

AGENCE JAPONAISE DE COOPÉRATION INTERNATIONALE
MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS, DE LA CONSTRUCTION ET DE L'HABITAT
RÉPUBLIQUE DE CENTRAFRIQUE

**RAPPORT DE L'ÉTUDE DU CONCEPT DE BASE
POUR
LE PROJET POUR LE RENFORCEMENT
DE MATÉRIEL DE CONSTRUCTION ROUTIÈRE
EN
RÉPUBLIQUE CENTRAFRICAINE**

FÉVRIER 1994

CONSTRUCTION PROJECTS CONSULTANTS INC., TOKYO

GRS
CR
94-070

JICA
RAPPORT DE L'ÉTUDE DU CONCEPT DE BASE POUR LE PROJET POUR LE RENFORCEMENT DE MATÉRIEL DE CONSTRUCTION ROUTIÈRE EN RÉPUBLIQUE CENTRAFRICAINE

507
614
GRS

GRS
M. 07

AGENCE JAPONAISE DE COOPÉRATION INTERNATIONALE

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS, DE LA CONSTRUCTION ET DE L'HABITAT
RÉPUBLIQUE DE CENTRAFRIQUE

**RAPPORT DE L'ÉTUDE DU CONCEPT DE BASE
POUR
LE PROJET POUR LE RENFORCEMENT
DE MATÉRIEL DE CONSTRUCTION ROUTIÈRE
EN
RÉPUBLIQUE CENTRAFRICAINE**

JICA LIBRARY



1115581191

FÉVRIER 1994

CONSTRUCTION PROJECTS CONSULTANTS INC., TOKYO

国際協力事業団

26745

AVANT-PROPOS

En réponse à la requête du Gouvernement de la République Centrafricaine, le Gouvernement du Japon a décidé d'exécuter par l'entremise de son Agence japonaise de coopération internationale (JICA) l'étude du concept de base du « Projet pour le renforcement de matériel de construction routière » en République Centrafricaine.

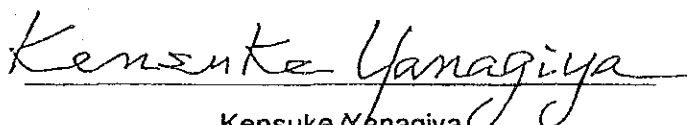
Du 29 octobre au 23 novembre 1993, JICA a envoyé en Centrafrique, une mission dirigée par Monsieur Kenji Kiyomizu, Expert de la coopération internationale de la JICA et composée des membres de Construction Project Consultant, Inc.

Après un échange de vues avec les autorités concernées du Gouvernement, la mission a effectué des études sur le site du projet. Au retour de la mission au Japon, l'étude a été approfondie et le rapport ci-joint a été complété.

Je suis heureux de remettre ce rapport et je souhaite qu'il contribue à la promotion du projet et au renforcement des relations amicales entre nos deux pays.

Pour terminer, je tiens à exprimer mes remerciements sincères aux autorités concernées du Gouvernement de la République Centrafricaine pour leur coopération avec les membres de la mission.

Février 1994



Kensuke Yanagiya
Président

Agence Japonaise de Coopération Internationale

Février 1994

M. Kensuke Yanagiya,
Président,
Agence japonaise de coopération internationale
Tokyo, Japon

Objet : Lettre de présentation

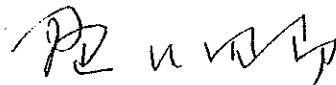
Monsieur le Président,

Nous avons le plaisir de vous soumettre le rapport de l'étude du concept de base du « Projet pour le renforcement de matériel de construction routière » en République Centrafricaine .

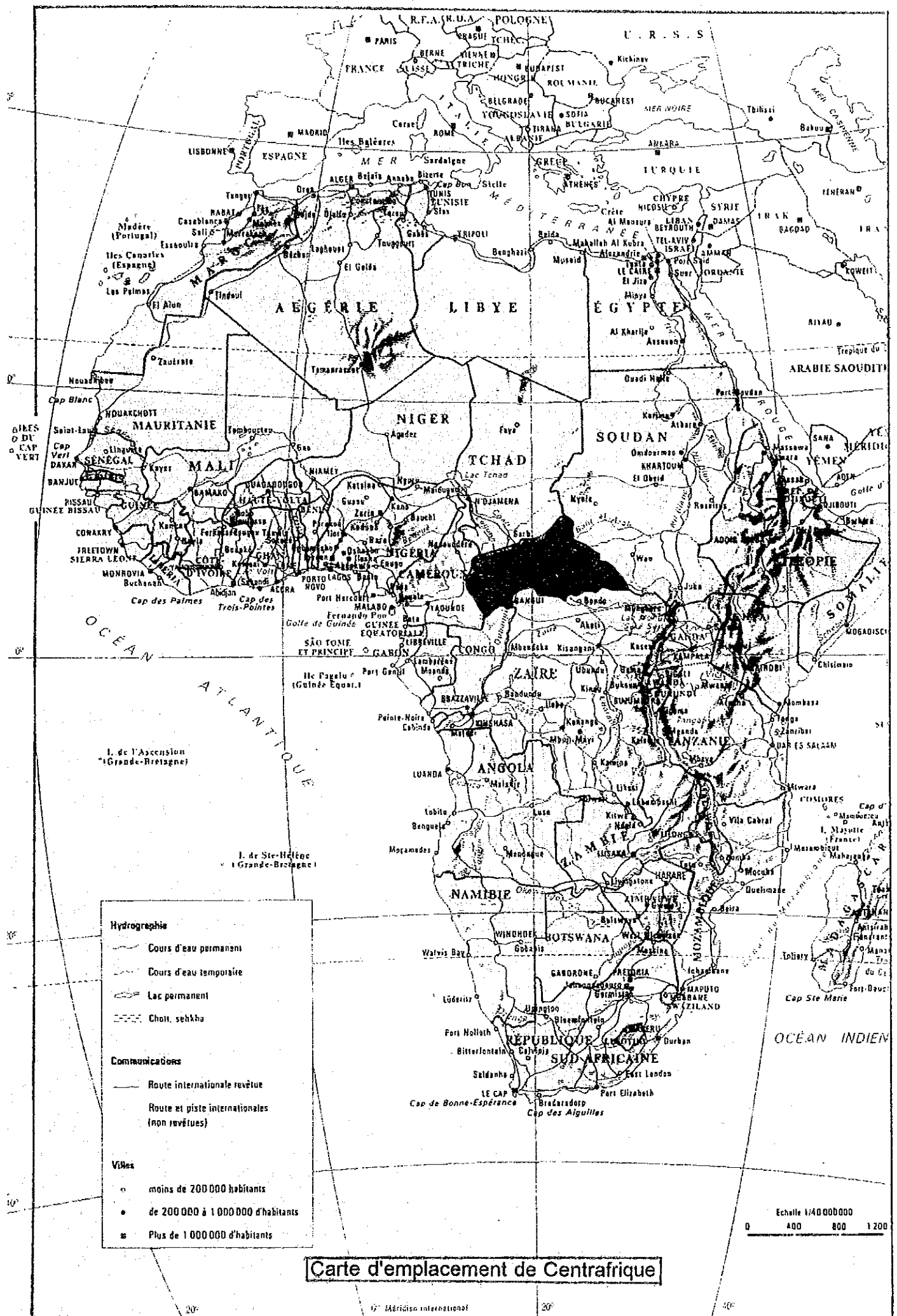
Cette étude a été réalisée par Construction Project Consultant, Inc., du 19 octobre 1993 au 28 février 1994, sur la base du contrat signé avec votre agence. Lors de cette étude nous avons tenu pleinement compte de la situation actuelle de Centrafrique pour étudier la pertinence du projet susmentionné et établir le concept de projet le mieux adapté au cadre de la coopération financière sous forme de don du Japon.

Nous souhaitons exprimer nos remerciements pour la compréhension et l'assistance que nous ont fournies, durant cette étude, les personnes concernées de la JICA , du Ministère des Affaires étrangères. Nous aimerions également remercier le Ministère des Travaux Publics, de la Construction et de l'Habitat ainsi que l'Ambassade du Japon en Centrafrique pour l'aide précieuse et la collaboration qu'ils nous ont apportées à cette occasion.

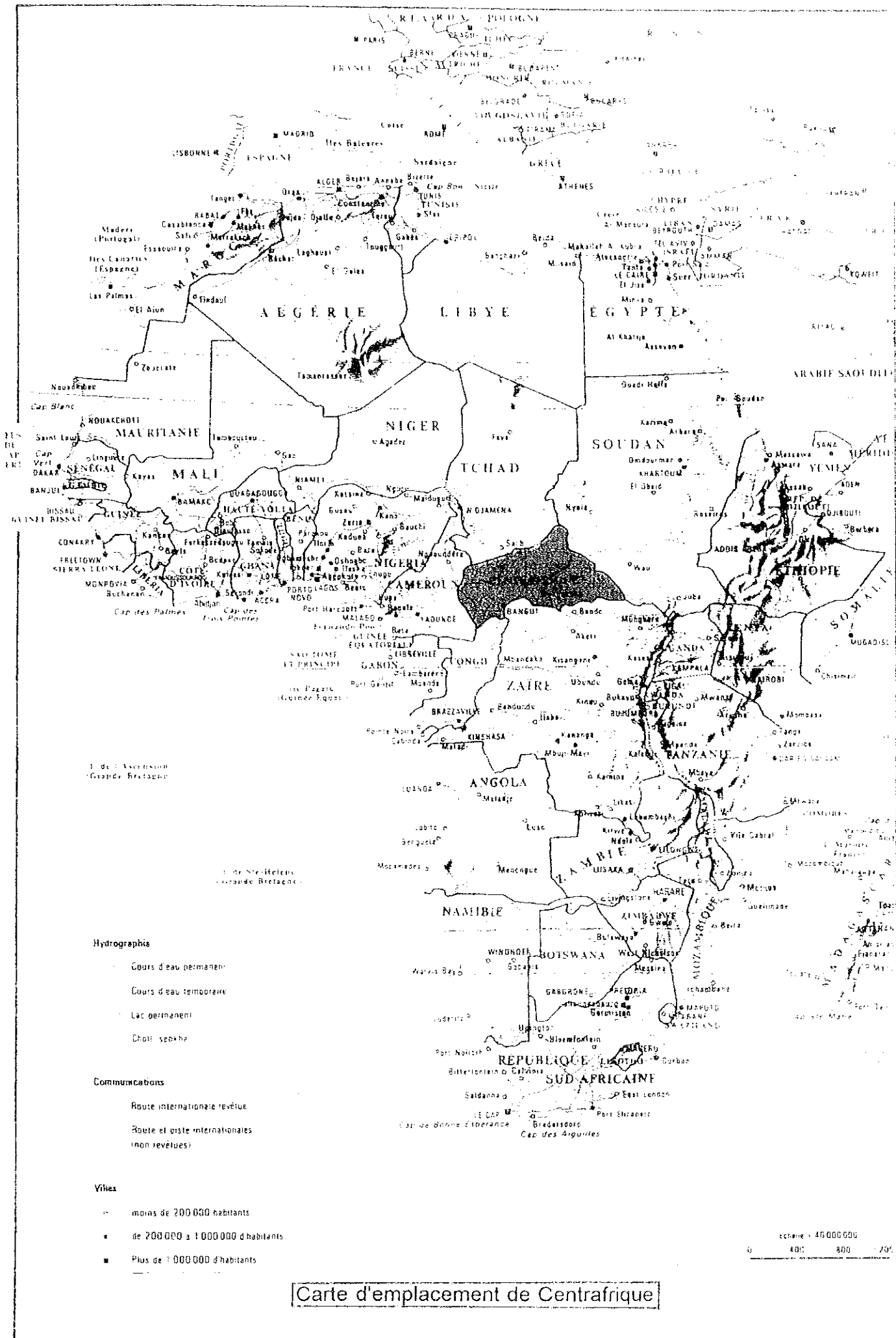
En espérant que ce rapport vous sera utile pour la promotion de ce projet, je vous prie d'agréer, Monsieur le Président, l'expression de mes sentiments respectueux.



