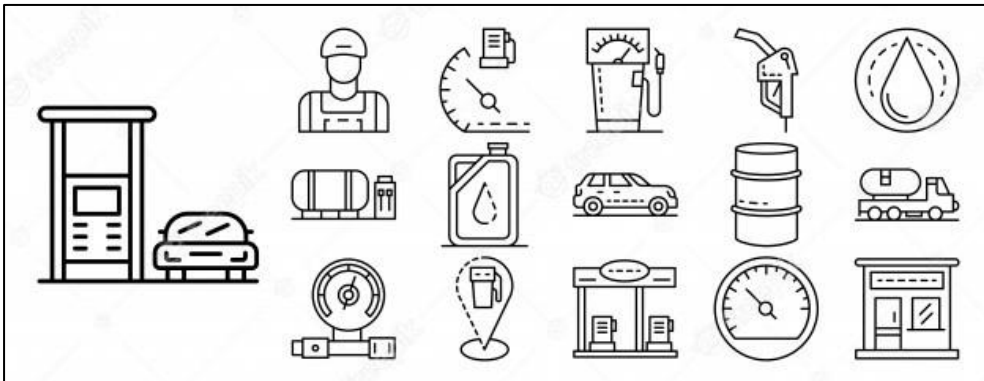


CARBURANT EN RCA

ETUDE DE FAISABILITE ET RECOMMANDATIONS

Rapport de Mission



Etude menée par Matthieu Lacourt

Novembre - Décembre 2021



FH RCA Fonds
Humanitaire
République centrafricaine

Fonds
Humanitaire
République centrafricaine

SOMMAIRE

1	Résumé executif	6
2	Contexte général d'intervention	10
3	Termes de Référence de l'étude et méthodologie adoptée.....	11
3.1	Rappel des Termes de Référence de l'étude	11
3.1.1	Evaluations.....	11
3.1.2	Etudes de faisabilité.....	11
3.2	Méthodologie suivie	12
3.2.1	Acteurs rencontrés	13
3.2.2	Données analysées	13
3.2.3	Notre enquête qualitative et quantitative	14
4	Le circuit d'approvisionnement officiel du carburant en RCA.....	15
4.1	L'approvisionnement « amont ».....	15
4.1.1	La voie fluviale	15
4.1.2	La voie routière.....	16
4.1.3	Le marché parallèle transfrontalier	16
4.2	Les dépôts de carburant dans le pays.....	17
4.2.1	Le dépôt de Kolongo.....	17
4.2.2	Le dépôt de Salo	18
4.3	La consommation de carburant estimée au niveau du pays.....	18
4.4	L'entreposage et la distribution de carburant dans le pays	19
4.4.1	Les marketeurs en RCA.....	19
4.4.2	Les stations-services en province	20
4.5	La législation en vigueur	20
4.5.1	Le rôle de l'ASRP	20

4.5.2	Les règles qui s'appliquent aux organisations humanitaires	21
4.5.3	La dissolution prévue de l'ASRP	22
5	Les systèmes alternatifs utilisés par les organisations humanitaires	23
5.1	L'achat du carburant	23
5.1.1	En station-service	24
5.1.2	Directement auprès des marketeurs.....	24
5.1.3	Les achats locaux et transfrontaliers.....	24
5.2	Le transport du carburant vers les provinces	25
5.2.1	Le transport routier opéré par Handicap International / Atlas Logistique	26
5.2.2	Le transport aérien opéré par le Cluster Logistique.....	27
5.2.3	Le comparatif des poids transportés par HI/AL et le Cluster Logistique.....	29
5.2.4	La livraison de carburant en province par des sociétés tierces	31
5.2.5	Les solutions internes aux organisations humanitaires	31
	Le comparatif des coûts du transport routier et du transport aérien	31
5.3	L'entreposage et la distribution du carburant en province.....	33
5.3.1	Les fûts et les cubitainers	34
5.3.2	Les citernes de carburant	34
5.3.3	Les initiatives de mutualisation existantes.....	34
6	Les défis et les enjeux liés au carburant en République Centrafricaine.....	35
6.1	Les pénuries de carburant à Bangui.....	35
6.2	Les contraintes d'accès logistiques.....	36
6.2.1	Les bacs de franchissement de rivières	36
6.2.2	Les ponts.....	38
6.2.3	Les barrières routières.....	39
6.3	Les contraintes d'accès sécuritaires	40
6.4	La légalité du transport et du stockage de carburant en province	40

6.5	L'impact opérationnel des défis et des enjeux	41
7	Les pistes d'optimisation de l'approvisionnement de carburant en RCA	43
7.1	La prise en compte des contraintes existantes et l'identification de leviers	43
7.1.1	Le rôle majeur de la navigabilité du fleuve Oubangui.....	43
7.1.2	Les contraintes logistiques	43
7.1.3	Les contraintes sécuritaires	44
7.1.4	La volonté relative des marketeurs de rouvrir les stations-services en province..	44
7.1.5	La qualité du carburant acheté localement en province	45
7.2	Les leviers d'optimisation possibles.....	46
7.2.1	La planification des besoins en carburant.....	46
7.2.2	L'achat du carburant directement auprès des marketeurs	48
7.2.3	La mutualisation du transport et du stockage	48
8	Les solutions opérationnelles.....	50
8.1	Les règles à respecter en matière d'entreposage	50
8.2	Les « stations-services » mobiles.....	53
8.2.1	Les avantages d'une solution clé en main.....	53
8.2.2	Les modèles identifiés	53
8.3	La solution « Ecotank » de BLOCALPS.....	54
8.4	La solution station-service mobile d'OXYMONTAGE	56
8.5	La solution « Mobile Tank » de BEISER.....	58
8.6	Les tarifs collectés	63
9	Les stratégies recommandées	63
9.1	L'optimisation des stratégies d'approvisionnement par organisation.....	63
9.1.1	La contractualisation avec les marketeurs	63
9.1.2	L'ajustement des calculs des stocks minimums	64
9.1.3	La notion de point de commande	64

9.1.4	Les autorisations à obtenir auprès de l'ASRP	65
9.2	La mutualisation du transport et des entrepôts de carburant entre organisations	65
9.2.1	Le ciblage des zones « complexes »	65
9.2.2	Le dimensionnement des capacités d'entreposage	66
9.2.3	Les autorisations à obtenir auprès de l'ASRP	67
9.2.4	Les accords inter-organisations à mettre en œuvre	67
9.2.5	La localisation de l'entrepôt	68
9.2.6	Le partage de coûts d'investissement et de fonctionnement.....	69
9.2.7	La gestion au quotidien	69
9.2.8	L'achat du carburant.....	69
	ANNEXE 1 – Capacité et destination des bacs de Kolongo	70
	ANNEXE 2 – Lettre déposée à l'ASRP	71

1 RESUME EXECUTIF

La République Centrafricaine (RCA) est un pays enclavé faisant face à de sérieux défis logistiques et sécuritaires qui ont nécessairement un impact sur le développement économique et humain du pays.

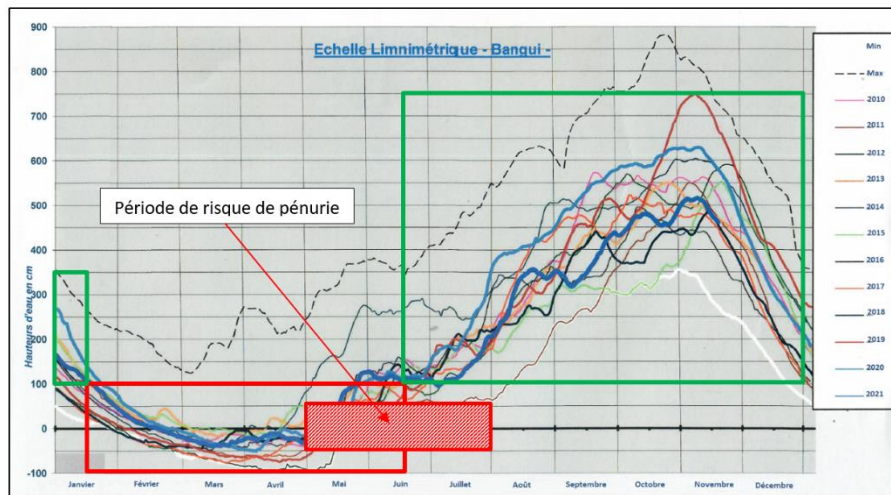
Le carburant n'échappe pas à ces problématiques globales d'approvisionnement qui touchent tous les biens de première nécessité importés en RCA. Le rôle central du carburant dans la vie économique de la République Centrafricaine renforce cependant son caractère essentiel au bon fonctionnement des commerces, des foyers et donc du pays.

L'analyse de la chaîne d'approvisionnement du carburant en RCA que propose cette étude a permis de mettre en lumière des aspects essentiels à la compréhension de la situation actuelle et de dégager des pistes d'optimisation afin de limiter les pénuries de carburant impactant directement les opérations humanitaires en province.

Un carburant disponible au rythme des saisons

Si la saison des pluies courant de juillet à décembre impacte négativement la praticabilité de certains axes pendant plusieurs mois, elle permet toutefois d'approvisionner 80% du carburant consommé dans le pays via le fleuve Oubangui depuis la République Démocratique du Congo.

De ce fait, la fin de la saison sèche (de mai à juin) est souvent synonyme de pénurie de carburant à Bangui, faute de pouvoir s'approvisionner suffisamment par la voie routière.



Des infrastructures pétrolières concentrées dans la capitale

Le dépôt de Kolongo en périphérie de Bangui est le seul que compte le pays et permet d'entreposer moins de la moitié du carburant qui sera consommé annuellement, soit 50 000 m³ de capacité pour une consommation estimée à 120 000 m³.

C'est au dépôt de Kolongo que les marketeurs entreposent leurs carburants qui seront ensuite revendus au détail dans les stations-services.

Certaines organisations clairvoyantes qui ont signé des contrats avec ces marketeurs viennent

également remplir leur citernes / cubitainers directement à Kolongo, s'évitant ainsi les longues files d'attente en station, notamment en période de pénurie.

