS

IV.1. L’*objectif global* du projet est de lutter contre la pauvreté en assurant la mobilité des populations en milieu rural.

IV.2. Les *objectifs spécifiques* visés sont les suivants:

- réhabiliter, construire et entretenir des pistes rurales en vue de faciliter l’accès des populations rurales aux marchés et aux services de bases;
- promouvoir des moyens intermédiaires des transports en vue de réduire les coûts de transports des personnes, produits agricoles et autres marchandises et augmenter ainsi le flux des produits sur les marchés;
- organiser et renforcer les capacités des acteurs du secteur des transports en milieu rural;
- promouvoir la participation des populations rurales aux travaux de réhabilitation, construction et entretien des pistes rurales en vue de valoriser la main-d’œuvre locale.

V. DESCRIPTION DU PROJET

V.1. Le projet appui à la réhabilitation/construction/entretien des pistes rurales pour le désenclavement de zones de production à fort potentiel et pour un meilleur accès aux marchés, vise à rendre praticables en saison sèche et en saison des pluies environ 11 000 km de pistes sur le long terme et près de 2 000 km de pistes rurales et 1 000 km de routes régionales sur les 4 268 km à court terme, pour desservir prioritairement les zones de production ciblées. Il s’agit également de mettre en place un système d’entretien basé sur l’approche participative, c’est-à-dire la prise en charge de l’entretien courant par les bénéficiaires. L’entretien périodique étant du ressort de l’Etat qui devra bénéficier d’une contribution d’au moins 25% des bénéficiaires.

V.2. En effet, afin de répondre aux besoins d’équipement et de réalisation des travaux, une meilleure planification du déroulement des travaux et un suivi approprié devraient être assurés. Les populations bénéficiaires devront être associées à toutes les phases de développement des activités du projet. Ce n’est qu’ainsi que le transfert de responsabilité quant à l’entretien des pistes pourrait garantir la durabilité des résultats des travaux réalisés. Il devra également être envisagé la mise en place et la validation des options stratégiques permettant d’identifier les besoins prioritaires et les méthodes d’intervention optimales applicables à la construction, à la réhabilitation et à l’entretien des pistes.

A. Stratégie et techniques de construction, réhabilitation et entretien des pistes rurales

V.3. En raison du faible trafic encore constaté sur les pistes rurales à travers la majeure partie du pays, les pistes caractérisées par une forte ou moyenne densité de population au km, dites pistes rentables (à réhabiliter et/ou à entretenir), constituent en termes de planification, la priorité des travaux de réhabilitation et d’entretien. Il est donc entendu que la construction de nouvelles pistes fera partie des priorités secondaires au cours de cette première phase d’exécution du projet (5 ans).

(i) Travaux de réhabilitation

V.4. Les travaux de réhabilitation des pistes rurales et des routes secondaires concerneront 2 000 km de pistes et 1 000 km de routes régionales dans les zones cibles retenues pour le développement des filières porteuses.

V.5. Ces travaux de réhabilitations se feront selon les standards en vigueur dans le pays:

- Standard A (5 m de large de bande roulante);
- Standard B (4,5 m de large de bande roulante);

V.6. L’évaluation des travaux est faite sur la base des travaux de standard B.

V.7. Ces travaux porteront sur les ouvrages d’art, le traitement des points critiques, le rechargement des passages difficiles y compris dans les zones marécageuses.

(ii) Travaux d’entretien des pistes

V.8. Les opérations de réhabilitation, d’entretien périodique et d’entretien courant devront se succéder à intervalle régulier. Le programme d’entretien portera sur:

- *l’entretien courant:* c’est le reprofilage mécanique à partir d’une unité légère complétée par des tâches manuelles de cantonnage.
- *les travaux d’entretien périodique:* il s’agira d’effectuer la reprise des travaux sur les ouvrages d’assainissement, le reprofilage et le compactage de la chaussée; sous certaines conditions, il s’agira également de renforcer par endroits la couche de roulement.

B. Critères de choix

V.9. Les critères de sélection des routes régionales et pistes restent fondamentalement basés sur les notions de participation communautaire des populations locales concernées et la priorité à conférer au réseau tertiaire pour la collecte directe des produits agricoles. Ces critères peuvent s’étendre à la rentabilité des pistes (importance des productions agricoles réalisées le long de ces pistes) et la densité des populations desservies au km de routes régionales et pistes rurales.

V.10. Il est entendu que la facilitation de l’accès de ces populations aux services socio-économiques de base reste un des critères de base pour la lutte contre la pauvreté.

C. Composantes du projet

V.11. Le projet comporte quatre composantes:

Composante 1: Promotion de la mobilité des populations rurales à travers la réhabilitation et entretien des routes régionales et pistes rurales (77% des coûts du projet)

V.12. Pour promouvoir la mobilité des populations rurales, le projet envisage l’identification des besoins en matière de transport et de renforcement de capacités, la réhabilitation des réseaux des routes régionales et pistes rurales concernées en vue de rendre permanent le trafic sur ces réseaux, l’introduction des techniques HIMO dans les travaux de réhabilitation et d’entretien, la mise en place des structures dynamiques locales de gestion et d’entretien des réseaux. Les investissements à réaliser concernent les activités majeures suivantes par sous-composantes:

Sous-composante 1: planification rurale participative des infrastructures

V.13. Dans le cadre de la planification rurale participative des infrastructures, des activités ci-après seront mises en œuvre:

- Diagnostic participatif qui associe la population locale et les autres partenaires concernés à évaluer la situation des infrastructures et les besoins.
- Ateliers de lancement qui consistent à créer un cadre pour informer les différents partenaires des aspects techniques dans la phase de mise en œuvre du projet.
- Ateliers d’information et de sensibilisation qui consistent à informer et sensibiliser les populations locales sur les rôles qu’elles seront appelées à jouer dans la mise en œuvre des différentes étapes du projet.
- Voyages d’échanges et d’expériences, organisés à l’intention des bénéficiaires pour qu’ils s’imprègnent des situations vécues par d’autres communautés villageoises.