Shiro Noguchi
Chef des ingénieurs-conseils,
Equipe de l'étude du concept de base
Projet pour le renforcement de
matériel de construction routière
Construction Project Consultant, Inc



Carte d'emplacement de Centrafrique



Carte d'emplacement de Centrafrique

Etat des routes de Centrafrique
(Etat dans lequel se trouve les routes en général)



La partie de la route en latérite est altérée, la surface de roulement pleine de trous et de bosses

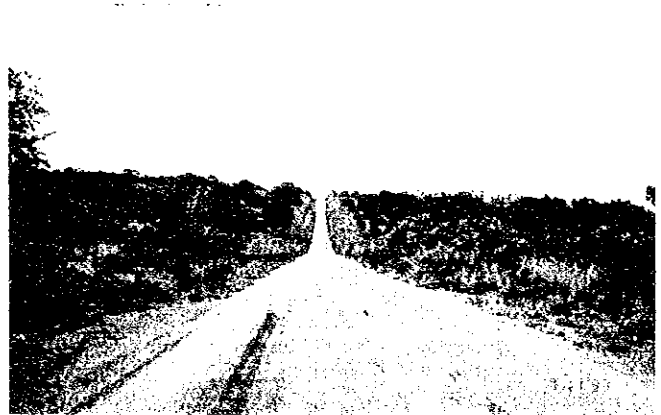


Pendant la saison sèche, après le passage d'un véhicule la visibilité est réduite à zéro à cause de la poussière

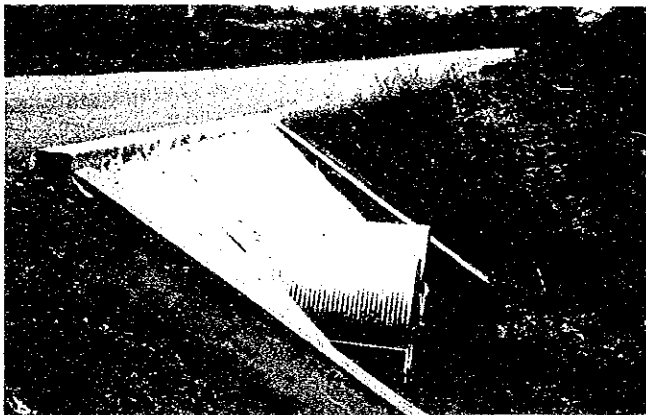
Route nationale N° 1



Tronçon de Boall à Bossembélé (Route en revêtement simple)



Route Nationale N° 3

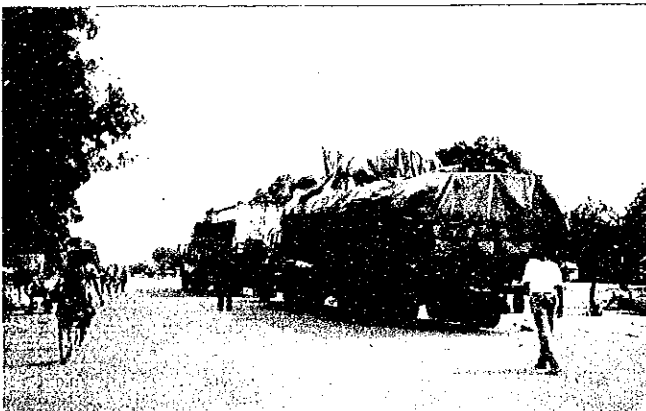


Tronçon de Bossembélé - Yaloké sur la Nationale 3 (bitumage financé par un don japonais)

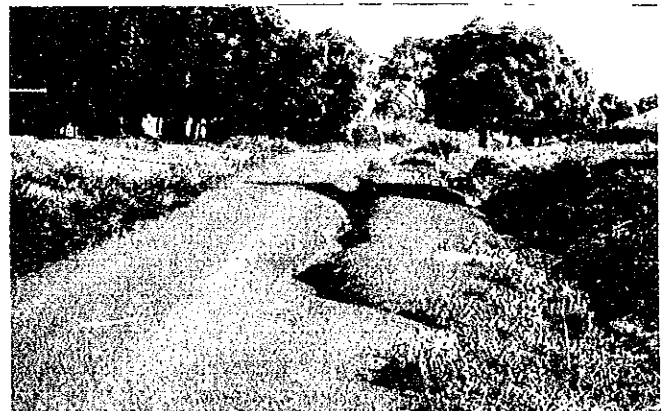


Etat de la Route Nationale N° 3 entre Yaloké et Bossentélé

Etat de la Route Nationale N° 3 entre Yaloké et Bossentélé

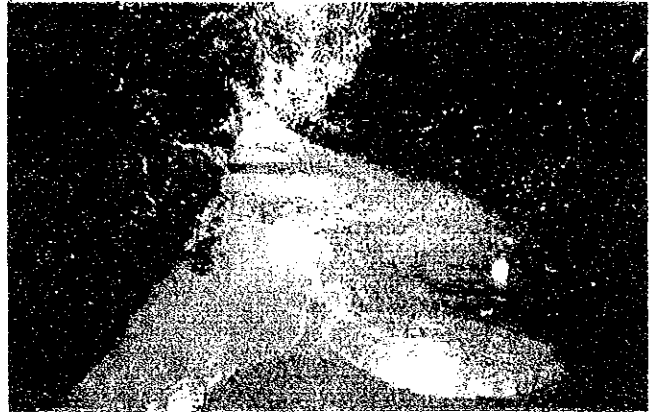


Camions routiers se dirigeant vers Bangui en provenance du Cameroun



Après les pluies, la voie de roulement en latérite est endommagée de fissures

Etat du tronçon de route financé par un projet de la Banque Mondiale
(Partie centrale de Centrafrique)
(Tronçon Mbaiki-Mongoumba de la Départementale N° 1)

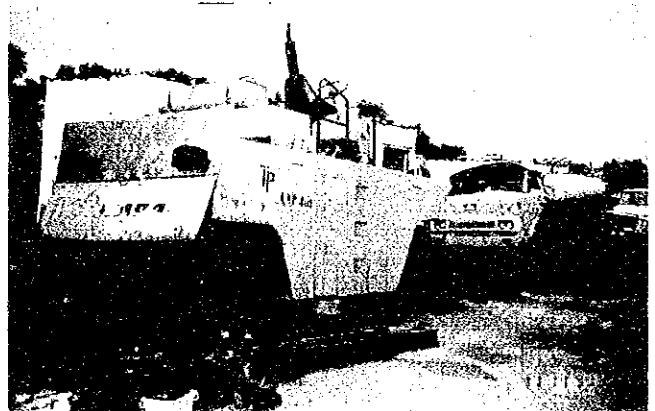


L'évacuation de l'eau de pluie est mauvaise, les flaques se forment sur la route

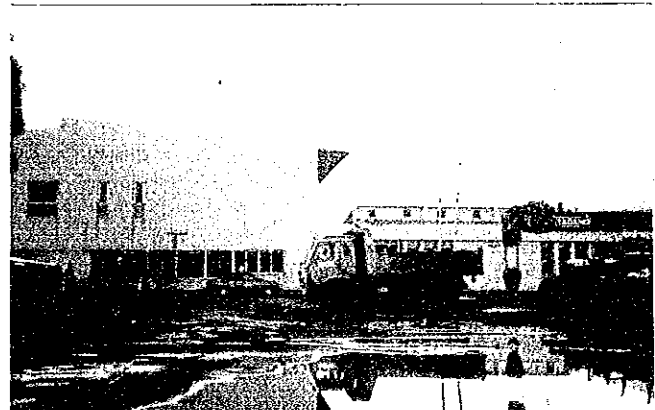
Atelier de réparation du MTTPHAT
(Matériel de réparation et autre matériel offert par le Japon)



Atelier de démontage des carrosseries



Compacteur sur pneus laissé en dépôt par manque de pièces et de pneus de rechange



Dépôt de matériel de construction routière (engins et véhicules)

RÉSUMÉ

RÉSUMÉ

La République Centrafricaine (RCA) est un pays continental de 3 000 000 d'habitants environ situé pratiquement au centre du continent africain. Les transports routiers et fluviaux sont les principaux moyens de communication de ce pays sans côtes maritimes ; des volumes assez considérables de marchandises sont transportés sur 700 km de voies fluviales qui empruntent les fleuves Oubangui et Congo. Pourtant ce moyen de transport est d'efficacité assez limitée car par ce biais seule est desservie la région Sud du pays autour de la ville de Bangui et par ailleurs, pendant l'étiage de saison sèche, le niveau d'eau des fleuves baisse au point que le passage des bateaux est souvent impossible.

Concernant le réseau routier, support important de la circulation des marchandises, celui-ci comptait 23 761 km de voies en 1990 dont 1,8 % seulement étaient bitumées. Ceci s'explique en partie par l'immensité du territoire et la faible densité de population. *Il est à noter aussi que la plupart des routes ont un besoin de réparation urgent.* Pour toutes ces raisons, les coûts de transports extrêmement sont extrêmement élevés, et freinent considérablement l'élan économique du pays.

Pour le gouvernement de Centrafrique qui a entrepris la modernisation du secteur des transports en s'appuyant sur le plan d'ajustement structurel proposé par la Banque Mondiale, la réforme de ce secteur est devenu une toute première priorité. Un programme d'investissement publics est en cours qui porte sur les trois sous secteurs des transports routiers, fluviaux, et aviation civile contenus dans le programme sectoriel des transports financé sous forme d'aide et de coopération et technique par des bailleurs de fonds étrangers et des organismes d'aide internationaux. Les programmes routiers du PST visent à aménager un réseau de transport international, à établir une structure de maintenance, à aménager le réseau routier régional. Ils sont étayés par un renforcement institutionnel pour l'établissement de programmes d'investissements et de réalisation de projets d'aménagement routiers sur la base des bilans de quatre programmes routiers mis en oeuvre entre 1969 et 1982-87.

Dans le cadre des réformes structurelles, le Ministère des Travaux publics, de la Construction et de l'Habitat (MTPCH) qui rassemble les différents services de réhabilitation et d'entretien des routes, favorise l'émergence des entreprises de construction privées sur le marché de l'entretien routier. Ainsi la Direction du matériel des travaux publics (DMTP) qui dans le passé limitait les services de l'atelier de réparation et la location de son matériel aux seules entreprises en régie, passera en une structure autonome, la Direction autonome du matériel (DAM). Celle-ci offrira ses services aux entreprises privées afin de rentabiliser ce secteur.

L'étude de faisabilité du projet de restructuration de la DMTP a été financée par la Banque Mondiale. Le rapport final de l'étude a été présenté en mars 1993. Il inclut les analyses financières de la nouvelle structure, les analyses prévisionnelles de la demande en matériel de location et des besoins en matériel de travaux publics basés sur une évaluation des volumes de travaux routiers. L'étude trace un inventaire détaillé du parc matériel du MTPCH ainsi que le calcul des quantités et types de matériel complémentaires nécessaires.

Le gouvernement de Centrafrique a formulé une requête auprès du gouvernement du Japon pour réaliser le *projet de renforcement de matériel de construction routière* qui a été établi à partir des résultats de cette étude. Le gouvernement du Japon a reconnu la nécessité et l'urgence d'un tel projet d'équipement et a jugé en outre qu'il était compatible avec les objectifs de la coopération financière à titre de don du Japon. Il a décidé de réaliser l'étude du projet et a envoyé une mission JICA en Centrafrique du 29 octobre au 23 novembre 1993 pour effectuer l'étude du plan de base.

L'étude du plan de base a permis de vérifier le contenu de l'étude de faisabilité et de confirmer la pertinence du projet d'une part, et d'autre part de procéder à l'analyse et aux investigations utiles concernant l'état du parc matériel de la DMTP, l'évolution des travaux de réhabilitation et d'entretien des routes, le stade d'avancement du passage de la DMTP en une structure autonome. Nous avons pu constater que :

- 1) le volume des travaux de réhabilitation et d'entretien des routes était en augmentation

- 2) la pénétration des PME du secteur privé sur le marché des travaux publics progresse plus vite que prévu, mais d'un autre côté elle est freinée par la pauvreté du parc de ces entrepreneurs,
- 3) le passage en une structure autonome est retardé du fait que le matériel est en nombre tout à fait insuffisant car les engins pouvant être offerts en location sont vétustes ou sur le point d'être réformés.

Nous avons conclu que l'aménagement du matériel de travaux public et la restructuration de la DMTP tels que proposés dans l'étude de faisabilité étaient tout à fait indispensables. En effet, une structure autonome, en favorisant l'émergence des PME du pays, augmentera d'une façon drastique les capacités d'aménagements routiers de l'ensemble du pays.

Nous indiquons dans le tableau ci-après le matériel planifié.

L'organisme responsable de la réalisation du projet est le Ministère des Travaux publics, de la Construction et de l'Habitat (MTPCH). Les engins offerts seront la propriété du Fonds routier, mais ils seront gérés et exploités par la nouvelle direction autonome du matériel (DAM).

Le projet sera réalisé sur une période de 12 mois dont 4 mois pour la planification, le reste représentant les délais de fabrication, d'embarquement, de transport maritime, de débarquement et de transport terrestre.

Il ne devrait pas y avoir de problème au niveau du fonctionnement et de l'entretien du matériel offert puisque dans le passé ce même type de matériel a été offert à quatre reprises avec une aide financière à titre de don du Japon. Toujours dans le cadre de la coopération japonaise, un atelier de réparation a été construit et une vingtaine de mécaniciens formés au Japon.

La réalisation du projet par le biais de la coopération financière à titre de don du Japon est tout à fait significative et il est souhaitable qu'il soit rapidement mis en oeuvre.

Fourniture de matériel prévue dans le projet

N°	Désignation	Caractérist.	Nbr	Affectation
1	Bulldozer avec défonceuse	200 à 230 CV	13	Ramassage des matériaux couche de base, grattage de la plate-forme actuelle
2	Niveleuse automotrice	3,7 m	29	creusage des rigoles, accotements, reprofilage de la chaussée
3	Compacteur sur pneus	25~30 t	9	Compactage de la chaussée
4	Chargeur sur pneus	2,2 m³	1	Chargement de la terre et enlèvement des déblais
5	Camion-benne	8 - 10 t	33	Transport de la terre, enlèvement des déblais
6	Camion-citerne à eau	9.000 ℓ	20	Arrosage au compactage de la chaussée
7	Camion-citerne à carburant	9.000 ℓ	1	Plein de carburant des engins et véhicules
8	Camion atelier (1)	4 x 4, 200 CV	1	Réparation sur le site
9	Pick-up atelier (2)	4 x 4	3	Réparation urgente sur le site
10	Camion de graissage (3)	4 x 4, 200 CV	1	Vidange et graissage
11	Camion-grue	6 x 4 10 t	1	Levage des charges à la grue
12	Porte-chars (remorque)	30 t	2	Transfert des engins de construction
13	Camionnette	4 x 4	2	Expertise de l'état des routes
14	Pick-up	4 x 4	2	Transport des outils d'entretien des routes

- (Nota) :
- (1) Equipé des soudeuses, compresseurs, outils de réparation des pneus, presses hydrauliques, perceuses sur banc, aléseuses, outils de peinture et autres inclus dans un jeu d'outillage pour réparation moyenne.
 - (2) L'extérieur du pick-up est en alu, l'intérieur est équipé des outils de réparation d'urgence.
 - (3) Equipé des bidons d'huile et de graisse pour le moteur, les engrenages, les organes hydrauliques. Graissage avec un compresseur haute pression.