Les préfectures de la RCA laissées pour compte

Si le réseau de stations-services de la RCA était en pleine croissance avant les événements de 2013, les différentes tentatives de réouverture des stations-services en province se sont soldées par des pillages et **seule la station de Damara était fonctionnelle en dehors de Bangui au moment de l'étude.**

Les marketeurs ne souhaitent pas non plus prendre le risque de livrer du carburant en province, quand bien même les clients disposeraient de citernes homologuées.

Des compagnies de logistique pétrolière proposent donc de livrer ce précieux carburant aux acteurs majeurs de la place (pas d'organisation humanitaire à notre connaissance) partout dans le pays, essentiellement sous escortes armées. C'était le cas de Tristar, remplacée depuis peu par Hashi qui fournit notamment la MINUSCA.

Des solutions alternatives parfois coûteuses pour pallier une disponibilité de services

Face à ces enjeux d'accès au carburant en province, la population comme les organisations humanitaires trouvent des solutions alternatives afin de continuer à vivre et mener leurs activités.

Le carburant acheté localement peut provenir de Bangui ou parfois des pays voisins ; **sa qualité est souvent incertaine et peu évidente à contrôler** sans appareillage, entraînant régulièrement une usure prématurée des moteurs ou des dysfonctionnements majeurs à moyen terme.

Les organisations acheminent majoritairement leur carburant depuis Bangui dans des fûts de 200L et/ou des cubitainers de 1000L, chargés dans des camions loués à des transporteurs nationaux.

Dans les zones où l'accès est complexe pour des raisons logistiques ou sécuritaires et en cas d'urgence humanitaire, la solution aérienne facilitée par le Cluster Logistique est parfois utilisée mais son tarif reste largement prohibitif pour pouvoir rivaliser avec la voie routière. Nos simulations ont montré **un facteur 10 entre le coût de l'acheminement routier et l'aérien.**

C'est toutefois une option de dernier recours qui a montré son efficacité et qui doit donc perdurer en se focalisant autant que faire se peut sur l'acheminement des intrants humanitaires.

Une volonté affichée des organisations humanitaires à travailler ensemble

Face aux difficultés d'approvisionnement de carburant en province qui touchent l'entièreté de la communauté humanitaire, les organisations qui ont répondu à notre [enquête](#) semblent pour la plupart déterminées à travailler ensemble pour mettre en œuvre des solutions mutualisées dans les zones complexes d'accès.

Les données de consommation moyenne fournies par les organisations, croisées avec l'analyse des difficultés d'accès logistiques et sécuritaires dans le pays et le volume d'opérations humanitaires estimé nous ont permis **d'identifier les villes de Bangassou, Bria, Paoua et Zémio**

comme étant pertinentes pour déployer des solutions d'entreposage de carburant mutualisées.

Une nécessité d'adapter ses stocks minimums à l'environnement spécifique de la RCA

Les périodes de pénuries de carburant régulières à Bangui s'ajoutant aux contraintes logistiques et sécuritaires en province impactant l'approvisionnement des préfectures nous ont conduit à proposer de **constituer des stocks minimums de carburant équivalents à 2 à 3 mois de carburant pour les zones éloignées de la capitale, principalement à l'approche de la fin de la saison sèche.**

Afin de s'assurer de disposer en tout temps de ces stocks minimums, il faudra également prendre en compte les délais d'approvisionnement moyens de Bangui vers les préfectures.

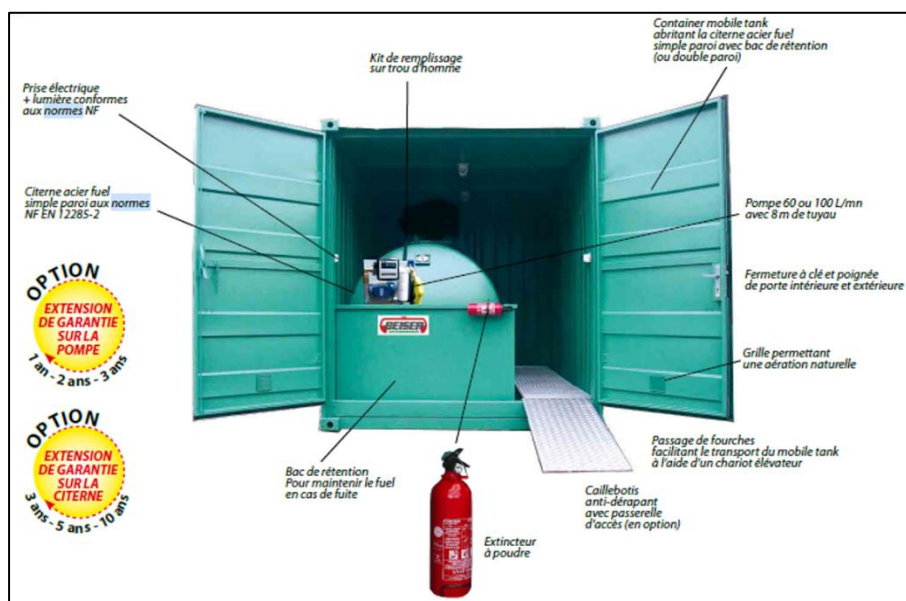
L'intégration du concept de « point de commande », explicité dans ce rapport, permettra donc aux organisations de déclencher l'approvisionnement du carburant depuis Bangui dans les délais opportuns.

Des solutions techniques « clés en main » plutôt que du génie civil pour les hubs humanitaires avancés

Nos recommandations techniques pour ces solutions d'entreposage de carburant mutualisé portent sur des solutions mobiles facilement transportables et respectueuses des normes internationales d'entreposage de produits pétroliers.

Il s'agit des citernes adaptées au stockage d'hydrocarbures qui sont installées dans des conteneurs aux tailles standardisées permettant de les expédier facilement par voie maritime.

De nombreuses options sont disponibles : alimentation électrique de l'ensemble par groupe électrogène ou panneaux solaires, borne de distribution avec compteur volumétrique, groupe de remplissage de la cuve, extincteurs, bac de rétention réglementaire, etc.



Ces stations-services mobiles représentent un coût d'investissement initial non négligeable, entre 25 000€ et 60 000€, selon les capacités de la citerne et les options retenues. Un des fournisseurs contactés nous a indiqué qu'un de leur modèle serait livré à Bangui courant mars pour le compte d'un acteur international.

Un modus operandi inter-organisations restant à définir

Si les organisations humanitaires décident de déployer ces stations-services mobiles, le mode opératoire devra être discuté en prenant les mesures nécessaires pour ne pas être assimilé à un revendeur de carburant aux yeux des autorités compétentes.

Cela ferait basculer les organisations sur un coûteux statut de marketeur, qui ne représente aucun intérêt opérationnel. En revanche, une demande d'autorisation à titre gratuit devra être formulée auprès de l'ASRP (ou de l'entité qui prendra sa suite) afin de respecter les lois et règles en vigueur.

L'achat initial du carburant devra rester la responsabilité de chaque organisation, chacun selon ses besoins, afin de se focaliser sur le fonctionnement opérationnel de la station-service mobile plutôt que sur de la refacturation d'un volume de carburant aux utilisateurs.

Une attention particulière sera portée au suivi des entrées/sorties de carburant, au choix du lieu d'implantation, à la sécurisation des installations et au partage des responsabilités entre organisations, pourquoi pas sur un modèle tournant tous les trimestres/semestres.

2 CONTEXTE GENERAL D'INTERVENTION

La République Centrafricaine se classe avant-dernière mondiale en terme d'indice de développement humain, l'extrême pauvreté et le sous-développement aggravent et renforcent la plupart des conséquences humanitaires.

Selon le rapport HNO 2021¹ sur les besoins humanitaires, 2.8 millions de personnes nécessitent une assistance humanitaire sur les 4.9 millions de personnes vivant en Centrafrique, soit une augmentation de 8% par rapport à l'année 2020.

Les chocs sécuritaires restent nombreux et le contexte sanitaire de la COVID19 a augmenté la pression économique et renforcé les difficultés d'accès aux moyens de subsistances auprès de populations qui étaient déjà dans le besoin.

Les zones d'intervention prioritaires sont nombreuses en RCA avec 53 sous-préfectures sur 72 présentant une situation de sévérité de 4 concernant les conditions de vie de leurs populations.

Pour autant, les contraintes et limites logistiques des réponses humanitaires impactent négativement les capacités opérationnelles des acteurs humanitaires dans ces zones souvent isolées et difficiles d'accès.

En effet, seul 2.5% du réseau routier est asphalté soit 600 km pour un pays d'environ 623 000 km² ce qui engendre un isolement de certaines zones notamment durant la saison des pluies.

Cela est le cas également pendant les épisodes d'inondations réduisant davantage les accès et donc les capacités d'évaluation et de réponses des acteurs humanitaires. De plus, les ouvrages routiers sont pour la plupart détériorés voire détruits et non rénovés depuis la crise 2013.

Le fret aérien mis en place avec le Cluster Logistique ne peut pallier que partiellement ces problématiques.

A noter également, que du fait d'une conjonction multifactorielle, la vulnérabilité logistique de la RCA est une des plus importante au monde et ce dans tous les domaines logistiques.

Cela se traduit par des difficultés pour les partenaires humanitaires concernant le stockage, en particulier de carburant, l'acheminement des items, le maintien des chaînes de froid, mais aussi les approvisionnements en biens et en énergie, l'entretien et le suivi des véhicules ainsi que sur les moyens de communication.

Ce projet s'inscrit dans la stratégie d'allocation du Fonds Humanitaire 2021 (première allocation) en réponse aux besoins logistiques relevés dans la stratégie sectorielle soumise par le Cluster Logistique qui vise à cibler les besoins les plus urgents du Plan de Réponse humanitaire 2021.

Le contenu de cette proposition de projet a par ailleurs été discuté avec le cluster logistique afin de s'assurer de son alignement avec les besoins actuels des partenaires humanitaires et de la stratégie d'allocation.