V.14. L’ensemble de ces activités nécessiterait une somme globale de 202 millions de FCFA répartis sur cinq ans.

V.15. Les résultats attendus de la mise en œuvre de cette sous-composante sont les suivants:

- besoins en transport des populations identifiés et évalués selon l’approche de la planification participative;
- besoins en renforcement des capacités des populations rurales pour la mise en œuvre des projets des infrastructures identifiés et satisfaits à travers des plans de formation et de voyages d’échanges et d’expériences, organisés à l’intention des bénéficiaires.

Sous-composante 2: réhabilitation des routes régionales et pistes rurales

V.16. Pour la réalisation de cette sous-composante, la mise en œuvre des activités ci-après est nécessaire:

- renforcement des capacités consiste à répondre aux besoins de formation des différents acteurs;

- études de réhabilitation permettent de préciser les conditions de réalisation du projet dans ses phases de réhabilitation et d’entretien des réseaux concernés;
- travaux de réhabilitation de 2 000 km de pistes rurales et de 1 000 km de routes régionales, selon les tableaux de répartition joints à l’annexe 6, tableau 2. Il s’agit des dispositifs techniques pour la mise en œuvre des programmes arrêtés de commun accord avec les différents partenaires;
- ouvrages d’art, il s’agit de la réhabilitation des ponts sur les cours d’eau et les passages busés sur les passages d’eau.

V.17. L’ensemble de ces activités coûterait 27,5 milliards de FCFA répartis sur cinq ans.

V.18. Les résultats attendus de la mise en œuvre de cette sous-composante sont les suivants:

- trafic rendu permanent sur le réseau des routes régionales et pistes rurales retenues dans le PNIMT;
- techniques HIMO introduites dans les travaux de réhabilitation et entretien des routes régionales et pistes rurales sont maîtrisées;
- structures dynamiques de gestion et d’entretien des routes régionales et pistes rurales mises en place au niveau local.

Sous-composante 3: Entretien des routes régionales et pistes réhabilitées

V.19. Les activités ci-après seront mises en œuvre:

- formation des structures locales en techniques HIMO: il s’agit de promouvoir la participation des communautés locales aux travaux d’entretien à travers les techniques HIMO;
- formation en gestion: il s’agit d’assurer aux partenaires un minimum de connaissances en matière de gestion;
- travaux d’entretien: il s’agit de mettre à la disposition des communautés locales des techniques et matériel appropriés à chaque besoin spécifique d’entretien;

V.20. Les coûts de l’ensemble de ces activités s’élèveraient à 1,60 milliard de FCFA sur cinq ans.

V.21. Les résultats attendus après la mise en œuvre de cette sous-composante sont les suivants:

- structures dynamiques de gestion et d’entretien des routes régionales et des pistes au niveau local mises en place;
- 100% des routes régionales et des pistes rurales réhabilitées sont entretenues.

Composante 2: Promotion de la mobilité des populations rurales à travers le développement des moyens intermédiaires des transports (1,6% des coûts du projet)

V.22. Pour promouvoir la mobilité des populations rurales à travers le développement des moyens intermédiaires des transports, le projet envisage le renforcement des moyens intermédiaires de transport en milieu rural, l’élaboration d’un cadre réglementaire de transport en milieu rural et la facilitation d’accès aux crédits aux opérateurs. Les investissements nécessaires à réaliser concernent les activités majeures suivantes:

- renforcement des capacités des transporteurs: il s’agit d’assurer aux transporteurs un niveau de formation permettant de satisfaire aux conditions de développement des moyens intermédiaires de transport;
- crédits aux opérateurs privés: il s’agit de mettre en place des structures de crédits de proximité en appui aux actions des opérateurs privés.

V.23. L’ensemble de ces activités coûterait 600 millions de FCFA répartis sur cinq ans.

V.24. Les résultats attendus sont les suivants:

- moyens intermédiaires de transport en milieu rural renforcés;
- cadre réglementaire de transport en milieu rural élaboré et mis en application;
- facilités d’accès aux crédits mises en place.

Composante 3: Organisation et renforcement des capacités (formation et équipement) des acteurs du secteur des transports en milieu rural pour garantir l’opérationnalité des différentes composantes (0,35% des coûts du projet)

V.25. Pour organiser et renforcer les capacités des acteurs du secteur des transports en milieu rural afin de garantir l’opérationnalité des différentes composantes, les activités ci-après seront exécutées. Il s’agit de:

- renforcement des capacités: Il s’agit d’améliorer le niveau des équipements de transport des opérateurs du secteur des transports;
- diversification et promotion de moyens de transport;
- mise en place d’un cadre de concertation entre les opérateurs de transports et les syndicats, cartels, associations et dirigeants politiques pour combattre les pratiques restrictives.

V.26. Le coût de cette activité est de 130 millions de FCFA répartis sur la durée du projet.

V.27. Les résultats attendus de la mise en œuvre de cette composante sont les suivants:

- usagers sensibilisés, organisés et formés;
- opérateurs organisés, formés;
- fournisseurs des services logistiques organisés et formés;
- capacités des ONG renforcées.

V.28. La durabilité des résultats de projets de routes régionales et pistes rurales dans le pays a souvent été mise à rude épreuve du fait du manque de définition d’un mécanisme fiable d’allocation budgétaire et de responsabilisation des populations locales dans l’entretien des routes régionales et pistes rurales réhabilitées.

V.29. Les principales tâches à mettre en œuvre pour lever cette épreuve seraient d’aider les populations à mettre en place un lot d’outillage autour desquels des équipes villageoises de cantonnement vont librement être constituées, sensibilisées et formées pour prendre en charge l’entretien manuel régulier des pistes, dans le cadre de THIMO à instituer dans la phase de l’exécution du projet.