Table des matières

Avant-propos

Lettre d'accompagnement

Carte d'emplacement de Centrafrique

Photographies du site

Résumé

Table des matières

Chapitre I INTRODUCTION

1.1	Chronologie des missions d'études	1
1.2	Contenu de l'étude	2

Chapitre II Cadre du projet

2.1	Présentation de la République Centrafricaine	4
2.1.1	Territoire et population	4
2.1.2	Situation économique	5
2.2	Présentation du secteur des transports	7
2.2.1	Généralités	7
2.2.2	Réseau routier national	8
2.2.3	Structures du Ministère des Travaux Publics et Administration des routes	14
2.2.4	Programmes routiers	20
2.2.5	Programme sectoriel de transport (PST)	22
2.2.6	Parc de matériel actuel	24
2.3	Analyse de la restructuration de la Direction autonome des matériels (DAM)	27
2.3.1	Présentation de l'étude de faisabilité	27
2.3.2	Etablissement du barème de location	28
2.3.3	Bilan prévisionnel de la nouvelle structure	32
2.3.4	Politique de développement	33
2.4	Chronologie de la requête et contenu	37

Chapitre III	Contenu du projet	
3.1	Objectif	38
3.2	Analyse du contenu de la requête	38
3.2.1	Pertinence et nécessité du projet	38
3.2.2	Plan d'administration des réalisations	39
3.2.3	Projets similaires et programmes d'aides bilatérales/organismes internationaux	42
3.2.4	Matériel inclus dans le projet	49
3.2.5	Nécessité d'une coopération technique	53
3.2.6	Principes de base de la coopération	53
3.3	Grandes lignes du projet	54
3.3.1	Organisme de réalisation et système d'administration	54
3.3.2	Plan économique	56
3.3.3	Plan de réalisation	56
Chapitre IV	CONCEPT DE BASE	
4.	CONCEPT DE BASE	
4.1	Plan de base	57
4.1.1	Conditions naturelles	57
4.1.2	Infrastructures	57
4.1.3	Principes de gestion et d'entretien du nouveau matériel	58
4.1.4	Achat du matériel à un pays tiers	58
4.1.5	Délais de réalisation	58
4.2	Programmes de base	58
4.2.1	Programme matériel	58
4.3	Programme de réalisation	61
4.3.1	Politique fondamentale	61
4.3.2	Principes de fourniture	61
4.3.3	Contrôles du consultant	62
4.3.4	Matériel fourni par un pays tiers	62
4.3.5	Calendrier de réalisation	62
Chapitre V	IMPACT DU PROJET ET CONCLUSION	
5.	IMPACT DU PROJET ET CONCLUSION	64

Liste des tableaux

2-1	Volume des exportations de 1991 et 1992	6
2-2	Tonnage transporté	8
2-3	Evolution du volume de fret	8
2-4	Longueur du réseau routier de RCA	9
2-5	Nombre de ponts en RCA	9
2-6	Tonnage transporté par la route	12
2-7	Parc des véhicules	13
2-8	Bilan comptable du Fonds routier exercice 1993	20
2-9	Récapitulatif du parc par année d'affectation	25
2-10	Tableau du matériel fourni par le Japon	26
2-11	Barème de location du matériel et des véhicules de la DAM	29
2-12/1	Comptes prévisionnels de la DAM (hypothèse 1)	34
2-12/2	Comptes prévisionnels de la DAM (hypothèse 2)	35
2-12/3	Comptes prévisionnels de la DAM (hypothèse 3)	36
3-1	Budget 1993 de la Direction des Matériels	41
3-2	Estimation des revenus de la DMTP en 1993	42
3-3	Budget d'entretien routier Banque Mondiale (IDA)	44
3-4	Programme d'entretien et de réhabilitation des routes par le Fonds routier - exercice 1993	45
3-5	Travaux de réhabilitation et d'entretien et matériel nécessaire	49
3-6	Principaux matériels utiles Travaux Publics 1992-1997	50
3-7	Estimation du parc optimal de la DAM	50
3-8	Parc actuel de la DMTP	51
3-9	Besoins en matériels nouveaux	53
4-1	Présentation du matériel	59
4-2	Programme de fourniture du matériel	60
4-3	Calendrier de réalisation	63

Liste des figures

2-1	Réseau routier de RCA	10
2-2	Volumes de trafic routier	11
2-3	Organigramme du MTPAT	16
2-4	Structure de la Direction de l'Entretien routier	17
2-5	Structure du personnel de DMT actuelle	30
2-6	Proposition d'organigramme de la D.A.M. au démarrage de ses activités	31
3-1	Emplacement des routes concernées	48
3-2	Proposition de structure de la DAM (stabilisée)	55
4-1	Corrélation entre les organes de réalisation	61

Annexes

1.	Membres de la mission	67
2.	Liste des personnes rencontrées	68
3.	Calendrier de travail de la mission	69
4.	Procès-verbal des discussions	70
5.	Répertoire du matériel de la DMTP	74
6.	Liste du matériel offert par le Japon	87
7.	Liste des principaux équipements de l'atelier de réparation de la DMTP	90
8.	Structure des services après-vente des concessionnaires	93

Abréviations

MTPCH	Ministère des Travaux publics, de la Construction et de l'Habitat
DMTP	Direction du matériel des travaux publics
DAM	Direction autonome des matériels
PST	Programme sectoriel des transports
PIP	Programme d'investissements publics
FR	Fonds routier
UM	Unité mécanisée
OPPER	Opération de promotion des petits entrepreneurs routiers
PETROCA	Société des pétroles de Centrafrique
JICA	Agence japonaise de coopération internationale
IDA	Association pour le développement international
PNUD	Programme des Nations Unies pour le développement
FED	Fonds Européen de développement

CHAPITRE I - INTRODUCTION

I. INTRODUCTION

1.1 Chronologie des missions d'études

La République Centrafricaine (RCA) est un pays continental de 3 000 000 d'habitants environ situé pratiquement au centre du continent africain. Les transports routiers et fluviaux sont les principaux moyens de communication de ce pays sans côtes maritimes. Les volumes assez considérables de marchandises sont transportés sur 700 km de voies fluviales qui empruntent les fleuves Oubangui et Congo, bien que ce moyen de transport soit d'efficacité assez limitée. En effet, par ce biais, seule est desservie la région Sud du pays autour de la ville de Bangui et par ailleurs, pendant l'étiage de saison sèche, le niveau d'eau des fleuves baisse au point que le passage des bateaux est souvent impossible.

Concernant le réseau routier, support important de la circulation des marchandises, celui-ci comptait 23 761 km de voies en 1990 dont 1,8 % seulement étaient bitumées. Ceci s'explique en partie par l'immensité du territoire et la faible densité de population. Il est à noter aussi que la plupart des routes ont un besoin de réparation urgent. Pour toutes ces raisons, les coûts de transports sont extrêmement élevés et freinent considérablement l'élan économique du pays.

Pour améliorer le secteur des transports, les organismes internationaux et bailleurs de fonds étrangers dont la Banque Mondiale ont établi un programme sectoriel des transports financé par 5 investissements dans le secteur des infrastructures de communications. Ce programme actuellement en cours comprend en autres le projet de bitumage de la Nationale 3 réalisé par l'aide financière non remboursable de notre Gouvernement et l'atelier de réparation du matériel routier de Bangui, été également construit en 1989 avec un don du Japon.

Le Gouvernement de RCA a dressé un programme de modernisation du secteur des transports avec la coopération des organismes internationaux et des aides bilatérales, en partant d'un plan d'ajustement structurel proposé par la Banque Mondiale. Ce programme comprend l'amélioration de l'efficacité institutionnelle, l'émergence

d'entreprises de construction privées, les réparations essentielles du réseau prioritaire, et l'assouplissement des réglementations du secteur des transports.

Le Ministère des Travaux Publics, de la Construction et de l'Habitat (MTPCH) qui rassemble les différents services de transports et de communications s'efforce d'accélérer les travaux d'aménagement routier en ayant recours aux entreprises privées à qui il loue le matériel de construction. Cependant, le parc matériel actuellement disponible de ces sociétés de location est en nombre tout à fait insuffisant et souvent à remplacer car ayant dépassé leur durée de vie. Ce facteur contribue à retarder énormément la réalisation du programme d'aménagement du réseau routier. Face à cette conjoncture, le Gouvernement de RCA a formulé une demande de coopération financière sous forme de dons auprès du Gouvernement du Japon pour réaliser un projet de renforcement du matériel de construction routière.

Le Gouvernement du Japon a reconnu la nécessité et l'urgence d'un tel projet d'équipement et a jugé en outre qu'il était compatible avec les objectifs de la coopération financière non remboursable du Japon. Il a donc décidé d'en réaliser l'étude. L'agence japonaise de coopération internationale (JICA) pressentie pour ce programme a envoyé un groupe de travail dirigé par M. Kenji SHIMIZU, spécialiste de la coopération internationale en Centrafrique du 20 octobre au 23 novembre en 1993 pour effectuer l'étude du plan de base.

1.2 Contenu de l'étude

La mission avec la coopération du Gouvernement de Centrafrique a effectué les études sur place ci-dessous en regard des objectifs précités et vérifié en même temps le contenu détaillé de la requête et son contexte.

- (1) Cohérence, nécessité et priorité par rapport au plan quinquennal
- (2) Investigation de l'état des routes
- (3) Investigations sur la gestion routière actuelle du MTPCH et contenu du programme sectoriel des transports
- (4) Investigations sur le fonctionnement des ateliers de la direction des matériels des travaux publics (DMTP), état du matériel et des véhicules

- (5) Vérification du système de services après-vente des représentants de fabricants
- (6) Expertise du matériel acquis dans le cadre des dons japonais
- (7) Analyse du projet de transfert en une direction autonome du matériel, situation actuelle et perspectives futures
- (8) Confirmation de projets similaires et le cas échéant vérification de leurs compatibilités
- (9) Etude des projets d'aménagement routier réalisés par les organismes d'aide internationaux et par d'autres aides bilatérales.

Le présent rapport d'étude du plan de base renferme les résultats des analyses effectuées au Japon sur la base des investigations sur le terrain.

Nous indiquons en annexe la composition de la mission d'étude, son calendrier de travail, la liste des responsables Centrafricains rencontrés et le procès-verbal des discussions.

CHAPITRE II - CADRE DU PROJET

2. CADRE DU PROJET

2.1 Présentation de la République Centrafricaine

2.1.1 Territoire et population

La République Centrafricaine est située pratiquement au centre du continent africain. Elle est bordée au Nord par la République du Tchad, à l'Est par la République du Soudan, au Sud par le Zaïre et le Congo et à l'Ouest par le Cameroun. C'est un pays enclavé d'une superficie de 622.000 km² dont le territoire s'étend presque entièrement sur un plateau de 600 à 700 m d'altitude (le plateau se ramifie en deux bassins, le bassin du Congo et le bassin Tchadien) bordé d'Est en Ouest par deux ensembles montagneux dont les sommets culminent à un peu plus de 1 000 m d'altitude. Le pays est drainé par un réseau hydrographique important, composé d'un grand nombre de petits et grands cours d'eau. Le principal, l'Oubangui est confluent du Congo et long de 1 200 km. L'Oubangui et un de ses affluents Le Chari constituent les deux principales voies de navigation de la République Centrafricaine.

Le climat accuse une différence marquée entre la région Nord et les régions Centre et Sud. Le Sud connaît un climat de type équatorial ou guinéen forestier très chaud et très humide toute l'année que l'on appelle le climat Oubangui. Le centre connaît un climat de savane soudano-guinéen ou intertropical avec une saison des pluies diluviennes et une saison sèche sans pluie. La partie Nord connaît un climat sec de type sahélo-soudanien ou sub-sahélien. La capitale Bangui est située pratiquement au Sud-Est du pays au bord du fleuve Oubangui. D'après le recensement de décembre 1992, les chiffres de population corrigés s'élèvent à 3.000.000 d'habitants. Le recensement de décembre 1975 indiquait une population de 2.050.000 habitants, ce qui sur 17 ans donne une augmentation de 46,3 %. En supposant que le taux de croissance démographique annuel de 2,6 % se maintienne, en l'an 2 000 le pays devrait atteindre 4 500 000 habitants. La densité de population en 1975 était de 3,3 habitants au km², en 1990, elle est de 5 habitants au km². 66 % de la population du pays vit dans les zones rurales, la capitale Bangui englobe à elle seule 50 % de la population urbaine avec 500.000 âmes. Bambari à l'Est du pays et Berberati au Sud-

Ouest ont une population de 20 à 40 000 habitants. Le flux des populations vers la capitale accélère le déclin des provinces et par voie de conséquence la stagnation des activités économiques régionales. La population de RCA se compose d'une trentaine d'ethnies que l'on peut classer en deux grands groupes selon leur adaptation au milieu naturel : les ethnies qui se sont installées sur les bords des fleuves (groupe oubanguien) et les ethnies qui se sont installées dans les régions de savanes. Le premier groupe est représenté principalement par les Yakomas et les M'Bakas, le deuxième groupe par les Saras, les Mandjias, les Kabayas et les Bambas.