¹ <https://www.humanitarianresponse.info/fr/operations/central-african-republic/document/rca-aper%C3%A7u-des-besoins-humanitaires-hno-2021>

3 TERMES DE REFERENCE DE L'ETUDE ET METHODOLOGIE ADOPTEE

3.1 Rappel des Termes de Référence de l'étude

Cette évaluation des besoins et étude de faisabilité, sera focalisée sur le travail préparatoire visant à mettre en place des sites de stockage spécialisés de carburant en province, plus particulièrement sur les axes stratégiques permettant des livraisons à la communauté humanitaire œuvrant dans les zones difficiles d'accès, là où les besoins sont naturellement les plus grands.

3.1.1 Evaluations

- *Analyser les besoins des partenaires d'urgence afin de limiter les pénuries de carburant et ainsi réduire le besoin de rotations des avions effectuant du fret en urgence ;*
- *Analyser les demandes des partenaires en matière des stocks de carburant mutualisés ;*
- *Rencontrer les ONG ciblées et agences spécialisées des UN ;*
- *Participer aux groupes de travail du cluster logistique en province, en particulier les partenaires opérationnels du cluster logistique spécialisés en transport et stockage, pour obtenir les informations nécessaires sur la réglementation dans la gestion d'hydrocarbure en République Centrafricaine ;*
- *Déplacements de Bangui vers Bangassou et Bria pour l'analyse des lieux et contextes ;*
- *Analyser les moyens de transport primaire d'approvisionnement du carburant par route depuis Bangui vers les zones qui seront identifiées pour implanter les sites de stockage spécialisés en carburant ;*
- *Analyser les enjeux de sûreté et de sécurités pour la construction et la gestion de tels stocks spécialisés dans les localisations sélectionnées*
- *Analyser la situation contextuel en prenant en compte les enjeux locaux tels que : politiques, socio-économiques, géographique, culturels, pour la construction et la gestion des stocks spécialisés dans les localisations sélectionnées*
- *Analyser l'impact potentiel du transport sur de tels stocks en province (pour les acteurs de transport notamment et sur l'optimisation des stocks, opportunités d'augmentation de solutions de transports mutualisés au niveau des provinces) ;*

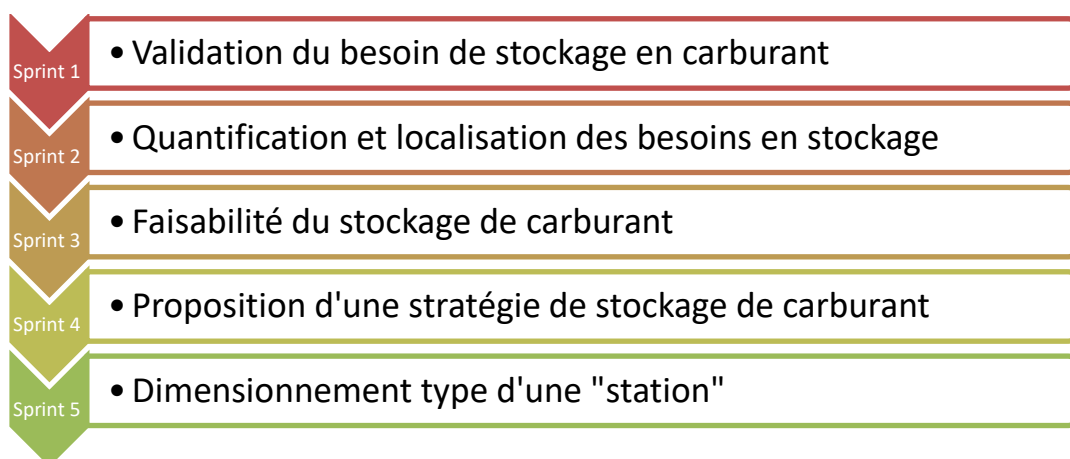
3.1.2 Etudes de faisabilité

- *Réalisation d'un rapport de diagnostic détaillé sur les évaluations citées dans le point précédent*
- *Réalisation d'une étude technique des lieux pouvant abriter ces espaces de stockage de carburants. Proposer différentes solutions, par exemple sous forme de stations-services et de réservoirs souterrains.*

- *Réalisation d'un dimensionnement d'installations permettant de garantir la fluidité des mouvements dans les stocks en garantissant la sécurité des personnes et des biens entreposés et facilité un réapprovisionnement rapide et fluide depuis la capitale ;*
- *Réaliser une stratégie d'approvisionnement en carburant pour l'ensemble des sites identifiés en fonction des contextes locaux, tels que géographique, climatique, socio-économique, politique, ...*
- *Budgétisation pour la réalisation de ces sites de stockage spécialisés de carburant incluant l'ensemble des coûts (RH, équipements, constructions, approvisionnement, ...)*
- *Présentation d'un design technique pour la construction d'espaces de stockage de carburant, en accord avec les réglementations nationales en la matière, à travers une visite/rencontre des fournisseurs de matière première mais aussi de prestataires nationaux de construction des stations de carburant présents à Bangui ;*
- *Identification des entreprises locales pour la mise en œuvre et la maintenance post réalisation du projet sous supervision de Première Urgence Internationale.*
- *Présenter un dimensionnement RH nécessaire à la mise en œuvre et définition d'un plan d'action si la faisabilité est possible ;*
- *Présenter une Recommandation générale sur les points forts et points faible du projet.*

3.2 Méthodologie suivie

Afin de répondre aux enjeux présentés dans les termes de référence, notamment d'assurer la continuité de l'acheminement de l'aide humanitaire, même en période de « blocus » du pays, mais également de proposer une stratégie cohérente et adaptée au besoin, nous avons procédé par *sprint* :



Les *sprints* permettent de décomposer une mission en diverses phases incrémentales, et ainsi d'ajuster le cas échéant les objectifs du sprint suivant en fonction des résultats obtenus à chaque étape.

3.2.1 Acteurs rencontrés

Nous avons rencontré les principaux marketeurs de la place :

- TOTAL ENERGIES
- TRADEX
- BOCOM ;

Nous nous sommes entretenus avec les autorités en charge de la régulation des produits pétroliers :

- L'ASRP – Agence de Stabilisation et de Régulation des Prix des produits pétroliers.

Nous avons interrogé les organisations humanitaires, notamment au travers de notre [enquête](#), à laquelle 17 organisations ont répondu :

- ACF – Action contre la faim
- MSF Belgique – Médecins sans frontières
- Solidarités International
- MDM – Médecins du monde
- IOM – International organization for migration
- MSF France – Médecins sans frontières
- Invisible Children
- The Mentor Initiative
- CESAD - Centre d'Entraide et de Soutien aux Actions de Développement
- PUI – Première Urgence Internationale
- HI – Humanité et Inclusion
- ACTED – Agence d'Aide à la coopération technique et au développement
- COOPI – Cooperazione internazionale
- UNFPA – Fonds des Nations unies pour la population
- ALIMA – The alliance for international medical action
- FSD – Fondation Suisse de Déminage
- DCA – Dan Church Aid

Nous nous sommes entretenus avec les organes de coordination suivants :

- Le Cluster logistique
- CCO – Comité de Coordination des Organisations non gouvernementales internationales.
- INSO – International NGO Safety Organisation.

3.2.2 Données analysées

Nous avons largement analysé les données disponibles en ligne relatives aux solutions et problématiques d'approvisionnement de carburant en RCA :

- <https://totalenergies.com/fr/en-republique-centrafricaine>
- <https://www1.ecolog-international.com/une-chaine-dapprovisionnement-multimodale-intelligente-deverouille-la-republique-centrafricaine/#>
- <http://news.abangui.com/h/63342.html>
- <https://www.rjdhrca.org/centrafrique-des-dispositions-en-cours-pour-repondre-au-probleme-dessence-dans-la-capitale-selon-asrp/>
- <https://www.rfi.fr/fr/afrique/20180615-rca-penurie-carburant-bangui-reportage>
- <https://www.bbc.com/afrique/region-48590192>
- <https://oubanguimedias.com/2021/05/20/centrafrique-penurie-dessence-une-nouvelle-crise-en-vue/>
- <https://www.rfi.fr/fr/afrique/20190617-reportage-rca-bangui-penurie-essence-motos-taxi>
- <https://www.sangonet.com/ActualiteC2/PenuriecarburantsRCA.html>
- <https://www.radiondekeluka.org/actualites/societe/36993-centrafrique-la-penurie-de-carburant-cree-des-marches-noirs-a-bangui.html>
- <https://www.bollore-ports.com/reseau-mondial/afrique/port-de-bangui-rca.html>
- <http://www.scdp.cm/>
- [Rapport de diagnostic du secteur énergétique de la République Centrafricaine, PNUD, 2017](#)
- <https://www.tristar-group.co/>
- <https://www.hashienergy.com/fuel/>
- <https://airdinternational.org/fr/what-we-do/fuel-management/>

Nous avons collecté et analysé l'ensemble des données et informations qui nous ont été communiquées par Humanité & Inclusion, le Cluster Logistique, Première Urgence Internationale, Médecins Sans Frontières France ainsi que le Comité International de la Croix Rouge.

3.2.3 Notre enquête qualitative et quantitative

Nous avons mené une enquête qualitative et quantitative auprès des organisations humanitaires qui est venue compléter nos constats et discussions conduites avec les différents acteurs locaux.