Composante 4: Coordination et gestion du Projet (11% des coûts du projet)

V.30. Cette composante vise la gestion administrative et financière du projet. Elle comporte les activités suivantes:

- assurer le bon déroulement de l’ensemble du projet;
- animer et coordonner l’ensemble des interventions des partenaires impliqués;
- définir et mettre en œuvre les modes de collaboration avec les services étatiques;
- rendre compte de la gestion du projet suivant les règles de l’art.

V.31. Cette composante regroupera le comité de gestion, la coordination nationale, les coordinations régionales. Les investissements nécessaires à réaliser pour cette composante concernent entre autres: l’acquisition des moyens de déplacement, l’organisation des sessions des membres du comité de gestion, les frais de l’assistance technique et de suivi-évaluation du projet et les frais de fonctionnement courant.

V.32. Le coût global de ces investissements serait de 4,4 milliards de FCFA.

VI. COÛTS INDICATIFS

VI.1. Les coûts indicatifs du projet s’élèvent à 37 615 milliards de FCFA, soit approximativement 72,05 millions de \$EU. Le détail des coûts unitaires indicatifs de réhabilitation et d’entretien des routes régionales, des pistes rurales et des ouvrages d’art est présenté en annexe 6.

VII. SOURCES DE FINANCEMENT ENVISAGÉES

VII.1. Trois principales sources de financement sont envisagées pour le projet.

VII.2. **L’Etat.** L’Etat en sa qualité de promoteur du développement du pays est appelé à jouer un rôle capital dans le financement de ce projet. Par rapport à l’engagement pris par les Chefs d’Etat et de gouvernement de l’Union africaine, réunis à Maputo les 10 et 11 juillet 2003, pour consacrer, dans les cinq années à venir, au moins 10% de leur budget en faveur de l’agriculture et du développement rural, l’Etat centrafricain allouera 10% du budget national au financement de ce projet. En outre, l’Etat mettra à la disposition du projet des locaux et le personnel fonctionnaire dont il prendra en charge les

salaires de base. Ainsi, la contribution du gouvernement pourra être évaluée à près de 20% le coût total du projet.

VII.3. **Les bénéficiaires.** Cette catégorie regroupe les usagers, les acteurs économiques et les collectivités locales. Ils devront prendre en charge une partie des travaux de réhabilitation et de l’entretien périodique et en assurant entièrement l’entretien courant. Leur contribution peut être estimée à 10% du coût total du projet.

VII.4. **Les bailleurs de fonds.** Des partenaires tels que l’Union européenne, le Fonds Japonais, l’Agence française de développement interviennent déjà en République centrafricaine dans ce secteur. D’autres sources de financement telles que les Fonds IPPTE, les ressources de la BAD, Banque mondiale, BID, BADEA, KfW, etc. pourraient être sollicités en complément des financements disponibles. Les contributions attendues devraient atteindre 70% du coût du projet.

Source	Montant ('000 FCFA)	Montant ('000 \$EU)	% du total
Gouvernement	7 523 000	14 412	20
Institutions de financement	26 330 500	50 442	70
Bénéficiaires	3 761 500	7 206	10
Total général	37 615 000	72 060	100

VIII. BÉNÉFICES ATTENDUS

VIII.1. Les principaux bénéfices attendus du projet sont les suivants.

A. Bénéfices sociaux

VIII.2. Les pistes rurales en bon état et les moyens de transport adéquat permettront aux populations d’avoir l’accès plus facilement et sûrement aux services socio-économiques, notamment les centres de santé, les écoles, les marchés, l’Administration. Ceci aura un impact significatif sur l’amélioration des conditions de vie des bénéficiaires. Pour illustrer ces avantages, on peut citer: les cas d’accident de chasse, de maladies, d’accouchement difficile des femmes qui conduisent à des décès, faute de possibilité d’accès à un centre de santé à cause de l’impraticabilité des routes ou par manque de moyen adéquat de transport; des écoles précocement abandonnées par les enseignants à cause de l’isolement des villages pendant certaines périodes de l’année.

VIII.3. Ces avantages ont un impact considérable sur les activités économiques quoique difficilement quantifiables en termes monétaires.

B. Bénéfices économiques

(i) L’accès aux marchés et aux villes

VIII.4. Le désenclavement des zones de production en milieu rural, par la réhabilitation de 2 000 km de pistes rurales et 1 000 km de routes régionales, et l’entretien de 750 km de routes régionales et pistes rurales par an, joue un rôle primordial dans l’amélioration de l’accès aux marchés. Il a un effet dynamique sur le tissu économique et les marchés nationaux et particulièrement sur les marchés

primaires et secondaires qui constituent les lieux de collecte des produits agricoles, d’élevage, de pêche et autres produits forestiers non ligneux (karité, chenilles, champignons, côcô, etc.).

VIII.5. Ils représentent aussi bien des lieux de collecte de produits agricoles que de distribution des produits de première nécessité et autres biens marchands. Les prix des denrées et équipements en provenance des villes vont diminuer avec la chute des coûts de transport.

(ii) Augmentation de la production

VIII.6. Les routes régionales et les pistes rurales en bon état et les moyens de transport adéquats faciliteront l’acheminement des moyens de production pour l’agriculture et l’évacuation des produits vers les marchés et les centres de consommation. Il y aura des effets induits positifs sur le développement des produits du secteur agricole qui constituent l’une des sources de revenu la plus importante des populations rurales et contribuent actuellement pour 48% du PIB. En plus, d’autres activités économiques telles que l’artisanat, la cueillette, la petite transformation vont plus prospérer et donner lieu à une expansion des activités génératrices de revenus des consommateurs.