2.1.2 Situation économique

La République Centrafricaine outre l'agriculture, produit des diamants, de l'uranium et du bois. Ses ressources sont relativement importantes comparées aux autres pays d'Afrique mais le PNB par habitant ne dépasse pourtant pas 330 \$. Plus de la moitié de la production du secteur primaire, 44 % du PIB, est constituée par les produits agricoles (maïs, manioc, etc). Le secteur secondaire fournit 13 % de la production totale, le secteur tertiaire 32 % et le secteur public 13-14 %. L'agriculture absorbe 72% de la population totale et assure l'autonomie alimentaire.

La RCA est relativement dépendante de son commerce extérieur. En 1986, le volume des exportations a atteint 13,3 % du PNB et le volume des importations 20,1 %. Les aides extérieures ont diminué, la balance des paiements est déficitaire et la dette augmente d'année en année. Les exportations de produits agricoles représentent 40 - 50 % des exportations totales et portent principalement sur le bois, le coton, le café et le tabac. Nous indiquons au tableau 2-1 ci-après les volumes d'exportations de produits agricoles pour 1991 et 1992.

Tableau 2-1 Volume des exportations de 1991 et 1992

(milliers de tonnes)

Lieu de chargement	Produits exportés	1991	1992
Bangui	Bois de construction	113,69	17,43
	Coton	12,14	2,94
	Café	5,34	2,55
	Divers	3,36	1,80
	Total	134,53	24,72
Berberati (près du Cameroun au Sud-Ouest)	Bois débité	18,10	0
	Bois de construction	0	25,85
	Café	0,06	0,06
	Divers	0,09	0
	Total	18,25	25,91

Source : Statistiques du Ministère des Transports, 1992

Depuis 1982 le Gouvernement de RCA a mis en place un certain nombre de politiques économiques dans le but de promouvoir l'économie nationale. Les différentes politiques de reconstruction économique mises en place pendant la période de 1982 à 1986 grâce aux organismes d'aide internationale et à l'aide bilatérale portaient sur la promotion de l'agriculture, des exportations et visaient à corriger le déséquilibre budgétaire. Ces politiques ont eu pour effet d'augmenter assez sensiblement la production agricole des céréales, du coton et autres produits à l'exception du café. Mais après la sécheresse de 1983 et 1984 à laquelle s'est ajouté le refroidissement du marché mondial, les exportations de bois, de café et de coton ont connu une croissance négative en valeur réelle (-0,6 % par an). Les exportations de diamants, en revanche, ont augmenté de 6 à 10 % par an. Les exportations des produits du commerce sont tombées de 58,7 milliards de CFA en 1985 à 39 milliards de CFA en 1988. Le taux du service de la dette est passé de 15,1 % en 1986 à 23 % en 1987 et 29 % en 1988. Pour enrayer cette tendance au déclin, le Gouvernement depuis 1986 a mis en oeuvre un plan d'ajustement structurel à moyen terme.

2.2 Présentation du secteur des transports

2.2.1 Généralités

Les activités économiques de la République Centrafricaine se heurtent au problème de sous-développement des équipements d'infrastructures et des coûts de transport excessifs des produits importés du fait de l'enclavement du territoire. Les disparités régionales sont en outre très importantes : dans la région Est par exemple, qui dispose de peu d'infrastructures de transports terrestres, le dépeuplement s'intensifie et les activités économiques stagnent alors que dans la région Ouest frontalière de pays côtiers, on observe un certain dynamisme. Le retard économique dû aux problèmes de transport est un phénomène commun à tous les pays enclavés d'Afrique, mais ici, il prend des proportions tout à fait alarmantes

Comme voies de communication internationales la République Centrafricaine ne dispose que de deux exutoires : la route jusqu'au port camerounais de Douala à 1.600 km de Bangui ou le chemin de fer de Pointe Noire au Congo jusqu'à Brazzaville au Zaïre, prolongée par la voie fluviale de Brazzaville à Bangui (1.800 km).

Les coûts de transports fluviaux sont d'environ 40 % inférieurs aux coûts de transports terrestres, mais outre que la route prend 3 jours entre Bangui et Douala et le bateau 2 semaines s'ajoute le fait que la navigation est impossible en saison sèche à cause de l'étiage des fleuves, et donc la voie fluviale n'est ouverte que d'août à novembre. Les principaux produits d'importation transportés par bateau sont le carburant et les ciments et les principaux produits d'exportation sont le bois et le coton. Les volumes d'importation et d'exportation sont indiqués au tableau 2-2 ci-dessous.

Tableau 2-2 Tonnage transporté

Port de débarquement		1988	1989	1990	1991
Douala (par le Cameroun)	Importations	39.978	34.372	45.538	47.730
	Exportations	25.977	47.435	44.966	36.404
Pointe Noire (par le Congo)	Importations	20.390	21.026	inconnues	13.203
	Exportations	27.380	41.980	inconnues	16.975

Source : Statistiques du Ministère des Transports, 1992

Les transports intérieurs doivent impérativement transiter par la route. Nous indiquons au tableau 2-3 l'évolution des volumes de fret de ces dernières années. Sur une période de 4 ans entre 1983 et 1986, nous pouvons remarquer que le volume des transports a été multiplié par 2,5 et le taux de dépendance envers le réseau routier a considérablement augmenté.

Tableau 2-3 Evolution du volume de fret

(milliers de tonnes)

Année	1982	1983	1984	1985	1986
Routes	-	68,0	92,5	151,1	170,9
Fleuves	224,8	229,2	218,5	236,9	243,6
Air	6,5	6,5	9,6	6,4	8,3

Source : Statistiques du FMI

2.2.2 Réseau routier national

(1) Observations générales

En RCA, il y a environ 23.760 km de routes dont la ventilation par catégorie est donnée au tableau 2-4 et à la figure 2-1. Le pourcentage de voies bitumées est

de 1,85 % environ de l'ensemble du réseau ou 4,7 % des voies principales ce qui est un taux extrêmement bas.

Les conflits répétées des années 70 et 80 ont rendu difficile l'entretien suffisant des routes qui se délabrent. Le Gouvernement a entrepris l'aménagement des réseaux de transports en particulier du réseau routier, et obtenu la coopération de la Banque Mondiale pour ce programme. Mais le pays est vaste et les financements insuffisants de sorte que les résultats escomptés ne sont pas atteints.

Tableau 2-4 Longueur du réseau routier de RCA

(unité :km)

Catégorie	Longueur	Revêtement bitumé	Revêtement latéritique	Routes en terre
Routes principales	9.330	440	4.100	4.790
Nationales	5.420	440	4.100	880
Départementales	3.910	-	-	3.910
Pistes rurales	14.431	-	-	14.431
Total	23.761	440	4.100	19.221

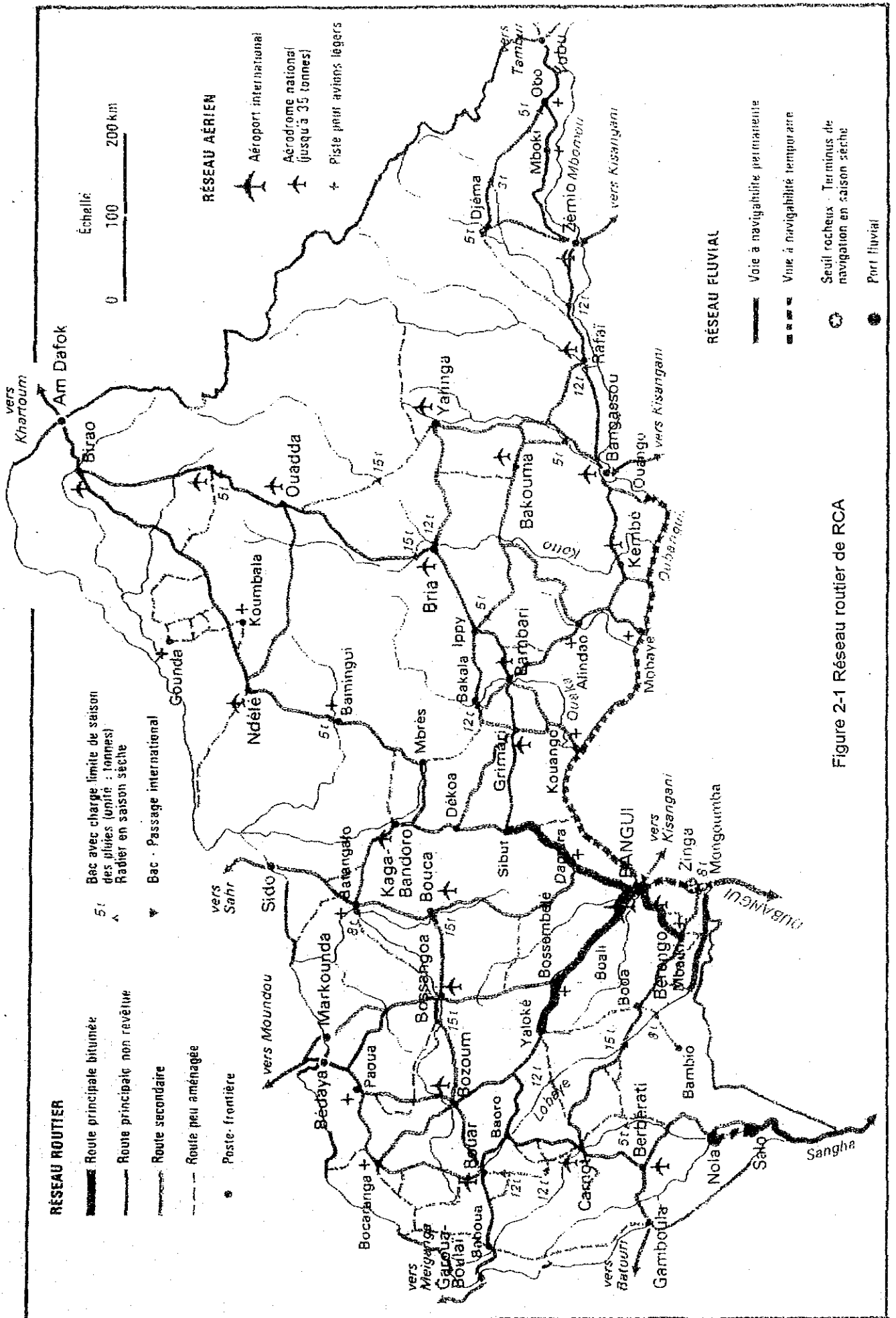
Sources : Statistiques du Ministère des Transports, 1992

Tableau 2-5 Nombre de ponts en RCA

(par unité)

Type de pont/bacs	1990	1991	1992
Pont permanent	328	331	331
Structure simple	118	121	121
Structure provisoire	371	368	369
Bacs	61	62	62
	Détails	Motorisés..... 7 Avec treuils électriques.....15 Barques à rames.....39	

Source : Statistiques du Ministère des Transports



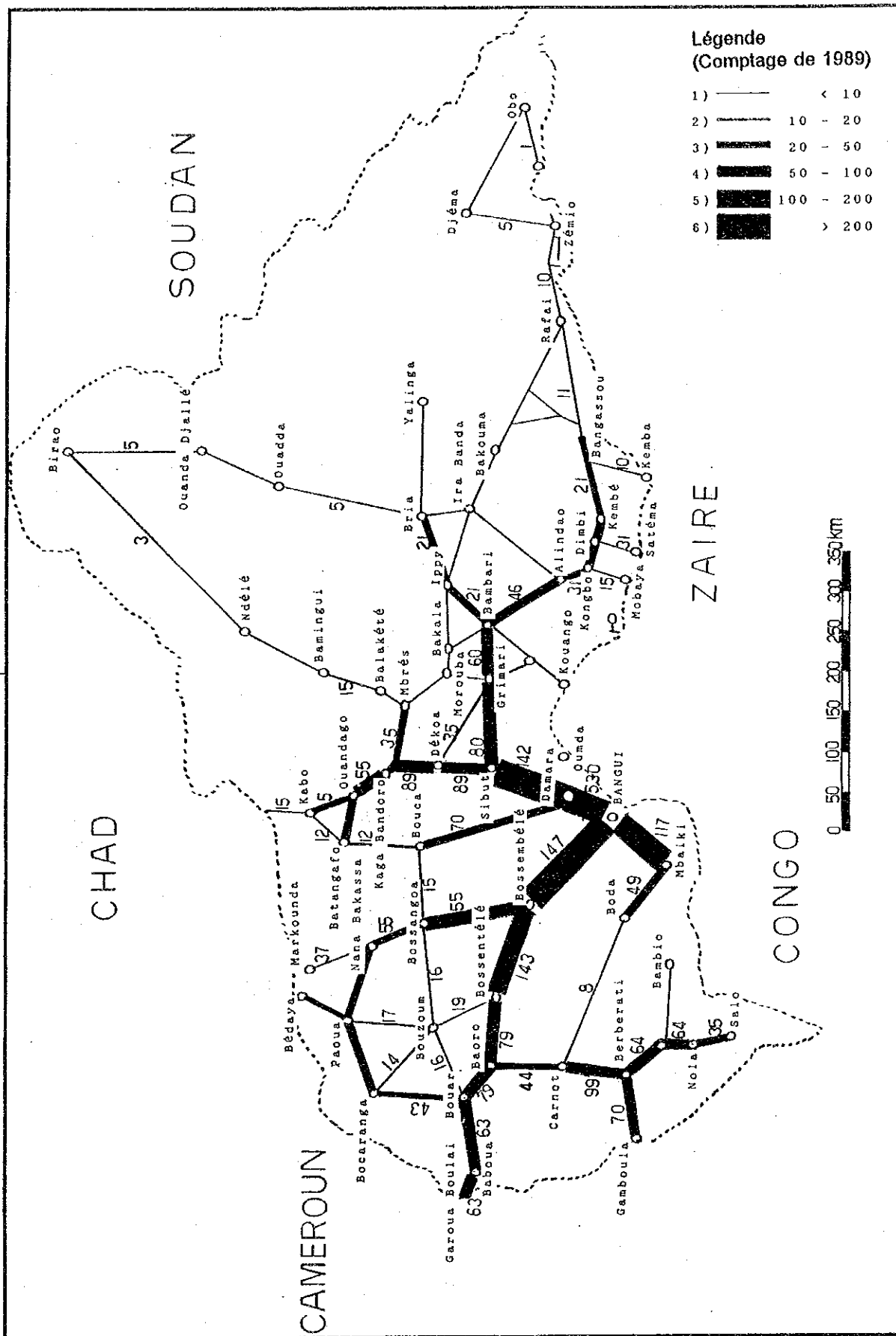


Figure 2-2 Volumes de trafic routier
 Source : Rapport d'évaluation du personnel de la Banque Mondiale, programme sectoriel des transports, 1990

(2) Situation actuelle du trafic routier

Volumes de transports

Selon le comptage de trafic routier effectué en 1989 pour l'ensemble du réseau, le flux de marchandises est surtout concentré sur les voies périphériques de la capitale Bangui et sur la voie qui relie Bangui et Douala au Cameroun. En dehors de ces axes, des volumes de transports très importants ont été relevés sur les voies qui relient Bangui aux principales capitales provinciales. Les flux sont représentés à la figure 2-2, le tonnage total des marchandises importées et exportées est indiqué au tableau 2-6.