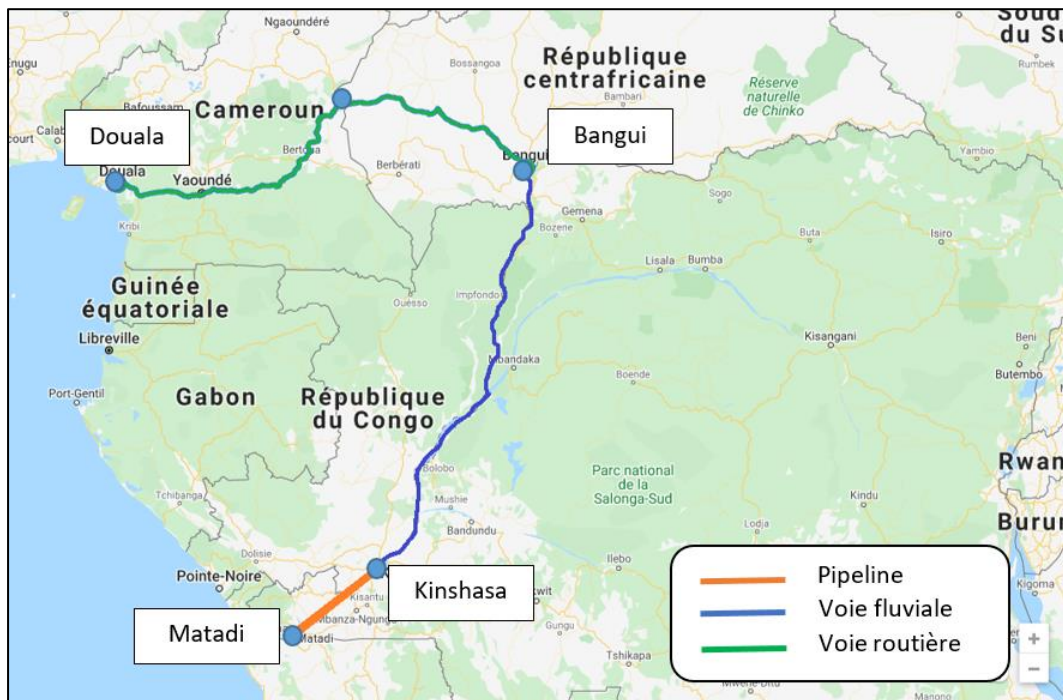
Les données et résultats de cette enquête sont décortiqués dans le corps du présent rapport.

Les résultats complets sont disponibles en ligne :

<https://form.typeform.com/report/DPuJxVr1/PswolCSYcToF4aBv>

4 LE CIRCUIT D'APPROVISIONNEMENT OFFICIEL DU CARBURANT EN RCA

4.1 L'approvisionnement « amont »



4.1.1 La voie fluviale

Le carburant distribué en RCA provient massivement de la République Démocratique du Congo, où il est chargé dans les barges de la SOCATRAF² (Société Centrafricaine de Transport Fluvial), filiale de Bolloré Logistics³, au niveau de Masina (commune de Kinshasa), depuis le dépôt central de la SEP-CONGO⁴ (Services des Entreprises Pétrolières Congolaises).

Le carburant stocké à Kinshasa est approvisionné par des pipelines⁵ exploités par SEP-CONGO depuis le port de Matadi.

Il est estimé (source SOCATRAF + marketeurs) que **80% du volume de carburant distribué en RCA est acheminé par la voie fluviale.**

La voie fluviale présente un intérêt économique comparativement à la voie routière (environ 2 fois moins coûteuse) mais le fleuve n'est praticable que 6 mois de l'année (de juillet à décembre) à cause des variations de la hauteur d'eau du fleuve Oubangui, affluent du fleuve Congo.

Le carburant approvisionné par la voie fluviale est déposé à Bangui, dans le dépôt de Kolongo (voir [chapitre 3.2.1](#)).

² <https://www.bollere-ports.com/reseau-mondial/afrique/port-de-bangui-rca.html>

³ <https://www.bolloré-logistics.com/fr/pays/republique-centrafricaine/>

⁴ <https://sepcongo.com/>

⁵ <https://sepcongo.com/pipeline/>

4.1.2 La voie routière

Le reste du carburant est donc approvisionné par la voie routière, principalement en saison sèche (janvier à juin). Le carburant approvisionné par la voie routière provient du Cameroun en passant par la seule route d'approvisionnement de la RCA, la MSR1 (*Main Supply Road* n°1 allant de Douala à Bangui), depuis les dépôts de la SCDP⁶ (Société Camerounaise des Dépôts Pétroliers) à Douala.

Il est estimé (source SOCATRAF + marketeurs) que **20% du volume de carburant distribué en RCA est acheminé par la voie routière**.

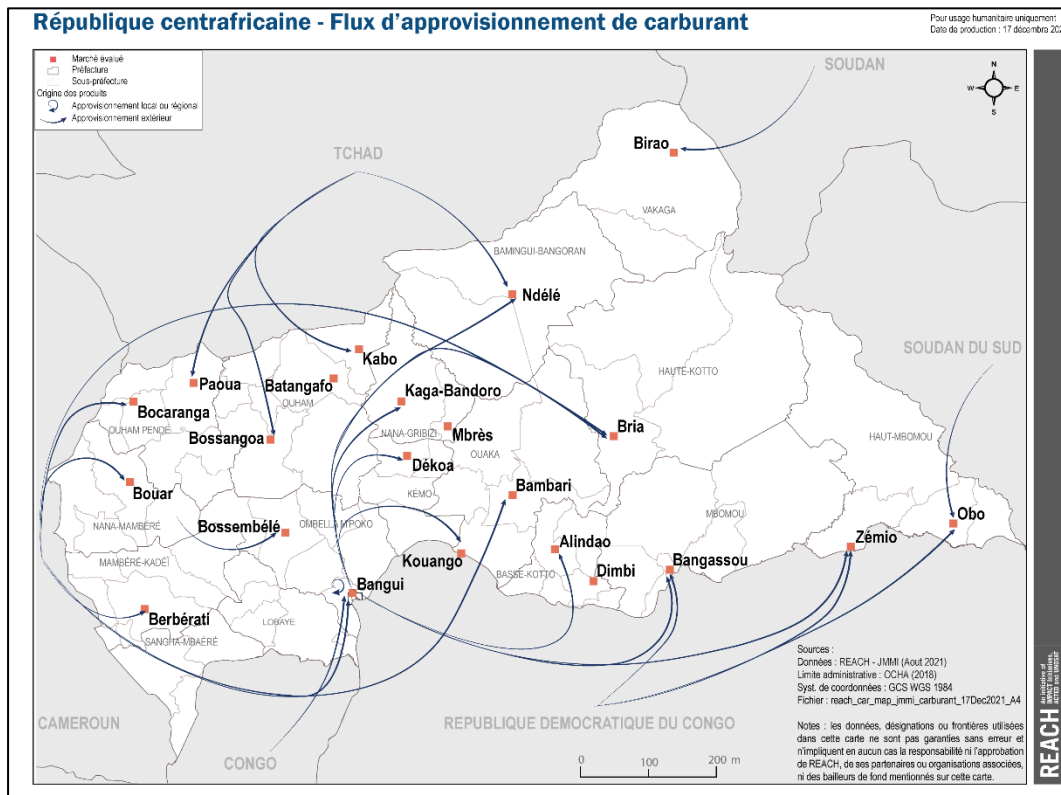
Le carburant approvisionné par la voie routière est également dépoté à Bangui, dans le dépôt de Kolongo (voir [chapitre 3.2.1](#)).

4.1.3 Le marché parallèle transfrontalier

Le marché transfrontalier existe bel et bien mais les volumes importés sont difficiles à estimer de par la nature du « marché noir ».

Les zones frontalières distantes de la capitale Bangui sont les plus sujettes à ce type d'approvisionnement qui répond à une problématique de distribution de carburant dans le pays mais engendre une utilisation de carburant de qualité inégale, souvent médiocre.

Une étude menée par REACH⁷ a permis de dresser la carte suivante :



⁶ <http://www.scdp.cm/>

⁷ REACH - Initiative conjointe de suivi des marchés (ICSM), [Rapport des tendances sur 6 mois](#) (janvier-juin 2021), juillet 2021.

4.2 Les dépôts de carburant dans le pays

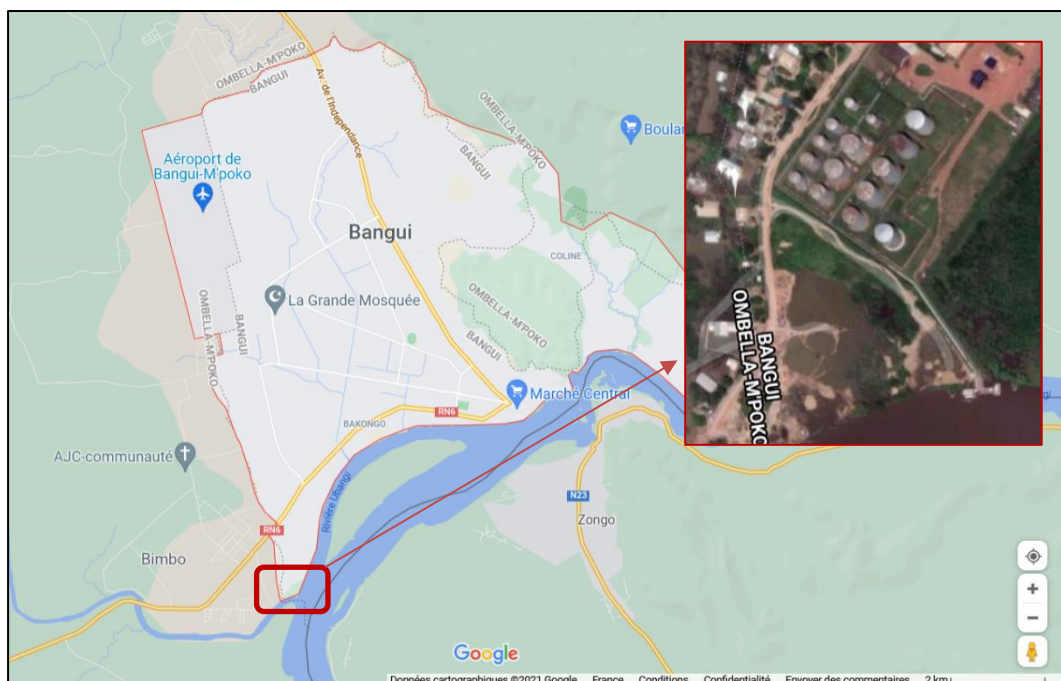
La RCA compte 2 dépôts de carburants dont 1 seul est fonctionnel.