(iii) Création d’emplois

VIII.7. La mise en œuvre de techniques des travaux à haute intensité de main d’œuvre (THIMO) pour les travaux de réhabilitation et entretien des pistes permettra de créer des emplois et constituer des sources de revenus supplémentaires pour les populations des zones concernées.

VIII.8. Les principaux bénéficiaires du projet seront:

- les petits producteurs;
- les femmes et les jeunes scolarisés;
- les artisans réparateurs des moyens intermédiaires de transports;
- les commerçants et transporteurs;
- les vétérinaires chargés de la santé des animaux de trait;
- les éleveurs;
- les services techniques des ministères impliqués dans le projet;
- les ONG et les différents prestataires des services.

IX. DISPOSITIFS INSTITUTIONNELS DE MISE EN ŒUVRE

IX.1. Le projet sera placé sous la tutelle technique et administrative du Ministère du développement rural. Le renforcement de la collaboration entre celui et le Ministère de l’équipement et des transports, par l’entremise de la cellule interministérielle déjà existante, sera nécessaire dans la mise en œuvre des actions relevant de leurs attributions respectives. Pour la mise en œuvre du projet, les dispositifs institutionnels de suivi-évaluation seront ceux définis dans le cadre général du PNIMT, constitués: d’un *Comité national d’orientation et de pilotage* (CNOP), d’un *Comité technique de suivi* (CTS) et d’une *Coordination nationale*.

IX.2. Le **Comité de pilotage** (Cellule interministérielle) aura pour rôle de définir et arrêter les grandes orientations qui traduisent les grandes options politiques du secteur. Outre les représentants des ministères directement impliqués dans le développement rural², le CNOP est composé de:

- représentants des organisations de producteurs et professionnelles;
- représentants des services d’appui au secteur;
- représentants des projets de développement agricole dans la zone du projet;
- représentants des bailleurs de fonds.

IX.3. Pour l’exécution et le suivi technique des activités du projet sur le terrain, il sera créé, au niveau central une **Coordination nationale**, et au niveau décentralisé des **Coordinations régionales**.

IX.4. La **Coordination nationale** du projet sera logée au sein de la Direction Générale de l’Agence centrafricaine de développement agricole (ACDA) à Bangui. Le Coordonnateur national sera assisté de deux techniciens, d’un ou d’une comptable, d’un ou d’une secrétaire de direction et d’un personnel d’appui (1 planton, 2 chauffeurs, 2 gardiens). La Coordination nationale jouira d’une autonomie de gestion technique et financière.

IX.5. Les **Coordinations régionales** seront logées au sein des directions régionales de l’ACDA:

- Direction régionale du Centre–Ouest basée à Yaloké;
- Direction régionale du Nord–Ouest basée à Paoua; et
- Direction régionale du Centre–Est basée à Kongbo.

IX.6. Ces coordinations régionales assureront le désenclavement des zones de productions couvertes par le projet de développement des filières agricoles.

IX.7. Les coordonnateurs régionaux seront assistés, chacun, par trois techniciens et d’un animateur qui s’occuperont des volets suivants:

- Programmation et réalisation des travaux de réhabilitation/entretien des routes régionales et pistes rurales;
- Programmation et réalisation des travaux d’ouvrages d’art;
- Volet logistique.

IX.8. Chaque coordination régionale disposera d’une section de comptabilité, d’un secrétariat et d’un personnel d’appui (1 planton, 4 chauffeurs, 2 gardiens).

IX.9. Les comptes et la gestion du projet seront vérifiés annuellement par un cabinet d’audit indépendant qualifié et recruté par appel d’offre international.

IX.10. Les mécanismes de fonctionnement des unités de coordination seront précisés dans un manuel de procédures à élaborer.

² Il s’agit du Ministère de développement rural, du Ministère de l’équipement et des transports, du Ministère des eaux, forêts, chasse et pêche et du Ministère des mines.

X. BESOINS EN ASSISTANCE TECHNIQUE

X.1. Le projet nécessitera une assistance technique ponctuelle qui portera sur les thématiques suivantes:

Tableau 2: Répartition des besoins en assistance technique

Profils et types d'appui des experts internationaux	Nombre	Durée
Ingénieur Génie Civil/Rural expérimenté dans les travaux de construction, réhabilitation, entretien des pistes suivant les techniques HIMO pour l'appui à la Direction Nationale du projet	1	2 x 3 mois
Ingénieur Génie Civil/Rural, formateur ayant une bonne expérience des travaux d'entretien des pistes suivant les techniques HIMO	1	3 mois
Sociologue, spécialiste de développement communautaire, formateur	1	2 x 2 mois

XI. PROBLÈMES EN SUSPENS ET ACTIONS PROPOSÉES

XI.1. Les questions en suspens ainsi que les actions qu’il convient de mettre en œuvre sont les suivantes.

XI.2. *Aspects techniques.* Vu l’ampleur du projet, un travail de priorisation pour orienter les opérations s’avère indispensable. Ce travail sera effectué en se basant sur les critères économiques et de réceptivité de l’approche envisagée. Les agences de développement et l’administration décentralisée en charge des infrastructures routières seront pleinement associées à ce travail de classification. L’adhésion à l’approche des techniques à haute intensité de main-d’œuvre doit être libre, volontaire pour éviter les méthodes coercitives.

XI.3. *Aspects financiers.* Le fait qu’il y ait plusieurs sources de financement peut donner l’occasion à des zones de préférence. Par exemple, l’Agence Française de Développement aimerait intervenir uniquement sur les pistes des zones cotonnières et l’Union Européenne sur les pistes des zones caféières. Cette répartition pourra se faire au niveau de l’Administration Centrale qui pourra apporter un équilibre et éviter qu’il y ait des zones sans financement.