Tableau 2-6 Tonnage transporté par la route

(milliers de tonnes)

Volumes transportés		1990	1991	1992
Importations	Via le Cameroun	40,4	41,1	59,1
	• Douala - Bangui	38,9	40,0	47,3
	• Via Ngaoundéré	1,5	1,1	11,7
	Par les autres pays	3,6	4,8	6,3
	Total	44,0	45,9	65,4
Exportations	Via le Cameroun	23,2	25,2	18,7
	Douala - Bangui	23,2	25,2	18,7
	Vers les autres pays	4,1	9,0	6,0
	Total	27,3	34,2	24,7

Source : Statistiques du Ministère des Transports, 1992

Parc de véhicules

Le parc de véhicules est indiqué au tableau 2-7.

Tableau 2-7 Parc des véhicules

Catégorie	Nombre de véhicules		Total
	Privés (%)	Publics (%)	
Voitures	3.989	1.547	5.536
Camionnettes	2.663	941	3.604
Minibus	238	53	291
Total	6.890 (82)	2.541 (80)	9.431 (81)
Autobus	167	15	182
Camions	1.002	416	1.418
Tracteurs	119	31	150
Remorques	179	123	302
Véhicules spéciaux	36	72	108
Total	1.503 (18)	657 (20)	2.160 (19)
Total général	8.393	3.198	11.591

Source : Statistiques du Ministère des Transports, 1992

2.2.3 Structures du Ministère des Travaux Publics et Administration des routes

(1) Structures

Le Ministère des Transports et le Ministère des Travaux Publics, de la Construction et de l'Habitat (MTPCH) étaient deux ministères distincts. Ces deux administrations avaient la charge conjointe des transports et des communications, le Ministère des Transports assurant le contrôle des transports et des communications, les programmes d'exploitation et les statistiques, le Ministère des Travaux Publics étant chargé des programmes d'infrastructures routières (réhabilitation et entretien). En octobre 1993, suite à un remaniement administratif, les deux ministères ont été fusionnés en un Ministère des Travaux Publics, de la Construction et de l'Habitat (MTPCH) actuellement en cours de restructuration. Nous indiquons à la figure 2-3 l'organigramme du ministère, que pour plus de commodité, nous appellerons "Ministère des Travaux Publics".

(2) Entretien routier

La Direction des études, de la programmation et du contrôle de la Direction générale des Travaux Publics est chargée de la construction des routes. La Direction de l'Entretien routier, de leur maintenance. Cette dernière qui emploie 880 personnes dispose de 3 annexes régionales et de 16 subdivisions qui couvrent l'ensemble du territoire national. Les travaux d'entretien sont réalisés soit en régie avec le parc de matériel de la Direction, soit à l'entreprise sur la base de contrats avec des sociétés privées. La structure des services régionaux de la Direction est indiquée figure 2-4.

Actuellement c'est l'annexe de la région centrale de la Direction des routes bitumées qui s'occupe de l'entretien des routes bitumées.

La maintenance du réseau routier se fait depuis plusieurs années sur fonds d'aide IDA. On ne peut pas dire que la tâche du Ministère des Travaux Publics

soit toujours facile en la matière. En effet, du fait que le programme d'entretien routier est réalisé principalement avec des fonds extérieurs, entre la fin d'un projet et le début d'un autre, les délais sont considérables, la formation n'est pas assurée continuellement et les responsables sont sans arrêt remplacés.

Sur 9.300 km de routes principales, 5.400 km soit 60 % sont entretenues tous les ans. Les travaux d'entretien mécanisés couvrent environ 4.600 km et les travaux d'entretien manuels environ 1.000 km. Le Ministère des Travaux Publics dispose actuellement de 4 unités mécanisées dont 1 affectée à l'entretien des routes bitumées et 3 au reprofilage des routes en terre. Il compte en outre 1 unité de point à temps bitume et une unité de réparation des ponts. Chaque unité de travail est constituée tous les ans en fonction du programme d'entretien routier du Ministère des Travaux Publics. Sur 4.600 km entretenus par les unités mécanisées, les 4 unités précitées s'occupent de 3.200 km environ (34 % du réseau total) ; des unités mécanisées administrées par une aide technique de la France ou de l'Allemagne s'occupent des 1.400 km restants. Les unités mécanisées sont en particulier chargées des travaux de rechargement de la couche de roulement des routes bitumées et de la couche de base des routes en terre améliorées.

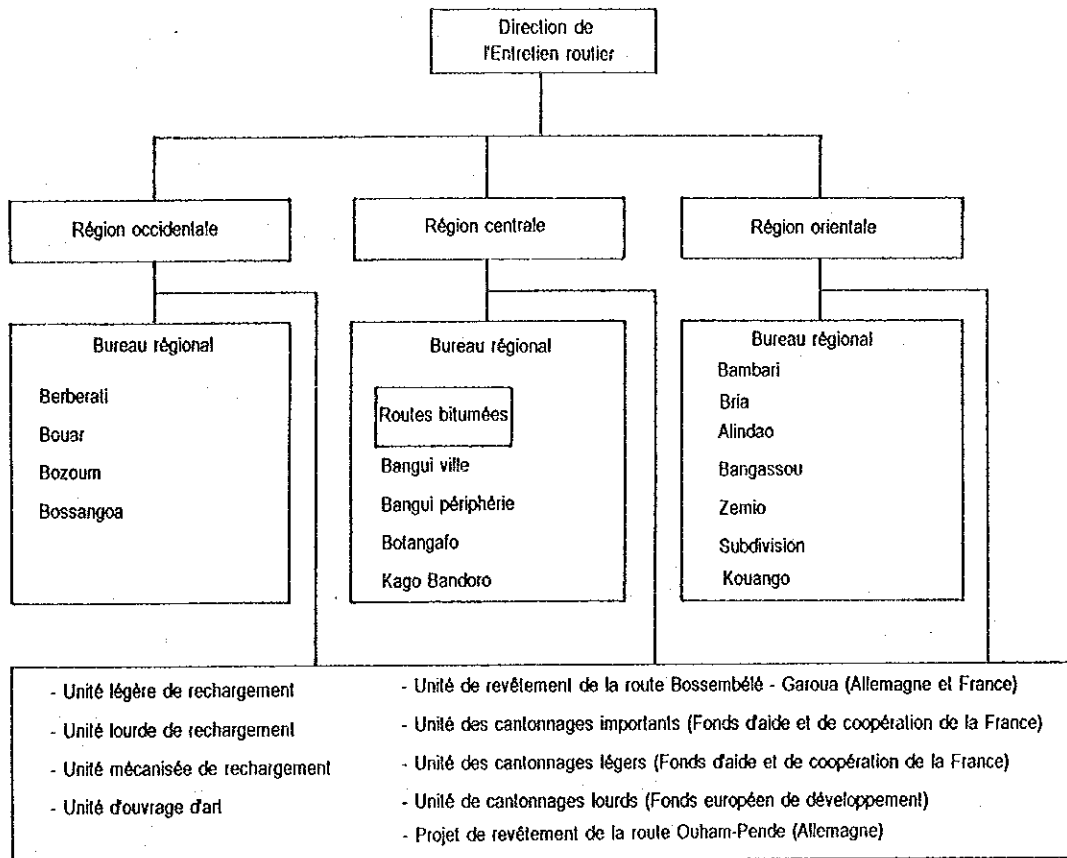
Les réhabilitations et entretiens périodiques étaient faits jusqu'à présent par des entreprises étrangères, les travaux d'entretien courant par des unités du Ministère des Travaux Publics. Le 4e plan routier (1982 - 1987) comportait un volet d'aide technique et de formation des unités en régie. Cependant, il est devenu difficile pour le Ministère des Travaux Publics d'assumer plus longtemps la charge d'une telle structure.

Les travaux de cantonnement manuel seront effectués par les 16 subdivisions du Ministère des Travaux Publics et par les 11 entreprises locales du pays. Un volet de formation des employés des subdivisions et des entreprises locales est prévu dans le programme de réalisation pilote du 4e programme routier.

Figure 2-3 Organigramme du MTPAT



Figure 2-4 Structure de la Direction de l'Entretien routier



- UM Unité mécanisée
 - ULE Unité légère d'entretien
 - UMR Unité mécanisée de rechargement
 - UOA Unité d'ouvrage d'art
- Figure 2-3

Nous avons vu que le volume des travaux de maintenance effectivement réalisé dans une année est bien inférieur aux besoins réels. Une des solutions les plus fortement envisagées pour résoudre cette carence consiste à transférer les travaux dont est chargé le Ministère des Travaux Publics vers les entreprises privées. L'OPPER (opération de promotion des petits entrepreneurs routiers) a été créée dans le but de promouvoir les petites entreprises sur cette branche du marché. L'entretien de près de 1.000 km de routes financé par des aides internationales (travaux manuels de cantonnement) ont ainsi été réalisés à l'entreprise. Les micro-sociétés qui se créent s'organisent petit à petit en associations de moins en moins dépendantes du Ministère des Travaux Publics. Outre les travaux d'entretien mécanisés auxquels elles participent, elles cherchent à élargir leurs activités en s'investissant dans des travaux de construction d'ouvrages d'assainissement ou de services urbains, afin d'assurer un complément de commandes. Pour ces travaux elles louent le matériel du parc du Ministère des Travaux Publics.

(3) Matériel de construction routière

Le parc matériel du Ministère des Travaux Publics se compose actuellement de 300 engins (évalués à 28 millions de dollars en cas de renouvellement complet en 1989), plus de la moitié fourni par un don du Japon. En outre, la durée de vie économique de la plupart des machines est largement dépassée avec seulement 123 unités opérationnelles ; il est donc nécessaire de renouveler d'urgence ce parc pour que le ministère des Travaux publics continue à assurer les travaux de maintenance en régie. Le service matériel du ministère est en outre confronté aux problèmes de :

- manque de techniciens spécialisés et de mécaniciens,
- manque de crédits pour acheter les pièces détachées à la charge du Fonds Routier,
- manque d'adéquation du plan d'utilisation des machines.

Le Ministère des Travaux Publics a envisagé une politique nouvelle consistant à organiser des entreprises de maintenance, sachant qu'il ne serait pas logique d'acheter du matériel neuf avec une structure de maintenance insuffisante.

(4) Fonds Routier

Le Fonds Routier était un "compte spécial" de l'Etat pris sur le budget ordinaire et géré par le Ministère des Finances pendant les années 60 et 70. C'est un service juridiquement et financièrement indépendant depuis 1981. Le passage à une structure autonome du Fonds Routier avait pour but principal de mieux gérer la mise en valeur des fonds destinés à l'entretien routier. Le Fonds Routier avec, à sa tête le Ministre des Travaux Publics, est placé sous le contrôle d'un comité de direction auquel participe le Ministère des Finances. Ce comité de direction approuve le budget et l'affectation des investissements proposés par un comité de gestion. Ses revenus sont constitués par les redevances d'usage routier (taxes sur la consommation des carburants) qui lui sont directement reversées par la PETROCA (Société des Pétroles de Centrafrique). Ils sont augmentés par les redevances des bacs, les ventes de matériels d'occasion du Ministère des Travaux Publics et les redevances des points de contrôle des surcharges de Bangui.

Le montant nominal des redevances d'usage routier a atteint 1 milliard de francs CFA en 1982, 1,7 milliard de francs CFA en 1988 et 1,8 milliard de francs CFA en 1989. Cette progression s'explique principalement par l'augmentation des taxes sur le litre de carburant. Reflet du marasme économique du pays, les volumes de consommation qui avaient atteint leur maximum en 1985 avec 47.845 m³ sont redescendus à 34.942 m³ en 1988. Nous indiquons au tableau 2-8 le bilan comptable du Fonds routier pour l'exercice 1993.