Ce dépôt est géré par la **SOCASP** (Société Centrafricaine de Stockage des Produits Pétroliers), société anonyme au capital de 100 millions de XAF dont 51% du capital est détenu par le Gouvernement Centrafricain, 25% par Total Energies Centrafrique, 15% par Tradex et 9% par des investisseurs privés.

Les carburants et le gaz qui sont stockés dans le dépôt géré par la **SOCASP** appartiennent aux **marketeurs**, au nombre de 5 lors de l'écriture de ce rapport : Total Energies, Tradex, SAPRD Oil, Bocom, Green Oil.

4.2.1 Le dépôt de Kolongo

Le dépôt de Kolongo est situé en périphérie de la capitale Bangui, avec un accès direct à l'Oubangui, permettant ainsi de dépoter les barges en provenance de Kinshasa, République Démocratique du Congo.



La capacité de stockage du dépôt de Kolongo a été portée en juillet 2019 à 51 900 m³ avec la finalisation du 15^{ème} bac de stockage (le plus au sud sur la photo ci-dessus, d'une capacité de 5 500m³), les capacités des différents bacs sont répertoriées en annexe 1 du rapport.

[Retrouvez l'interview audio du Directeur Général de la SOCASP à l'occasion de l'inauguration de ce bac sur le site de la Radio Ndeke Luka.](#)

Le circuit de distribution officiel du carburant part donc exclusivement du dépôt de Kolongo.

4.2.2 Le dépôt de Salo

Le dépôt de Salo (préfecture de la Sangha Mbaéré) avait été relancé en 2008 avec une capacité de 3 500 m³.

Le choix de ville de Salo était stratégique car situé à proximité des frontières du Cameroun et de la République du Congo et dans une zone de forte exploitation forestière. Il était alimenté via la rivière Sangha.



Le dépôt de Salo était donc principalement utilisé par les compagnies forestières. Il a été saccagé lors des événements de 2013 et est depuis inutilisable.

4.3 La consommation de carburant estimée au niveau du pays

La consommation totale de carburant par an pour la Centrafrique serait d'environ 120 000 m³, soit 120 000 000 de litres, selon des sources concordantes.

Les chiffres du commerce transfrontalier illégal ne sont bien entendu pas compris dans cette estimation mais ne représenteraient qu'une partie minime (quelques pourcents tout au plus).

4.4 L'entreposage et la distribution de carburant dans le pays

4.4.1 Les marketeurs en RCA

Les marketeurs sont aujourd'hui au nombre de 5 :

1. TOTAL ENERGIES

- Société d'origine française
- Stations-services :
 - 7 en fonctionnement à Bangui
 - 13 en province donc aucune en service.

2. TRADEX

- Société d'origine camerounaise
- Stations-services :
 - 5 en fonctionnement à Bangui
 - 12 en province donc 1 en service à Damara.

3. BOCOM

- Société d'origine camerounaise
- Stations-services :
 - 0 en fonctionnement
 - 2 stations en construction à Bangui.

4. SARPD OIL

- Société d'origine congolaise (République du Congo)
- Stations-services :
 - 3 en fonctionnement à Bangui.

5. GREEN OIL

- Société d'origine camerounaise
- Stations-services :
 - 3 en fonctionnement à Bangui.

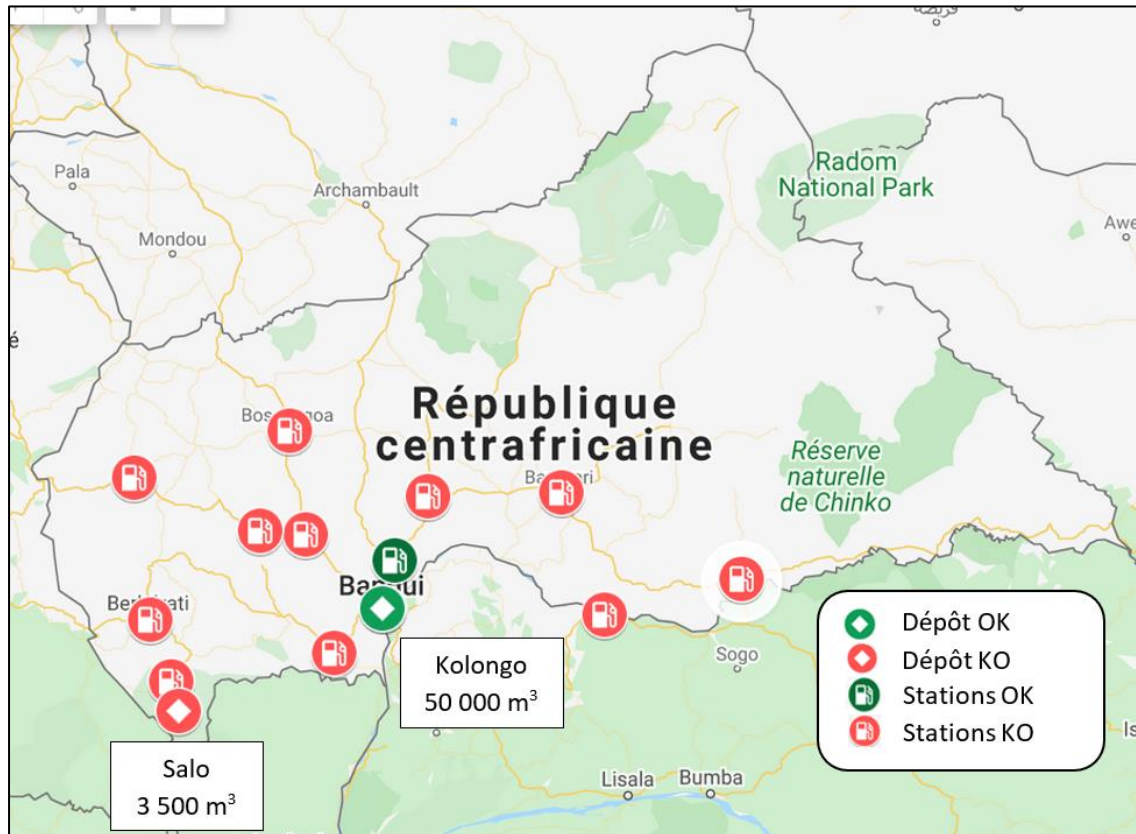
Les marketeurs sont les seuls opérateurs économiques à détenir les agréments nécessaires pour transporter et entreposer le carburant à des fins commerciales.

Leurs stocks de carburant sont entreposés au dépôt de Kolongo et/ou dans leurs stations-services. A noter qu'un marketeur peut ne pas disposer de station-service, il dispose alors d'un stock de carburant à Kolongo qu'il peut écouler au tarif en vigueur auprès d'un utilisateur au travers d'un contrat de fournitures.

C'est encore le cas de BOCOM (plus pour longtemps car leurs 2 premières stations sont actuellement en construction à Bangui), qui s'avère donc être un marketeur clé lors de pénuries de carburant en station-service.

4.4.2 Les stations-services en province

Voici la cartographie des stations-services présentes en province :



4.5 La législation en vigueur

4.5.1 Le rôle de l'ASRP⁸

Après la réorganisation du sous-secteur pétrolier aval en RCA par la Loi n° 07.005 du 24 avril 2007, ASRP a été instituée par la Loi n° 07.006 du 24 avril 2007. Elle a un statut d'Etablissement Public à caractère administratif jouissant de la personnalité morale et de l'autonomie financière. ASRP a pour objet de :

- Stabiliser les prix des produits pétroliers et dérivés sur l'ensemble du territoire national ;
- Réguler les prix des produits pétroliers et dérivés sur l'ensemble du territoire national.

Elle est chargée de :

- Calculer et publier périodiquement les éléments constitutifs des prix de revient en

⁸ [Rapport de diagnostic du secteur énergétique de la République Centrafricaine, PNUD, 2017.](#)

relation avec le sous-secteur pétrolier aval ;

- Exercer le contrôle des installations et les opérations relatives à la chaîne d'approvisionnement conformément à la réglementation en vigueur ;
- Contrôler et faire respecter l'application des principes de libre concurrence en coordination avec les autres organismes étatiques selon la législation applicable ;
- Recevoir et étudier les réclamations émanant des consommateurs et prendre les mesures afin de les résoudre ;
- Appliquer les sanctions approuvées par l'Administration conformément aux textes en vigueur ;
- Appuyer les opérateurs du sous-secteur dans la recherche de meilleures conditions d'achat auprès des fournisseurs ;
- Veiller à l'exécution correcte des Accords négociés par l'Etat, relatifs à l'approvisionnement en produits pétroliers ;
- Participer au contrôle de qualité des produits pétroliers et dérivés mis sur le marché national ;

4.5.2 Les règles qui s'appliquent aux organisations humanitaires

Plusieurs réunions ont eu lieu ces dernières années entre la communauté humanitaire, notamment au travers du CCO (Comité de Coordination des ONG), et l'ASRP afin de clarifier les règles auxquelles sont soumises les organisations humanitaires.

Ces réunions ont permis de mettre en lumière l'existence d'agréments et d'autorisations mais n'ont jamais permis de mettre à jour un texte explicite stipulant les volumes autorisés en termes de transport et d'entreposage.

Nous avons à notre tour rencontré à deux reprises le Directeur Général et le Directeur des Opérations de l'ASRP début décembre 2021. Un courrier leur a été déposé à leur demande afin de spécifier notre demande (Cf. Annexe 2).

Aucune réponse écrite n'a été formulée mais leurs explications orales étaient relativement claires :

- **Les marketeurs** (qui font du commerce autour du carburant) doivent disposer d'agréments pour transporter, entreposer et revendre du carburant sur le territoire centrafricain.
- **Les utilisateurs**, dont les organisations humanitaires font partie, ont le droit de transporter et d'entreposer du carburant dans certaines limites :
 - 2 000L pour le transport de carburant.
 - 2 500L pour l'entreposage de carburant.