XI.4. Une étude, s’inscrivant dans le cadre des activités préliminaires du projet, précisera les capacités des populations à mobiliser leur part de participation financière et physique. Le financement de cette étude pourrait être négocié auprès des partenaires de développement intéressés par le projet. L’expérience a montré que sans étude préalable, il est difficile d’évaluer le niveau de participation en argent et temps que les populations peuvent et sont disposées à apporter pour la réalisation et l’entretien des infrastructures.

XI.5. Il faut noter que l’adhésion des bailleurs de fonds voire de l’Etat au projet sera conditionnée par la mise en place d’un mécanisme de financement qui puisse assurer un flux régulier et suffisant de ressources pour l’entretien courant.

XI.6. *Aspects institutionnels.* Actuellement, une cellule inter ministérielle chargée de la planification et de la coordination des pistes rurales joue le rôle d’interface entre deux départements ministériels, à savoir: le Ministère de développement rural et le Ministère de l’équipement et des transports. Pour éviter les conflits de compétences parfois inévitables à pareille circonstance, la solution indiquée serait de confier la tutelle du projet réhabilitation/entretien de pistes rurales au Ministère du développement rural.

XII. RISQUES POTENTIELS

XII.1. Trois principaux risques peuvent être identifiés à ce stade. Il s’agit des risques liés à l’exécution du projet et à l’environnement dans lequel il va évoluer.

XII.2. *Eléments d’exécution:*

- Non adhésion des bénéficiaires à la stratégie proposée. La participation des populations au projet sera effective si les conditions suivantes sont remplies:
 - les structures communautaires préexistantes sont fortes;
 - la densité de la population est forte;
 - les matériaux existent à proximité;
 - la situation d’enclavement est critique;
 - la tradition des travaux communautaires existe dans le milieu.
- La contribution des autres acteurs tels que les transporteurs et autres opérateurs économiques est effective pour garantir la pérennisation des investissements.
- Le non respect de la réglementation en matière de transport comporte le risque de l’utilisation des engins motorisés de poids élevé sur les pistes.

XII.3. ***Eléments physiques.*** Le ruissellement des eaux de pluies constitue un facteur de risque lié à l’érosion et à l’altération des pistes. De même, la chute des arbres consécutive à la vigueur des pluies torrentielles peut bloquer la circulation et entraîner l’arrêt des chantiers.

XII.4. ***Autres éléments.*** Les autres facteurs de risque peuvent provenir de:

- retard dans les décaissements;
- rupture dans l’approvisionnement en matériaux;
- insécurité, cambriolage, etc.