Le rapport de la Banque Mondiale sur le programme sectoriel des transports (mars 1990) souligne des problèmes de :

- pertes dues aux différences de cotation des redevances d'usages routiers, des relevés de la PETROCA et des relevés des douanes
- retard des rentrées d'argent en provenance de la PETROCA (3 à 4 mois) du fait des formalités de transfert inefficaces sur le compte du Fonds Routier

- difficultés d'estimation pour les prix du matériel de la Direction du Matériel du fait de manque de structure de gestion
- retard des transferts des bénéfices de la vente du matériel d'occasion par le Ministère des Travaux Publics.
- au chapitre des dépenses figurent les salaires des fonctionnaires du ministère des Travaux publics qui devraient être réglés par l'Etat, ainsi que les frais d'achat des carburants et des lubrifiants et les frais de réparation des véhicules légers de l'Etat non imputables au Fonds routier.

Tableau 2-8 Bilan comptable du Fonds routier exercice 1993

(Unité : FCFA)

Dépenses		Recettes	
Direction de l'entretien des routes		Taxes sur consommation de carburant	1.830.000.000
Travaux en régie	619.900.000	Redevances des bacs	3.000.000
Travaux à l'entreprise	636.900.000	Redevance d'usage des ponts	45.000.000
Total Direction de l'entretien routes	1.256.800.000	Réparation/location matériel à la DMTP	40.000.000
Direction du matériel	575.700.000	Divers	18.000.000
Service gestion	140.800.000		
Service exploitation	188.700.000		
Sécurité routière	18.000.000		
Laboratoire d'essai	36.000.000		
Réserve	0	Report	280.000.000
Total	2.216.000.000	Total	2.216.000.000

2.2.4 Programmes routiers

(1) Présentation

Le réseau routier de RCA outre que ses voies sont de norme inférieure, est sérieusement pénalisé par le manque d'entretien. On ne peut pas dire non plus que le secteur soit encore bien structuré. Les axes routiers vers les voies d'accès à l'océan via le Cameroun ou via le Congo ne sont pas dans un état satisfaisant. Le premier programme routier mis en place par un financement IDA de la Banque Mondiale (1969) visait la construction du réseau routier dans son ensemble, alors que le programme d'entretien routier qui l'a suivi (1970) mettait l'accent surtout sur l'entretien des principaux axes routiers et sur la réforme structurelle. Le troisième programme routier (1978) abandonnait en

partie ces objectifs et concentrait davantage son action sur la réhabilitation de voies précises qui présentent un intérêt particulier en tant qu'exutoires vers le Cameroun. Le rapport de la Banque Mondiale précité (mars 1990) précise que pendant cette période, les travaux de maintenance se sont poursuivis sur fonds d'aide étrangers sans toutefois donner des résultats probants. Le quatrième programme routier débuté en 1982 mettait à nouveau l'accent sur la réhabilitation, la maintenance et le renforcement structurel. La teneur des programmes se résume comme suit.

- i) Premier programme routier (1969-1970)
Construction de 100 km de routes pour relier la capitale et les principales villes régionales
- ii) Programme d'entretien routier (1970-1977)
Maintenance des routes et mise en place des structures
- iii) Troisième programme routier (1978 - 1981)
Amélioration de la route Bangui - Bossembélé (145 km) avec bitumage
- iv) Quatrième programme routier (1982 - 1987)
Réhabilitation, entretien courant et entretien périodique - réforme structurelle du secteur routier

(2) Quatrième programme routier (1982 - 1987)

Les principales composantes du quatrième programme routier sont : la réhabilitation du réseau prioritaire, c'est-à-dire des routes dont la nécessité est urgente dans une perspective de redémarrage économique du pays, la réforme structurelle pour permettre des opérations de maintenance continue, et la formation. Le quatrième programme se décompose comme suit.

- i) Réhabilitation et construction du réseau
 - Réhabilitation de 1.217 km de routes en terre sur contrat
 - Travaux venant en supplément en régie
 - Rechargement de la route Bangui - Mbaiki (102 km) et colmatage sur contrat
 - Reconstruction de la route Bangui - Yambi (6,1 km) sur contrat

- ii) Service de consultant des travaux ci-dessus

- iii) Fourniture de matériel et réhabilitation des installations
 - Fourniture de matériel complémentaire pour les unités d'entretien du Ministère des Travaux Publics, réparations et révision générale du parc existant
 - Travaux d'entretien routier et amélioration des structures de formation

- iv) Coopération technique
 - Amélioration des structures de réalisation des travaux d'entretien routier et des travaux d'entretien du matériel
 - Création de petites entreprises régionales d'entretien routier
 - Analyse des programmes de transports et des entreprises de transports routier

- v) Formation

Formation des ressources humaines du Ministère des Travaux Publics pour élaborer et mettre en place les programmes routiers à court et à long terme.

Le quatrième programme routier est financé sur un fonds d'aide internationale et d'aides étrangères dont la Banque Mondiale, le fonds d'aide et de coopération de la France, la BAD, le Fonds du Koweït, ou l'OPEC.

2.2.5 Programme sectoriel de transport (PST)

(1) Cadre et objectif

Dans le cadre de la promotion du programme d'ajustement structurel qui a débuté en 1986, le Gouvernement a présenté une demande d'aide pour le secteur des transports auprès de l'Association Internationale pour le Développement (IDA). Les objectifs de cette demande portaient sur le renforcement du réseau des transports dans la perspective de réduire les coûts du commerce extérieur, pour promouvoir les exportations et augmenter la

production agricole. Le programme sectoriel des transports (PST) fut institué en 1989. Dans le cadre du PST, un programme d'investissement triennal 91-93 fut établi pour chacune des composantes des transports routiers, fluviaux et aviation civile. En mars 90, le Gouvernement de la République Centrafricaine avec l'appui du Programme des Nations Unies pour le Développement (PNUD) a convié ses principaux bailleurs de fonds à une table ronde pour discuter des grandes lignes de la politique d'aide par rapport au programme d'investissement sectoriel des transports pour les 10 années à venir.

(2) Composante transports routiers

La composante transports routiers du PST absorbe les deux tiers du budget d'investissement. Des actions ponctuelles sont engagées sur la base des résultats du quatrième programme routier (1982 - 1987), qui portent sur les aménagements des transports internationaux, l'établissement de systèmes de maintenance, l'aménagement du réseau routier régional, la planification des aménagements routiers et l'établissement des programmes d'investissements et de réalisation. Ces programmes sont étayés par un renforcement institutionnel qui servira la phase de réalisation. Les différents volets de la composante transports routiers sont les suivants :

- 1) réhabilitation et maintenance de 4.000 km de voies prioritaires (dont 420 km bitumés) des principaux axes (routes nationales et départementales), réhabilitation de 720 km de pistes rurales, remise en état des bacs et des ponts,
- 2) amélioration d'un tronçon de la route nationale N3 en une voie bitumée et programme d'aménagement urgent de la route nationale N1 dans le cadre de la construction du barrage de la centrale hydroélectrique de Moubari. Le bitumage du tronçon Bossambélé-Yaloké (environ 70 km) a été achevé en juin 1993 avec une aide financière à titre de don du Japon. La dérivation du tronçon immergé de la route nationale RN1 construite dans le cadre de la construction du barrage de Moubari a été achevée en mai 1991.
- 3) entretien courant des routes, fourniture du matériel, des véhicules et des pièces de rechange pour le fonctionnement des bacs,

- 4) accélération de la pénétration des entreprises de construction privées sur le marché des travaux de maintenance et aide aux entrepreneurs privés dans ce sens,
- 5) amélioration des installations de transport des marchandises et des autobus (bureaux, gare routière de Bangui), remplacement des véhicules,
- 6) renforcement du laboratoire national des Travaux Publics, aide technique dans le domaine de la planification routière, de la gestion et de la direction des travaux, formation du personnel du Ministère des Travaux Publics,
- 7) planification détaillée des travaux de réhabilitation et de rechargement de la couche de base, plan détaillé du pont de la Muzar à Bambio,
- 8) programme de sécurité routière.

2.2.6 Parc de matériel actuel

- (1) Le Ministère des Travaux Publics possède un parc de 123 engins lourds en état de marche acquis après 1980 dont pratiquement la moitié provient d'un don du Japon.

Nous voyons au tableau 2-9 que la moitié de ce matériel est vétuste et sera proposé à la réforme au fil des années prochaines. Du matériel est également acheté ou apporté par les entrepreneurs étrangers (allemands ou français, par exemple) pour les travaux d'aménagement routier en cours. Il n'est pas rare qu'ils soient revendus ou offerts à la DMTP à la fin des projets, et donc nous les avons comptabilisés dans le tableau 2-9.

- (2) **Matériel implanté avec une aide du Japon**

Le Gouvernement du Japon a attribué quatre dons en 1980, 83, 84 et 88 (plus 2 niveleuses automotrices offertes en 1992 sous forme d'aide non-projet)

Nous indiquons au tableau 2-10 le récapitulatif du matériel et des véhicules fournis par le Japon. (Le matériel détaillé est reporté à l'annexe 7).

Tableau 2-9 Récapitulatif du parc par année d'affectation

Chiffre du bas : réparable (Etude de juin 1993)

Cat.	1975	1979	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992	Total
Bulldozer	1		1		1 2	2 2	1 1		1 1							6 8
Niveleuse automotrice			2		1	3(2)	3(2) 6	3		1	2 1				2	15 8
Compacteur sur pneus		1			1 3	4 3			1	1	2 2		1			10 6
Camion benne			1			1	7 2	5 1		5	10					29 4
Camion-citerne eau										3	1					4 4
Camion-citerne carburant						1	2 1									3 1
Camion atelier							4(2)			1	1					6 -
Camion de graissage							2				1					3 -
Camion grue											1					1 -
Tracteur										1	1					2 1
Remorque	1 1				1											1 3
Chargeur sur pneus	2		2			2	1			3	5(4)					11 4

(Attention : le signe ● indique les dons du Japon)

Tableau 2-10 Tableau du matériel fourni par le Japon

Unité : nombre d'engins

Catégorie	Total	Fonctionnel	Réparable	Réformable
Bulldozer	8	4	2	2
Chargeur sur pneus	8	5	1	2
Niveleuse automotrice	22	11	7	4
Compacteur sur pneus	6	3	3	-
Camion benne	29	18	2	9
Camion-citerne eau	1	-	-	1
Camion-citerne carburant	1	1	-	-
Camion atelier	3	3	-	-
Tracteur remorque	2	1	1	-
Camion grue	2	1	-	1
Total	82	47	16	19

(3) Structure des services après-vente des concessionnaires

Les concessionnaires des fabricants de matériel et de véhicules sont pratiquement tous à Bangui, mais à cause du marasme économique leurs structures de réparation et leur personnel ont été réduits au point qu'il est exclu d'envisager les services de réparation par des sociétés privées. Il est possible de faire venir les matériels et véhicules du Cameroun ou d'Europe. Les différents concessionnaires sont présentés en annexe 8.

2.3 Analyse de la restructuration de la direction autonome des matériels (DAM)

2.3.1 Présentation de l'étude de faisabilité

Le transfert de la DMTP en une Direction Autonome des Matériels (DAM) tel que prévu dans le PST est la principale assise pour promouvoir la rentabilité des travaux d'entretien et de réhabilitation du réseau routier. Le gouvernement de Centrafrique a fait effectuer l'étude de faisabilité de cette restructuration avec un financement de la Banque Mondiale (rapport final de mars 1993). Le transfert en une structure autonome est planifiée dans le but de :

- 1) louer le matériel aux entreprises privées afin de permettre la pénétration des PME sur le marché de la maintenance des routes dans le cadre du passage progressif des travaux routiers au secteur privé,
- 2) assurer l'autonomie financière progressive de la structure en offrant des services de réparation du matériel aux entreprises privées, dans le but de rentabiliser les installations de l'actuel atelier de réparation.
- 3) rationaliser la gestion technique et administrative de l'atelier de réparation de la DMTP et du parc.

L'étude de faisabilité précitée a évalué les volumes de travaux d'entretien routier en tenant compte du programme des travaux de la Direction générale des Travaux Publics du Ministère des Travaux Publics et tracé les prévisions des besoins en matériel qui accompagneront la pénétration des entreprises privées sur ce marché. L'étude fixe le taux d'évolution des besoins pour trois scénarios prévisionnels et fait leur étude comparative.

Le marché de la location des engins de construction fluctue principalement en fonction du programme d'investissements en infrastructures de la Direction générale des Travaux Publics. L'analyse inclut donc aussi les travaux d'investissements prévus dans le programme "Infrastructure urbaine". Les intervenants pour l'exécution de ce programme seront les entreprises en régie administrative, les PME nationales et les grandes entreprises internationales.

L'étude renferme également un inventaire du parc et établi la liste du matériel fonctionnel pouvant être proposé en toute fiabilité. D'après les résultats mis à jour dans l'inventaire, le parc matériel du Ministère des Travaux Publics s'élève à 220 engins lourds ou camions dont 150 soit 66 % en état de marche. Il faut compter que 83 engins seront utilisés en priorité pour les travaux en régie administrative et 67 loués aux PME intervenant sur le programme sectoriel des transports. Par ailleurs, alors que les estimations des besoins pour les travaux d'entretien routier sont en moyenne de 286 engins par an, l'inventaire fait ressortir un certain déséquilibre dans sa composition. Les bulldozers, niveleuses automotrices et compacteurs manquent cruellement par exemple, et les chargeurs sont tout juste en nombre suffisant.