- Au-delà de ces limites (qui n'apparaissent dans aucun texte consulté) les utilisateurs doivent **demandeur une « autorisation » motivée auprès de l'ASRP**. Cette autorisation n'est pas sujette à facturation, alors qu'un dépassement d'une de ces limites, constaté par un agent de l'ASRP, est soumise à infraction (dont les montants sont relativement dissuasifs).

4.5.3 La dissolution prévue de l'ASRP⁹

« Face à une situation économique volatile et aux besoins de réduction des charges de l'Etat, aux fins de rendre les dépenses publiques efficaces et efficientes, le ministre chargé des finances et du budget, Hervé Ndobu a fait adopter, le jeudi, 26 août, par l'Assemblée nationale, les projets de lois autorisant le gouvernement à abroger les textes de création des établissements publics, jugés budgétivores, inefficaces et dont l'existence n'a plus de justification économique.

Le gouvernement centrafricain a entrepris de supprimer certains établissements, dans le cadre des réformes des finances publiques, afin de réaliser des économies conséquentes pour financer des projets structurants de développement. Ces établissements publics qualifiés de budgétivores, et dont la plupart ont été créés dans l'optique de répondre à certains besoins de l'époque, fonctionnaient en toute autonomie administrative et financière à travers une gestion opaque, frisant ainsi de la gabegie. Car, elles font entrer des sommes considérables qui n'atterrissent pas le plus souvent, dans les caisses du Trésor public, mais plutôt sont utilisées pour des dépenses liées à leur fonctionnement ou au paiement des salaires faramineux.

Le résultat des audits commis, a aussi prouvé que les ressources prélevées par ces établissements ne sont pas utilisées à bon escient, en d'autres termes, elles ne sont point utilisées dans le but pour lequel ils ont été créés. « Elles ne servent qu'à la prise en charge des dépenses de fonctionnement courant ; le salaire absorbe à lui seul, entre 80 et 90% des ressources réalisées, ce qui ne donne pas une justification à tout point de vue économique et est contraire à un objectif d'équité ou de développement du secteur économique », a explicité la commission économie, finances et plan de l'institution législative centrafricaine.

Raison pour laquelle, l'exécutif a initié ces projets de lois en vue de procéder à la dissolution des établissements publics qui sont au nombre de six, à savoir entre autres, le Compte d'Affectation Spécial du Développement Touristique et Artisanal (CAS-DT), le Fonds de Développement Agro-pastoral (FDAP), le Fonds de Développement Minier, le Fonds National de l'Environnement (FNE), l'Agence de Régularisation du Secteur de l'Electricité en Centrafrique (ARSEC), et l'Agence de Stabilisation et de la Régulation des Prix des Produits Pétroliers (ASRP). »

Lors de l'écriture du rapport, la dissolution n'était pas effective mais était programmée pour le 31 décembre 2021. Selon les échanges que nous avons menés avec les responsables de l'ASRP lors de nos rendez-vous dans leurs locaux, les responsabilités qui incombent à l'ASRP seront vraisemblablement transférés à un service du Ministère du Développement de l'Énergie et des Ressources Hydrauliques.

⁹ <https://www.finances.gouv.cf/actualite/479/lassemblee-nationale-adopte-les-projets-de-lois-du-gouvernement-sur-la-suppression-de>

5 LES SYSTEMES ALTERNATIFS UTILISES PAR LES ORGANISATIONS HUMANITAIRES

5.1 L'achat du carburant

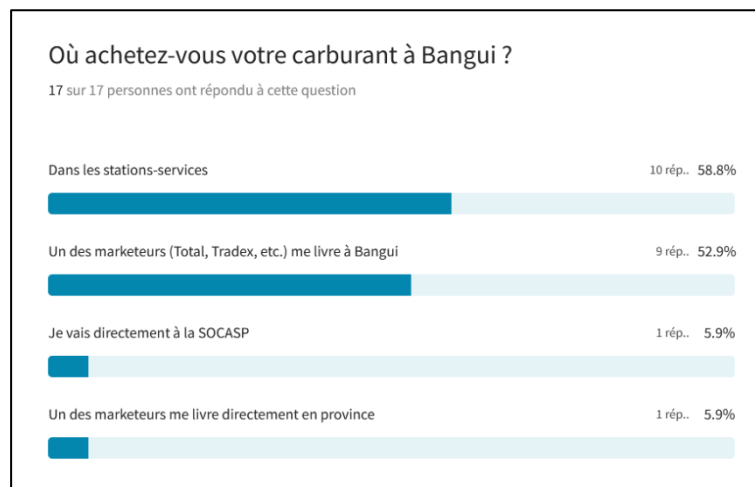
L'achat de carburant peut se faire de plusieurs manières, en station-service au coup par coup, en station-service avec des cartes prépayées, directement au dépôt de Kolongo, on peut également se faire livrer le carburant directement chez soi par un marketeur sous certaines conditions.

Quelle que soit la solution retenue, le carburant est au même tarif ; 865 XAF pour un litre d'essence ; 855 XAF pour un litre de gasoil ; régulé par l'ASRP comme vu précédemment.

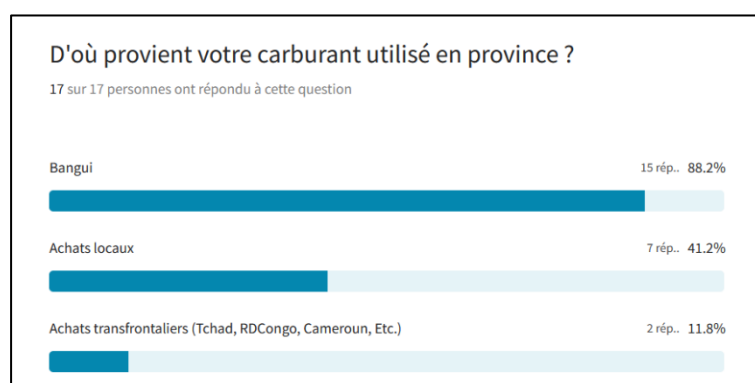
A ce titre, il faut noter que **le prix de revient du litre de carburant rendu à Bangui est plus élevé que celui affiché à la pompe**. Le gouvernement ayant pris le parti de mettre la main à la poche afin de limiter l'impact sur les ménages et l'économie du pays.

17 organisations ont répondu à l'[enquête](#) menée lors de notre étude en novembre / décembre 2021. Le graphique ci-dessous reprend les réponses liées à l'achat de carburant :

Nota : la réponse « Un des marketeurs me livre directement en province » qui apparaît ci-dessous est biaisée car elle fait état d'un partenaire qui se ravitaille directement auprès de la MINUSCA. Ce partenaire bénéficie donc de la [solution de livraison par des sociétés tierces](#).



Le graphique ci-dessous nous renseigne sur la provenance du carburant utilisé en province :



5.1.1 En station-service

C'est l'option la plus courante, utilisée par la population comme par les organisations, l'utilisateur a le choix entre un paiement en liquide directement auprès du pompiste ou via une carte prépayée avec un décompte mensuel fourni par le marketeur.

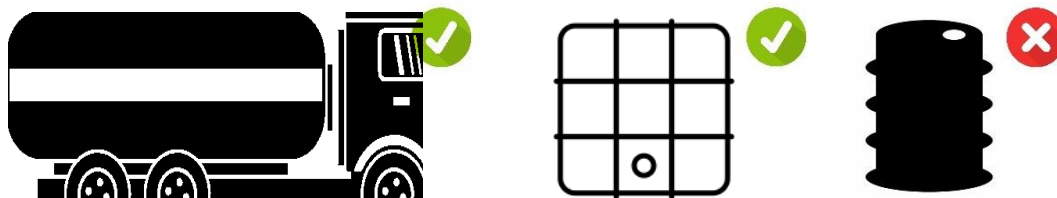
La solution par carte prépayée est largement utilisée par les organisations humanitaires, elle permet notamment d'éviter la manipulation d'argent liquide et d'avoir un suivi régulier des retraits de carburant.

5.1.2 Directement auprès des marketeurs

Pour pouvoir s'approvisionner auprès des marketeurs, la signature d'un contrat est nécessaire. Une fois le contrat signé, la livraison peut avoir lieu par le marketeur directement chez l'organisation si celle-ci est équipée d'une citerne, ou bien le retrait de carburant peut être organisé au dépôt de Kolongo.

Dans un cas comme dans l'autre, **le remplissage des fûts de 200-250L n'est pas autorisé**. Au dépôt de Kolongo car les pistolets de distribution sont plus gros que le diamètre de l'orifice des fûts ; chez l'organisation pour des raisons de rapidité et de sécurité de la manutention lors du transvasement du camion-citerne vers les contenants.

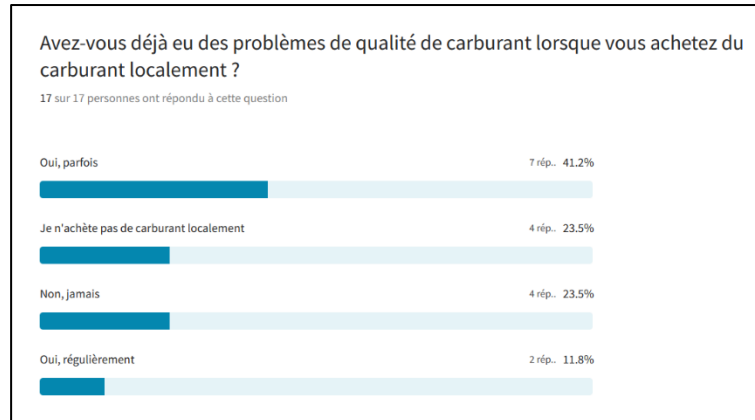
En revanche, à l'instar des citernes, **les cubitainers de 1000L sont acceptés comme contenant lors du remplissage au dépôt de Kolongo**.



5.1.3 Les achats locaux et transfrontaliers

Afin de pallier l'absence de station-service et les contraintes d'acheminement de carburant en province, certaines organisations ont recours à des achats locaux et/ou transfrontalier de carburant.