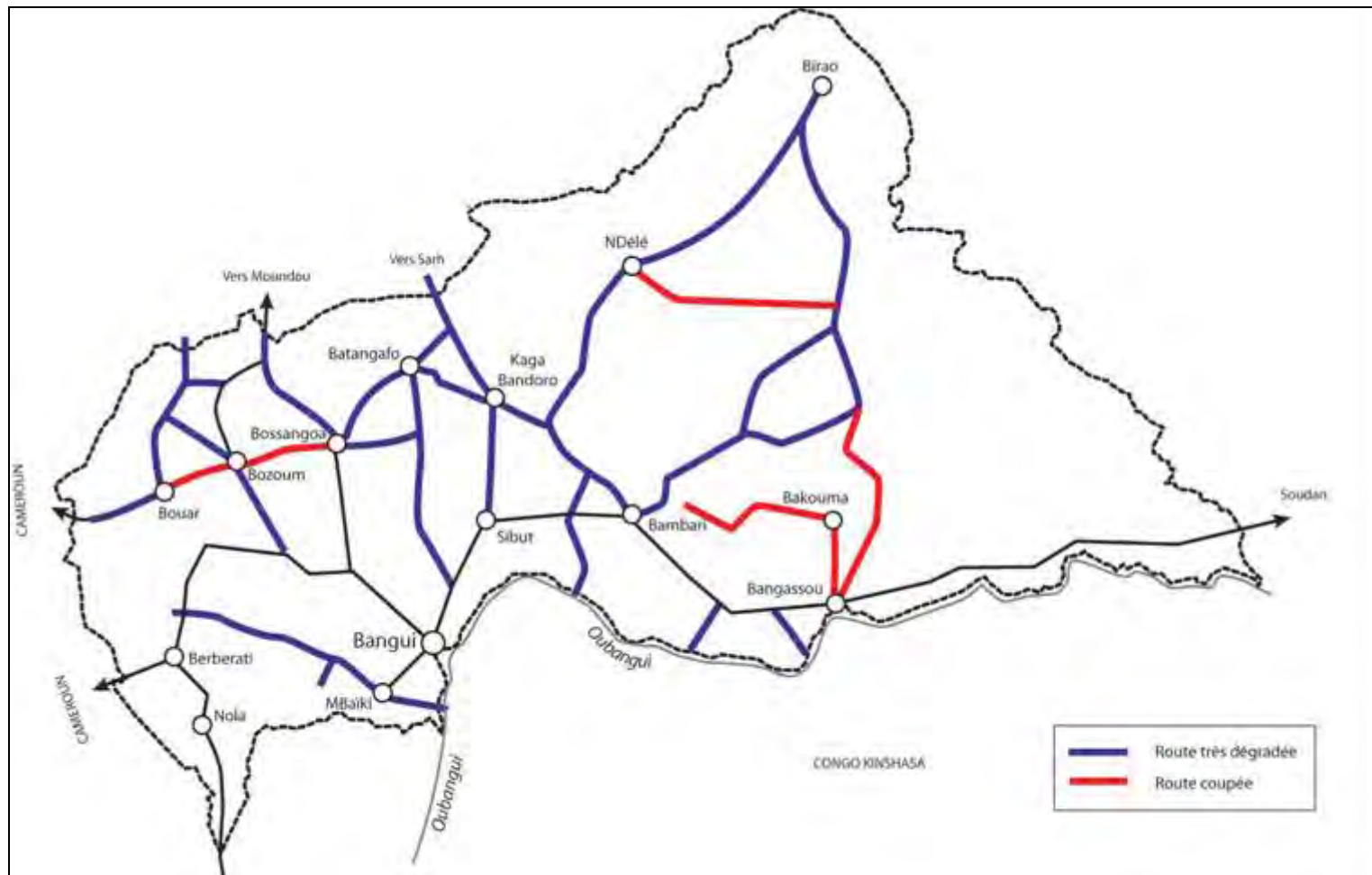
ANNEXES

- Annexe 1:** Carte de la zone du projet
- Annexe 2:** Carte routière de la République centrafricaine
- Annexe 3:** Carte des pistes rurales dans la zone du projet
- Annexe 4:** Situation spécifique des routes régionales, des pistes rurales et des ouvrages d’art dans la zone du projet
- Annexe 5:** Liste des moyens de transport en RCA
- Annexe 6:** Estimation des coûts globaux des pistes retenues et détails sur la répartition annuelle des coûts sur la période du projet
- Annexe 7:** Détails explicatifs des coûts
- Annexe 8:** Cadre logique
- Annexe 9:** Chronogramme des activités du projet
- Annexe 10:** Principaux programmes et projets en cours dans le secteur