Au niveau de la restructuration, il est prévu de regrouper l'atelier et le parc sous une même structure et de les traiter comme un ensemble unique capable de proposer des services de location et de maintenance des matériels. Une restructuration en deux temps a été proposée. Dans une première phase qui devrait durer de 1 à 3 ans, la DMTP sera restructurée en Direction autonome des matériels (DAM) sous la tutelle du Ministère des Travaux Publics. La DAM sera administrée par un Comité de Gestion qui définira ses orientations, facilitera les liaisons avec les pouvoirs publics et contrôlera les performances de la structure. Lorsqu'elle entrera en fonction la DAM comptera 194 employés sur les 299 employés que compte la DMTP actuelle. Le service des bacs, le service des véhicules légers et le service interventions techniques du Ministère resteront sous son contrôle. Nous indiquons à la figure 2-5 l'organigramme de la DMTP et à la figure 2-6 l'organigramme de la DAM.

2.3.2 Etablissement du barème de location

Les barèmes de location ont été calculés dans l'étude de faisabilité. Ils intègrent les charges fixes et les charges variables.

- Charges fixes
 - (1) Amortissement
 - (2) Frais financiers (2 %)
 - (3) Frais généraux
 - (4) Assurances et taxe de toutes natures
 - (5) Personnel de conduite

- Charges variables
 - (1) Pièces de rechange
 - (2) Pièces d'usure
 - (3) Pièces d'entretien
 - (4) Frais généraux d'atelier et installations nécessaires au matériel
 - (5) Main d'oeuvre d'atelier
 - (6) Consommation d'énergie et de lubrifiants

Nous voyons que le barème ainsi ressorti inclut le poste carburants et lubrifiants ainsi que les frais de personnel de conduite que la DAM fournira elle-même (y compris les remplaçants pour les engins lourds). Dans l'étude de faisabilité une comparaison est établie entre le barème journalier proposé et le barème de location actuel. Les résultats sont indiqués au tableau 2-11 ci-après. Les calculs se réfèrent à une méthode de calcul des barèmes en vigueur en Europe et incorpore les données locales spécifiques. La comparaison porte sur des tarifs évalués plusieurs années auparavant.

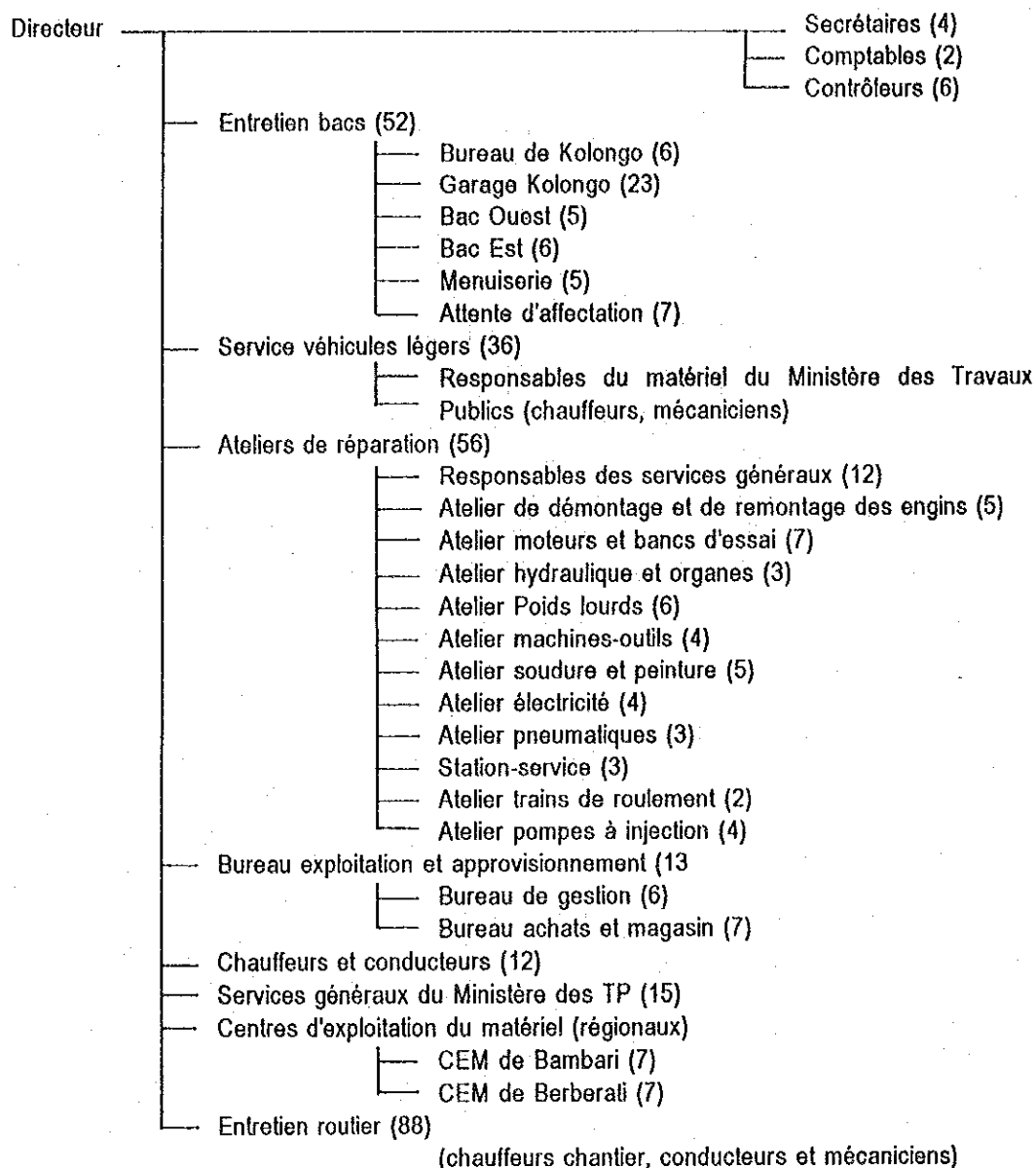
Tableau 2-11 Barème de location du matériel et des véhicules de la DAM

(Unité : Francs CFA)

Matériel	Actuel		Proposé		Ecart Moyen %
	Long terme	Court terme	Long terme	Court terme	
Bulldozer 200 CV	213.000	220.000	187.000	194.000	-12 %
Niveleuse automotrice	100.000	126.000	113.000	118.000	2 %
Chargeur sur pneus	111.000	136.000	78.000	81.000	-36 %
Camion atelier	143.000	162.000	79.000	82.000	-47 %
Camion benne 9 t.	70.000	86.000	62.000	64.000	-19 %
Camion benne 12 t.	102.000	120.000	111.000	115.000	2 %
Camion-citerne eau	81.000	95.000	101.000	105.000	17 %
Camion-citerne carburant	77.000	91.000	96.000	99.000	16 %
Camion de chargement	75.000	89.000	76.000	79.000	-5 %
Tracteur - remorque	122.000	140.000	131.000	135.000	2 %

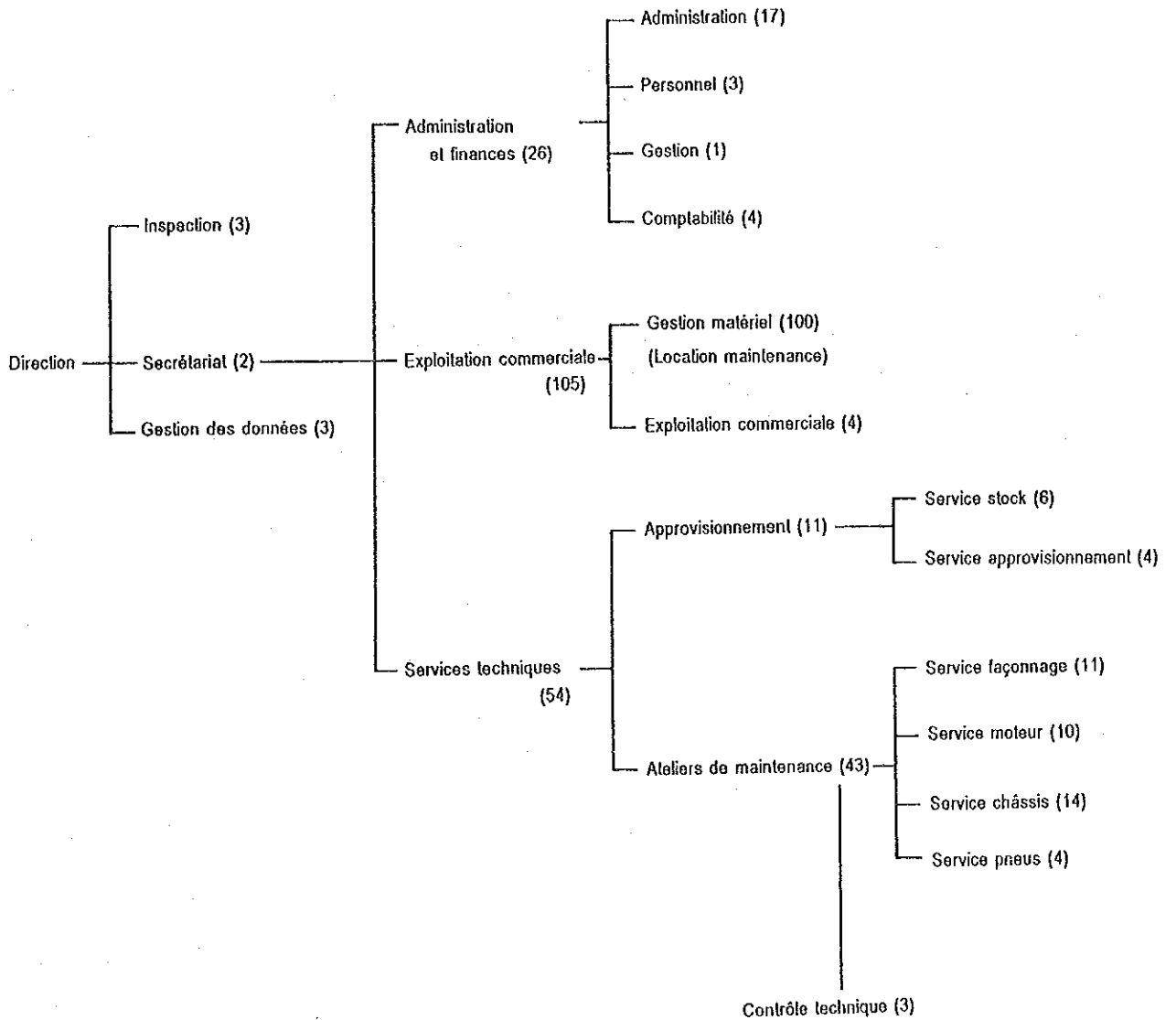
Source : Rapport SEGMENT, 1993

Figure 2-5 Structure du personnel de la DMTP actuelle



Ventilation par service	
Gestion	28
Techniciens ...	211
Assistants	60
Total	299

Figure 2-6 Proposition d'organigramme de la DAM au démarrage de ses activités (personnel de 194 employés)



A ce propos, nous voudrions indiquer ci-dessous les barèmes appliqués au Japon pour les locations journalières (ils ne comprennent pas le prix de l'opérateur et du carburant). La fourchette de prix s'explique par les différences de tarifs entre les régions. (1 Franc CFA = ¥ 0,4)

- Bulldozer 15 tonnes (160 CV) 27.000 à 33.000 ¥ (67.500~82.500 FCFA)
- Niveleuse automotrice (3,7 m) 19.000 à 25.000 ¥ (47.500~62.500 FCFA)
- Chargeur sur pneus (1,4 m³) 16.000 à 20.000 ¥ (40.000~50.000 FCFA)

2.3.3 Bilan prévisionnel de la nouvelle structure

Les prévisions des besoins en matériel (prévisions des locations D.A.M.) ont été évaluées en fonction de 3 scénarios de croissance moyenne du marché pour les principaux engins tels que les bulldozer et pour la période de 1993 à 1996. Pour établir le taux de croissance, on a tenu compte d'une différence de pénétration du marché qui répond aux hypothèses suivantes.

- Location à 100 % du matériel de la DAM pour les travaux en régie
- Augmentation progressive de la location aux PME
- Le matériel pouvant être fourni aux grandes entreprises est actuellement de fiabilité variable, mais devrait progressivement augmenter.

D'après les hypothèses ci-dessus, le taux de pénétration du marché de la location aux grandes entreprises, aux PME et à la régie administrative est établi comme suit.

Hypothèse	1992	1993	1994	1995	1996
Hypothèse I					
Régie	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %
PME	5 %	15 %	30 %	40 %	40 %
Grandes entreprises	5 %	10 %	15 %	15 %	15 %
Hypothèse II					
Régie	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %
PME	10 %	30 %	60 %	60 %	60 %
Grandes entreprises	10 %	20 %	25 %	25 %	25 %
Hypothèse III					
Régie	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %
PME	10 %	50 %	80 %	80 %	80 %
Grandes entreprises	10 %	15 %	40 %	40 %	40 %

Les chiffres d'affaires des locations de la période 1992~1997 sont indiqués aux tableaux 2-12. Le chiffre d'affaires de la première année est estimé à 1,4, 1,78 et 2,15 milliards de Francs CFA selon l'hypothèse retenue. La différence s'explique par une différence d'évaluation du nombre d'engins et de véhicules en réparation et par le nombre d'engins nouveaux qu'il est prévu d'acquérir.