Les achats locaux de carburant sont effectués auprès de revendeurs locaux qui n'ont vraisemblablement pas [d'autorisation de revente de carburant](#). Les achats transfrontaliers quant à eux sont effectués auprès de fournisseurs de pays voisins (RDC, Cameroun, Soudan principalement).



Dans un cas comme dans l'autre la qualité du carburant est incertaine et doit être scrupuleusement vérifiée afin de vérifier la présence d'eau ou d'autres substances étrangères qui pourraient altérer le fonctionnement des moteurs thermiques.

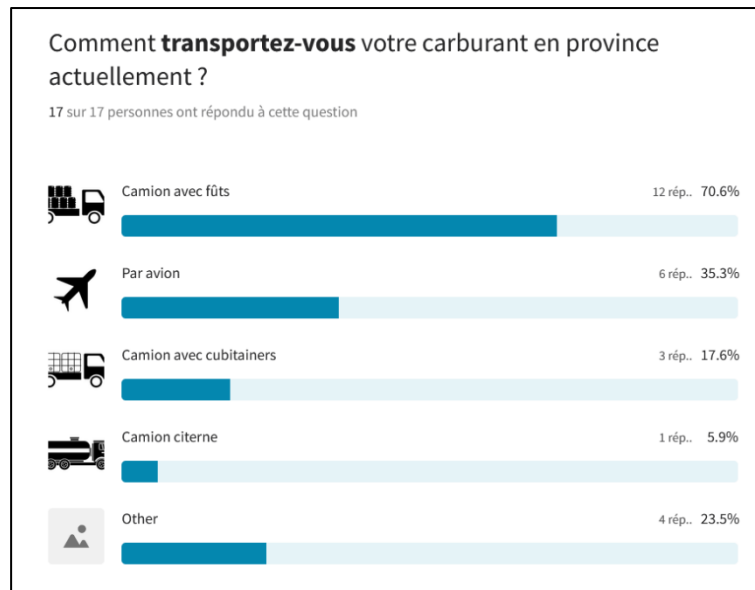
5.2 Le transport du carburant vers les provinces

L'absence de stations-services en province est un réel frein à la mise en œuvre des opérations humanitaires mais également au développement du pays tout entier. **Les utilisateurs sont donc contraints de transporter eux-mêmes le carburant depuis Bangui vers les provinces** ; avec tous les risques que cela peut comporter ; ou de se tourner parfois vers des achats locaux de carburant dont la provenance et la qualité sont incertaines.

Les enjeux de l'approvisionnement vers les provinces sont colossaux : saison des pluies, contraintes d'accès logistiques (ponts, bacs, axes non entretenus), situation sécuritaire volatile ont **un impact sur la disponibilité du carburant mais également sur son coût**.

Pour limiter ces externalités négatives, des initiatives conjointes ont été mises en place afin de limiter le coût du transport et/ou de permettre aux organisations humanitaires de continuer à travailler en cas d'impossibilité de circuler sur les axes, elles sont présentées dans les sous chapitres suivants.

17 organisations ont répondu à l'[enquête](#) menée lors de notre étude en novembre / décembre 2021. Le graphique ci-dessous reprend les réponses liées au transport de carburant :



La majorité des organisations (12/17) transportent leur carburant dans des fûts avec des camions, certaines utilisent également le service aérien du Cluster Logistique (6/17).

Quelques-unes utilisent des camions + cubitainers (3/17) et une seule organisation utilise un camion-citerne ponctuellement.

Dans la catégorie « autre », nous retrouvons des organisations qui n'ont pas de base en province ou transportent leur carburant dans des fûts avec des véhicules pickups.

Certaines organisations utilisent plusieurs méthodes de transport.

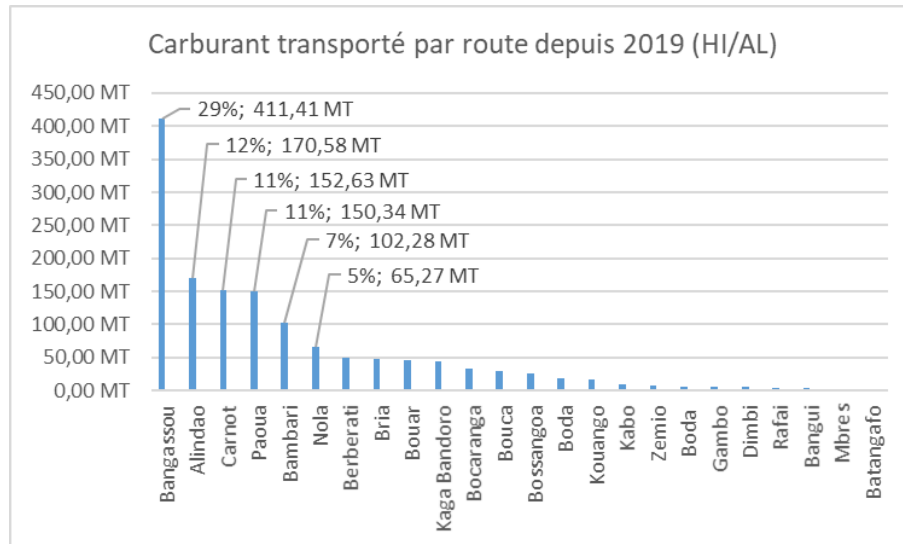
5.2.1 Le transport routier opéré par Handicap International / Atlas Logistique

Atlas Logistique propose depuis plusieurs années du transport mutualisé d'intrants humanitaires de Bangui vers les provinces.

Ce service permet non seulement une sélection professionnelle des transporteurs (vérification des moyens roulants et des documents réglementaires obligatoires), une sensibilisation des transporteurs aux principes humanitaires, mais également un groupage possible d'intrants de plusieurs organisations entre elles afin d'optimiser le chargement des camions et de réduire les coûts de transport.

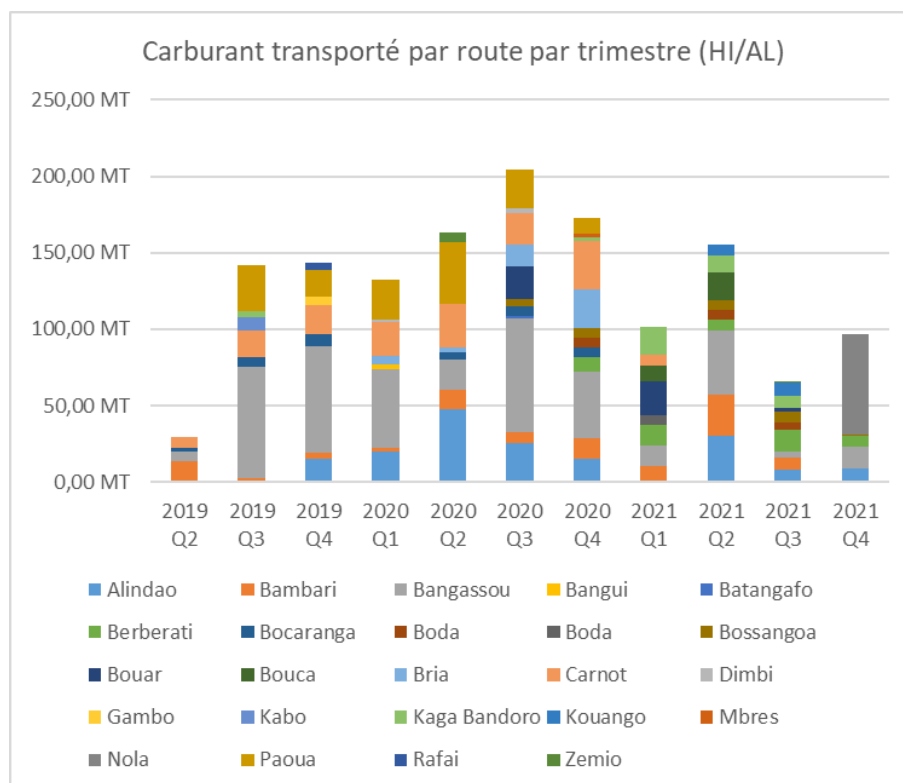
Nous nous sommes concentrés sur les données liées au transport de carburant.

Les données présentées ci-après nous ont été fournies par les équipes d'Atlas Logistique, elles mettent en évidence le poids prépondérant du carburant transporté vers **Bangassou / Alindao** qui totalise **41% du poids total transporté sur la période**.



Lorsque ces données sont présentées par trimestre (Cf. graphique ci-dessous), nous constatons des fluctuations (somme toute relatives) selon les trimestres et les destinations mais cela ne semble pas être lié aux contraintes d'accès logistique rencontrées pendant la saison des pluies.

Si les conditions de circulation des camions commerciaux sont parfois plus complexes, cela n'empêche pas les humanitaires d'acheminer leur carburant nécessaire à leurs opérations de secours.

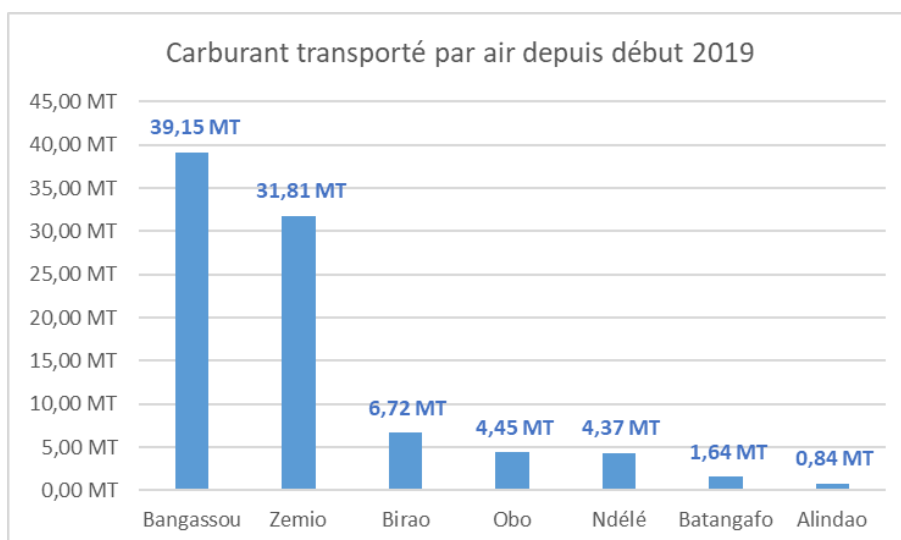


5.2.2 Le transport aérien opéré par le Cluster Logistique

Depuis 2017 le Cluster Logistique propose des vols cargo au travers de financements et d'accords avec la société Via Air et/ou UNHAS.