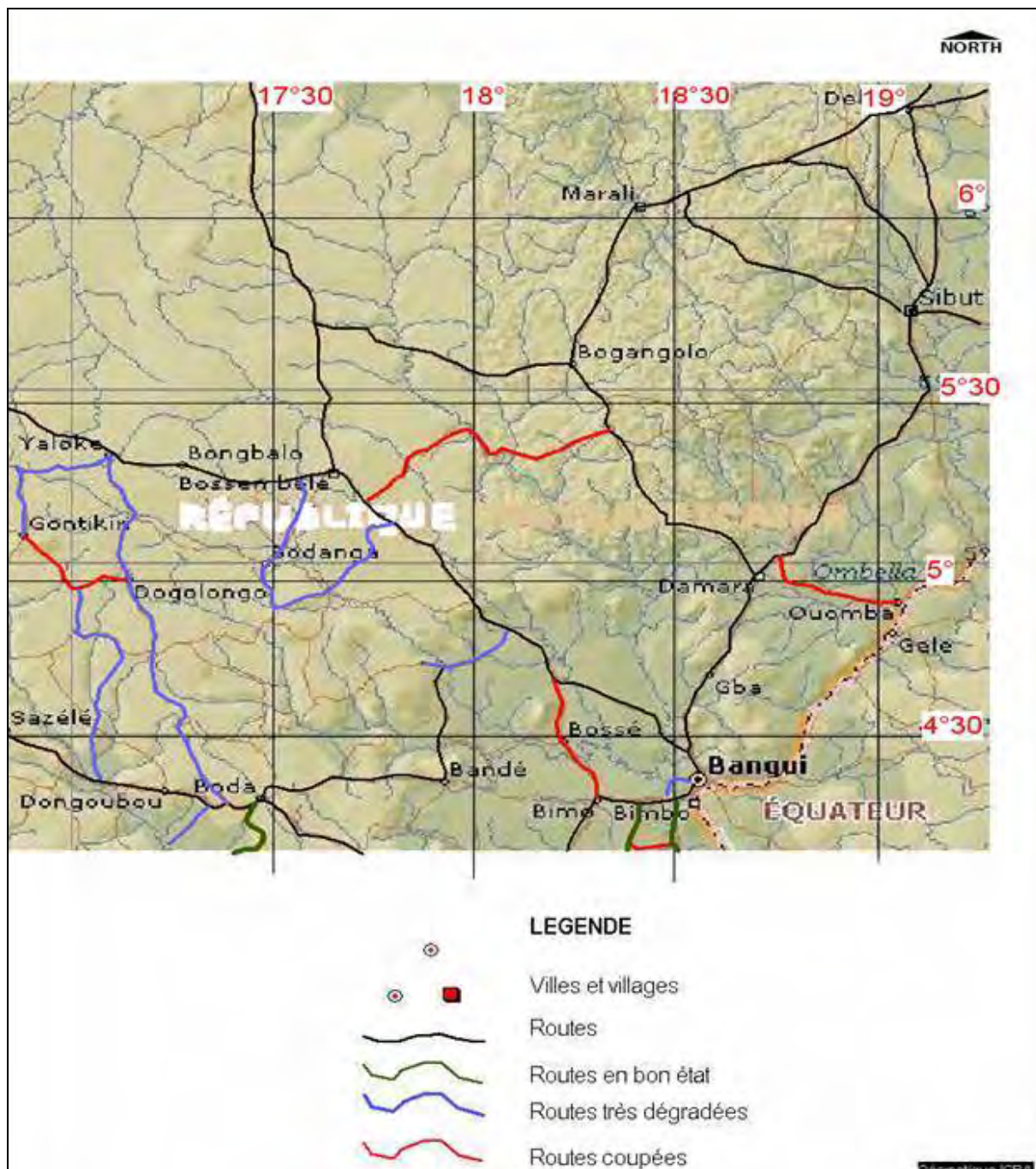
Annexe 1: Carte de la zone du projet



Annexe 2: Carte routière de la République centrafricaine



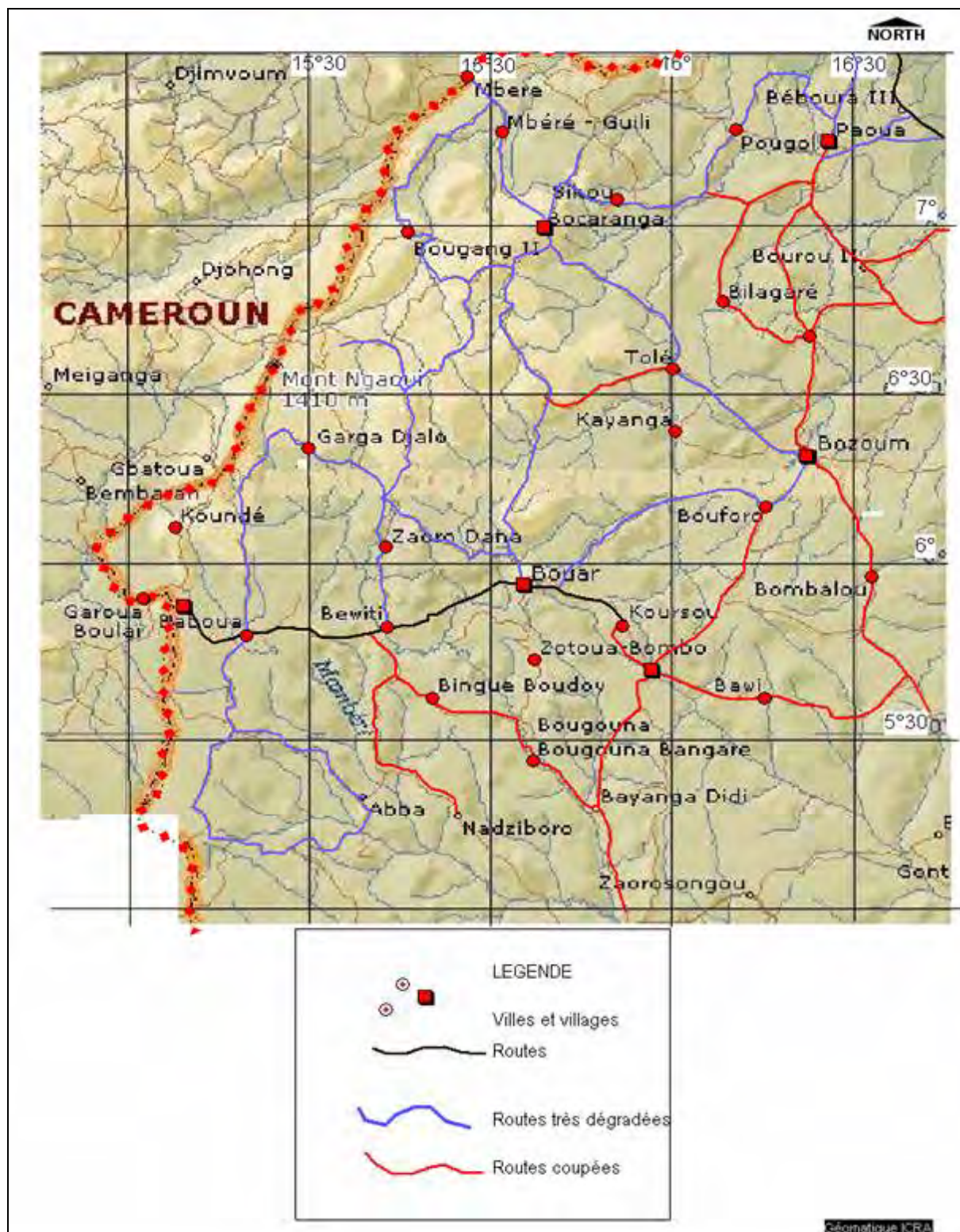
Annexe 3: Cartes des pistes rurales dans la zone du projet



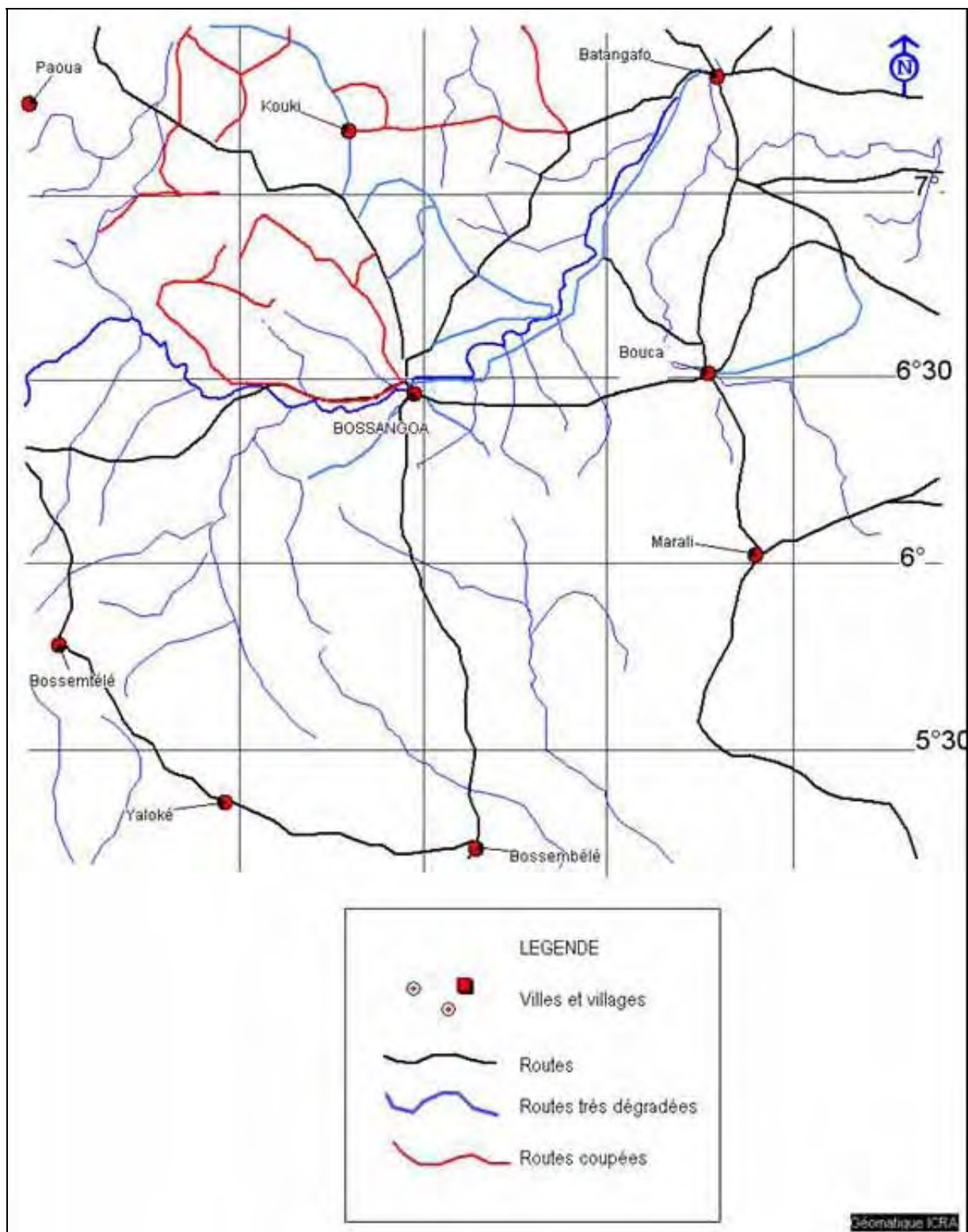
Situation des pistes rurales dans la Préfecture de l'Ombella Mpoko