2.3.4 Politique de développement

Si l'on souhaite établir une structure autonome, il est très important de renforcer la pénétration des entreprises privées. Pour cela, il faut que les nouvelles entreprises soient très compétitives et suffisamment fortes pour pouvoir élargir leurs activités commerciales, que les contrats de location soient moins rigides, que le matériel soit renouvelé et que l'administration et la gestion du matériel actuel soient plus efficaces. La réforme administrative porte sur 2 points :

- 1) réduction de la masse salariale
- 2) financement impératif des coûts d'investissement des études détaillées, de la formation du personnel et des mandats de gestions par les organismes internationaux ou par des aides bilatérales sous forme d'aides techniques ou de dons pendant les trois premières années de la phase transitoire.

Tableau 2-12/1 Comptes prévisionnels de la D.A.M.
(hypothèse I)

(Unité : Millions de Francs CFA)

	92/93	93/94	94/95	95/96	96/97
Vente de matériel d'occasion	15,00	15,00	15,00	15,00	0,00
Location de matériel et des ateliers	1.400,00	1.442,00	1.485,26	1.527,82	1.575,71
Réhabilitation des engins à l'extérieur	400,00				
A. Produits exploitation	1.815,00	1.457,00	1.500,26	1.544,82	1.575,71
Pièces de rechange et pièces d'usure	532,93	246,90	261,72	277,42	294,06
Frais d'entretien et atelier	70,95	75,20	79,72	84,50	89,57
Fermage bâtiment	61,62	61,62	61,62	61,62	61,62
Leasing matériel	48,10	48,10	48,10	48,10	48,10
Leasing engins camions	267,97	267,97	267,97	267,97	267,97
Déplacement engins	20,00	20,00	20,00	20,00	20,00
Frais généraux	65,24	65,24	65,24	65,24	65,24
Assurances	14,54	14,63	14,71	14,80	14,89
Impôts et taxes	40,00	40,00	40,00	40,00	40,00
Salaires et charges	240,00	240,00	240,00	240,00	240,00
Dotations amortissement	210,91	617,60	763,92	907,88	884,38
B. Charges d'exploitation	1.527,27	1.497,62	1.574,58	1.481,58	1.389,37
C. Mandat de gestion	200,00	200,00	200,00	130,00	130,00
D. A - B - C	42,73	-240,53	-274,32	-66,76	56,34
Frais financiers	175,95	242,25	308,55	374,85	441,15
E. Résultats avant impôts	-133,22	-482,78	-582,87	-441,61	-384,87

Source : Etude de faisabilité, 1993

Nota 1 : Les fermages des bâtiments, les leasings matériels, les leasing engins camions incluent les règlements à l'Etat des engins et installations loués à l'Etat (Fonds routier).

Nota 2 : Les mandats de gestion incluent les frais d'études, de formation et de gestion par des consultants étrangers privés.

Tableau 2-12/2 Comptes prévisionnels de la D.A.M.
(hypothèse 2)

(Unité : Millions de Francs CFA)

	92/93	93/94	94/95	95/96	96/97
Vente de matériel d'occasion	15,00	15,00	15,00	15,00	0,00
Location de matériel et des ateliers	1.780,00	1.860,10	1.943,80	2.031,28	2.122,68
Réhabilitation des engins à l'extérieur	400,00				
A. Produits exploitation	2.195,00	1.875,10	1.958,80	2.046,28	2.122,68
Pièces de rechange et pièces d'usure	532,93	243,41	254,36	265,81	277,77
Frais d'entretien et atelier	70,95	74,14	77,48	80,96	84,61
Fermage bâtiment	61,62	61,62	61,62	61,62	61,62
Leasing matériel	48,10	48,10	48,10	48,10	48,10
Leasing engins camions	267,97	267,97	267,97	100,00	100,00
Déplacement engins	20,00	20,00	20,00	20,00	20,00
Frais généraux	65,24	65,24	65,24	65,24	65,24
Assurances	17,26	17,42	17,59	17,76	17,94
Impôts et taxes	40,00	40,00	40,00	40,00	40,00
Salaires et charges	240,00	240,00	240,00	240,00	240,00
Dotation amortissement	210,91	523,23	633,92	742,25	683,13
B. Charges d'exploitation	1.574,98	1.601,13	1.726,28	1.681,75	1.638,41
C. Mandat de gestion	200,00	200,00	200,00	130,00	130,00
D. A - B - C	420,02	73,97	32,52	234,52	354,27
Frais financiers	175,95	175,95	175,95	175,95	175,95
E. Résultats avant impôts	244,07	-101,98	-143,43	58,57	176,32

Source : Etude de faisabilité, 1993

Tableau 2-12/2 Comptes prévisionnels de la D.A.M.
(hypothèse 3)

(Unité : Millions de Francs CFA)

	92/93	93/94	94/95	95/96	96/97
Vente de matériel d'occasion	15,00	15,00	15,00	15,00	0,00
Location de matériel et des ateliers	2.150,00	2.279,00	2.415,74	2.560,68	2.714,33
Réhabilitation des engins à l'extérieur	400,00				
A. Produits exploitation	2.565,00	2.294,00	2.430,74	2.575,68	2.714,33
Pièces de rechange et pièces d'usure	532,93	246,90	261,72	277,42	294,06
Frais d'entretien et atelier	70,95	75,20	79,72	84,50	89,57
Fermage bâtiment	61,62	61,62	61,62	61,62	61,62
Leasing matériel	48,10	48,10	48,10	48,10	48,10
Leasing engins camions	267,97	267,97	267,97	267,97	267,97
Déplacement engins	20,00	20,00	20,00	20,00	20,00
Frais généraux	65,24	65,24	65,24	65,24	65,24
Assurances	20,14	20,40	20,67	20,96	21,27
Impôts et taxes	40,00	40,00	40,00	40,00	40,00
Salaires et charges	240,00	240,00	240,00	240,00	240,00
Dotation amortissement	210,91	617,60	763,92	907,88	884,38
B. Charges d'exploitation	1.577,86	1.703,04	1.868,96	2.033,69	2.032,21
C. Mandat de gestion	200,00	200,00	200,00	130,00	130,00
D. A - B - C	787,14	390,96	361,78	411,99	552,11
Frais financiers	60,35	60,35	0,00	0,00	0,00
E. Résultats avant impôts	726,79	330,61	361,78	411,99	552,11

Source : Etude de faisabilité, 1993

2.4 Chronologie de la requête et contenu

En ce qui concerne la promotion des travaux routiers, l'accent est particulièrement mis sur l'expansion des travaux d'entretien des routes par les PME nationales, parallèlement aux investissements en matériel destinés à la construction, à la réhabilitation et à l'entretien des routes. A l'heure actuelle, cependant, il est presque impossible aux PME d'acquérir elles-mêmes le matériel nécessaire. Il est par ailleurs indispensable de fournir les services de réparation et de location aux sociétés privées et de modifier l'atelier de réparation et le parc matériel de la DMTP en une structure autonome. C'est pourquoi le PST prévoit de transférer les services de réparation et de location du matériel et des véhicules aux sociétés privées et aux groupes publics dans une structure autonome.

Une étude de faisabilité a été effectuée en 1993 sur financement de la Banque Mondiale pour dresser le plan de restructuration du service matériel en une structure autonome. Selon l'estimation des besoins prévus dans ce rapport une telle structure, pour être viable, nécessiterait un parc de matériel de 120 ~ 180 bulldozers, chargeurs sur roues, niveleuses automotrices et autres engins lourds. Ainsi, l'étude a mis à jour le manque crucial de matériel de la DMTP dont le parc, insuffisant en nombre, doit par ailleurs être renouvelé car ayant dépassé la durée de vie.

Le gouvernement de Centrafrique a formulé une demande de coopération financière à titre de don au gouvernement du Japon pour l'achat du matériel d'entretien supplémentaire qui permettrait de promouvoir la percée des PME locales et de satisfaire la demande nationale en engins de réhabilitation, d'entretien et de gestion des routes, avec pour finalité l'amélioration de la capacité du réseau routier national. Le contenu de la requête porte sur les bulldozers, les niveleuses automotrices, les compacteurs, les chargeurs sur pneus, les camions bennes, les camions-citernes à eau, les camions-citernes à carburant, les camions grues, les pick-up atelier et les camions atelier.

CHAPITRE III - CONTENU DU PROJET

3 CONTENU DU PROJET

3.1 Objectif

Le programme sectoriel des transports (PST) qui a été établi en 1989, comprend un volet important de restructuration des services de régie en une direction autonome, et en parallèle la promotion du secteur des PME privées sur le marché des travaux publics, afin d'augmenter les capacités de services et de rentabiliser les travaux de réhabilitation et d'entretien du réseau routier.

Cette restructuration prévoit de réformer la DMTP de manière à ce que son atelier de réparations, jusque là utilisé exclusivement pour les interventions sur le matériel de l'État soit en mesure d'offrir ses services au secteur public, et son parc matériel, utilisé exclusivement pour les travaux commandés en régie, puisse être loué aux entrepreneurs privés. Cependant, dans l'état actuel du parc matériel du Ministère des Travaux Publics dont la plus grande partie est vétuste et qui est en nombre définitivement insuffisant, il est difficile de répondre aux besoins des PME.

Ce projet a pour objectif de renforcer le matériel de travaux publics nécessaire à l'établissement de la DAM dans une perspective de développement des travaux de réhabilitation et d'entretien routiers.

3.2 Analyse du contenu de la requête

3.2.1 Pertinence et nécessité du projet

Le programme d'aménagement routier, un des piliers importants de la politique du Gouvernement de Centrafrique concerne les travaux d'entretien de 3.000 km de voies du réseau prioritaire dont la réalisation, pressante, est financée par la Banque Mondiale, le Fonds économique de développement (Europe), la Banque Africaine de Développement (BAD), la Banque de Développement des Etats de l'Afrique Centrale (BDEAC), l'Allemagne, la France et le Japon.

Pour que ces travaux d'entretien urgents soient menés à bien, il est indispensable de disposer d'un matériel fiable en quantité suffisante. Le parc matériel des entreprises privées est trop limité pour être en mesure de répondre aux besoins du marché, de sorte que la location du matériel de travaux publics et des véhicules aux entreprises privées est un volet d'activité tout à fait indispensable de la nouvelle direction autonome.

Le parc actuel n'a pas été renouvelé depuis 1989 comme nous l'avons vu au tableau 2-9 ci-dessus, Tout a fait insuffisant en nombre, il est donc pour plus de la moitié très âgé ; c'est une des raisons pour laquelle le processus de restructuration de la DAM prend du retard. Il est donc absolument indispensable et opportun de fournir rapidement du matériel neuf afin d'accélérer le passage à l'autonomie financière.

3.2.2 Plan d'administration des réalisations

(1) Structure de réalisation

Nous avons indiqué l'organigramme de la nouvelle structure DAM à la figure 2-6. L'atelier de réparation, son équipement et le matériel de construction resteront la propriété du Fonds routier. La DAM les empruntera à titre onéreux et offrira les services d'entretien et de location des machines non seulement au secteur public mais aussi au secteur privé.

(2) Système administratif

La DAM développera son exploitation commerciale par des activités de location du matériel de travaux public et les services de réparations qu'elle offrira aux entreprises privées et aux unités d'entretien en régie du Ministère des Travaux publics conformément au programme d'exploitation du matériel établi et d'entretien routier établis par la Direction de l'entretien routier dans le cadre du PST.

(3) Plan de budget

1) Budget de la Direction du matériel pour l'exercice 1993

Le budget que nous présentons au tableau 3-1 ci-après, est pour 80~90 % financé par le Fonds routier.

2) Estimation des revenus de la DMTP en 1993

Les revenus de location et de réparation de la DMTP pour l'exercice 1993 ont été estimés sur la base des résultats de 1992. (Tableau 3-2). On estime que les locations de matériel et le volume des services de réparation aux entreprises privées ne devrait pas dépasser 10 % du CA total.

3) Comparaison avec les comptes prévisionnels de l'étude de faisabilité

Les chiffres sont inférieurs aux estimations de l'étude de faisabilité que nous avons indiquées dans les tableaux 2-12 du chapitre 2.3.1 car les possibilités de location du matériel sont réduites à mesure que les pannes et les réformes progressent. Cependant, si la disponibilité du matériel de location augmentait du fait de la fourniture de matériel nouveau, les revenus augmenteraient et on pourrait passer à une structure autonome.

Tableau 3-1 Budget 1993 de la Direction des Matériels

Poste	Budget de la DMTP
1 Frais de personnel	
- Salaires	72.800.000
- Rémunérations	7.000.000
2 Frais de gestion du matériel et des véhicules	
- Pièces détachées	270.700.000
- Réparations urgentes	60.000.000
3 Frais de matériel et pièces d'usure	
- Huile de graissage	50.800.000
- Articles de bureau	10.000.000
- Articles informatiques	7.000.000
- Matériel de réparation	2.000.000
- Frais d'entretien du matériel de bureau	1.500.000
- Réparation des bâtiments	5.000.000
- Uniformes de travail	3.000.000
- Médicaments	3.000.000
- Matériel pour les bacs	35.000.000
- Matériel pour les services des équipements publics	6.500.000
4 Contrats	
- Télécommunications (SOCATEL)	1.200.000
- Frais d'éclairage (ENERCA)	12.000.000
- Eau (SODECA)	1.200.000
- Assurances des véhicules légers	8.000.000
- Assurances des engins lourds et des machines	7.000.000
- Pneus	40.000.000
- Batteries	12.500.000
5 Carburant	
- Carburant des ateliers	11.800.000
- Carburant des bacs	700.000
Total de la Direction des Matériels	628.700.000

Source : Documents de la DMTP