République centrafricaine: Profil de projet d'investissement

« Appui à la réhabilitation, construction et entretien des pistes rurales pour le désenclavement des zones de production à fort potentiel pour un meilleur accès aux marchés »



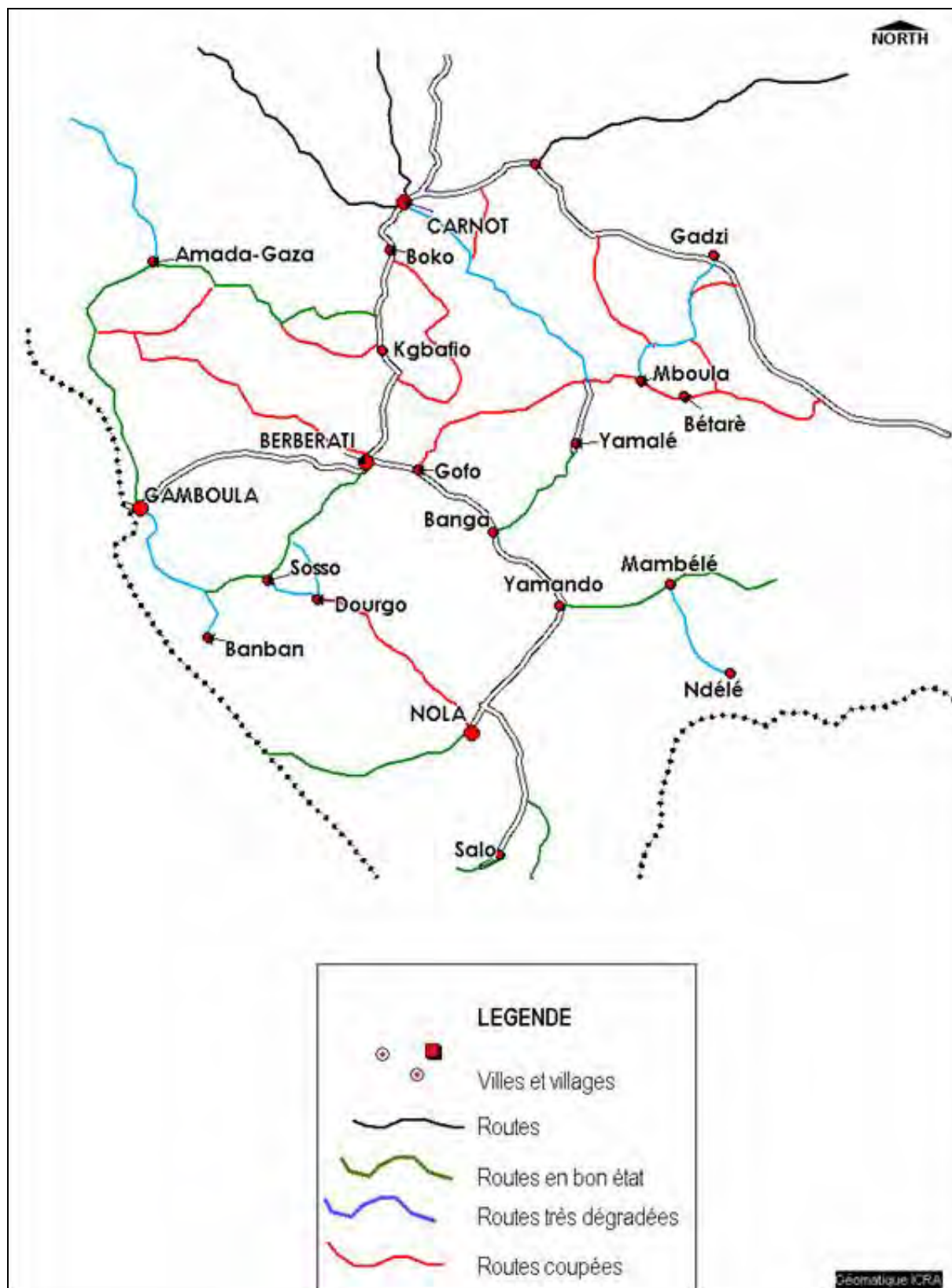
Situation des pistes rurales dans les préfctures de l'Ouham-Pendé et de la Nana-Mambéré



Situation des pistes rurales dans la préfecture de l'Ouham

République centrafricaine: Profil de projet d’investissement

« Appui à la réhabilitation, construction et entretien des pistes rurales pour le désenclavement des zones de production à fort potentiel pour un meilleur accès aux marchés »



Situation des pistes rurales dans la Mambéré Kadéï