Ces vols cargo sont réservés au transport d'intrants humanitaires à destination des zones considérées comme prioritaires (*hot spots* ou zones difficile d'accès), ils sont proposés en gratuité de service aux organisations humanitaires.

Si le carburant n'est pas considéré en tant que tel comme un « intrant humanitaire », il est essentiel à la mise en œuvre des opérations de secours, quelles qu'elle soient.



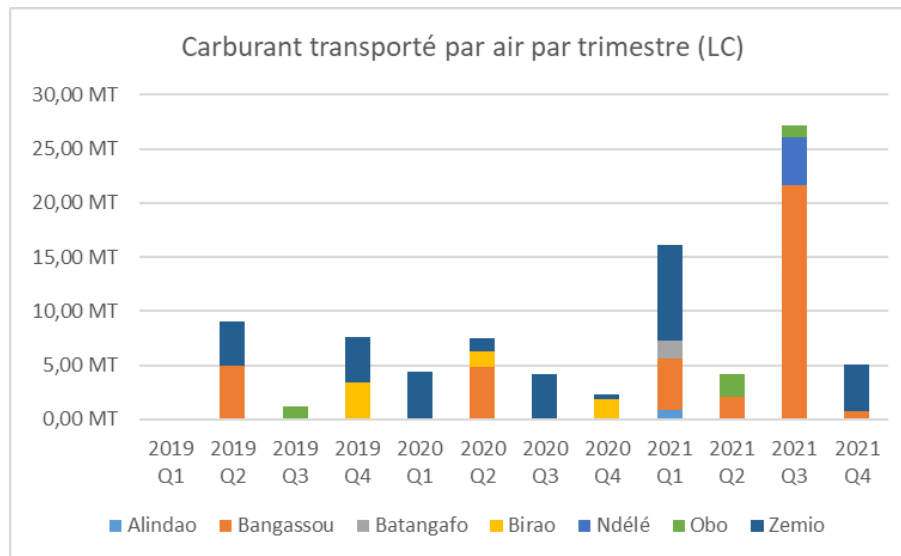
Le graphique précédent déconstruit l'idée selon laquelle Bangassou serait la seule destination majeure d'approvisionnement de carburant. Nous constatons que **la ville de Zemio est également une destination « phare »** pour le carburant transporté par air.

Zemio est située environ 300 kms à l'Est de Bangassou, en direction d'Obo, présentant encore plus de contraintes d'acheminement que Bangassou avec notamment la présence de plusieurs bacs de franchissement peu entretenus (Rafaï, Dembia).

Les **villes de Birao et d'Obo sont relativement peu desservies** au regard des difficultés d'accès par voie routière et à la distance qui les sépare de Bangui (1 250 kms pour Obo, 1 100 kms pour Birao). L'activité humanitaire limitée pourrait être une des raisons de cette faible représentativité, l'approvisionnement transfrontalier de carburant pourrait également en être une autre.

Le graphique ci-dessous met en évidence une **suractivité notoire constatée lors du troisième trimestre 2021**, notamment à destination de Bangassou. La saison des pluies et l'insécurité au niveau d'Alindao sont les principales causes identifiées de cette augmentation.

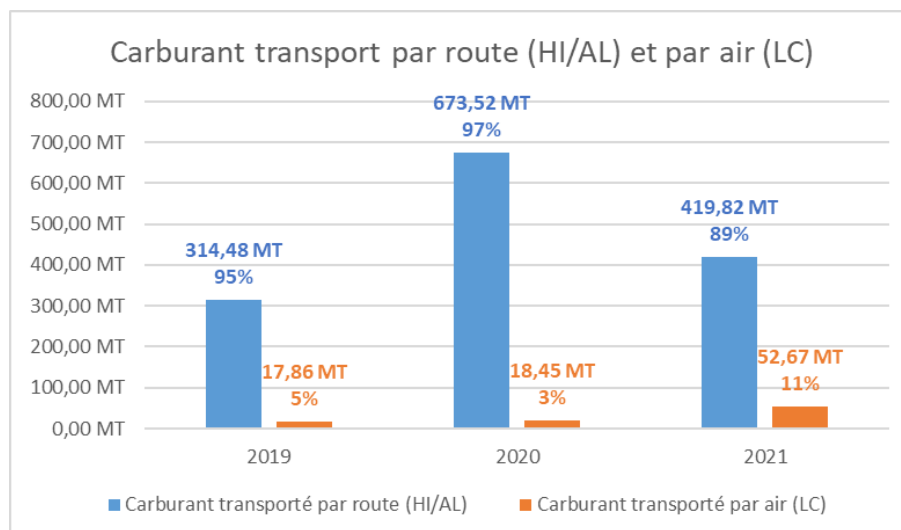
C'est notamment suite à cette forte augmentation que la présente étude sur l'identification de stratégies d'approvisionnement de carburant en province a été initiée.



5.2.3 Le comparatif des poids transportés par HI/AL et le Cluster Logistique

Les deux solutions d'acheminement de carburant proposées aux organisations humanitaires présentées dans les deux sous-chapitres précédents sont comparées dans les graphiques suivants.

Ils mettent en évidence la part largement prépondérante du transport routier sur le transport aérien, **entre 89% et 95% selon les années**, ce qui semble cohérent au regard des coûts engendrés.



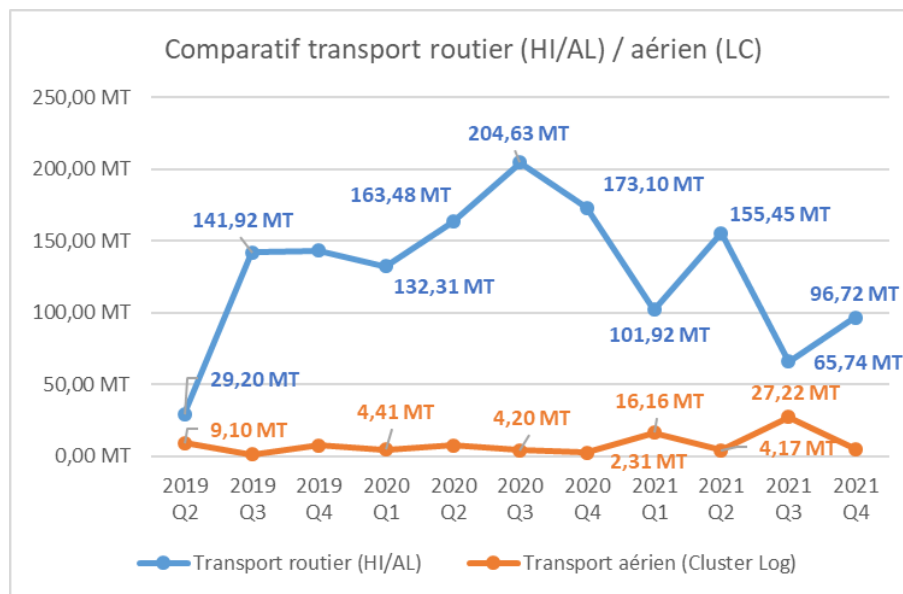
Le graphique ci-dessous laisse entrevoir une diminution de l'activité routière (par HI/AL) au « profit » de l'activité aérienne (par le Cluster Logistique) lors du troisième trimestre 2021, en matière de transport de carburant.

Une reprise de l'activité routière de HI/AL semblait se dessiner au moment de l'étude (Q4 2021), alors même que le trimestre n'était pas achevé.

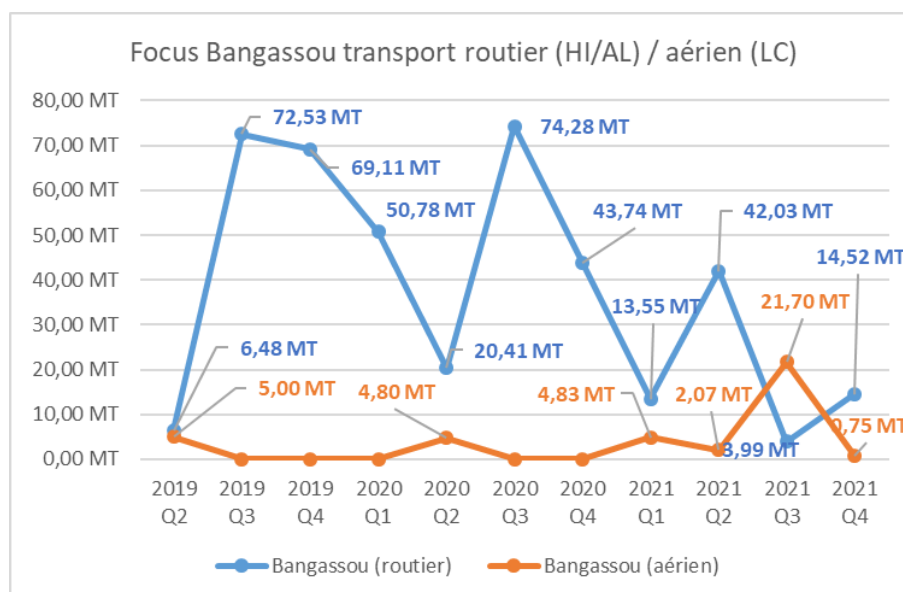
Les chiffres d'HI/AL devront être suivis afin de confirmer cette hypothèse plausible avec la fin de la saison de pluies.

Il convient toutefois de rappeler que ces chiffres ne comprennent pas le transport de carburant organisé en interne par chacune des organisations. Faute de compilation systématique, ces données n'étaient pas accessibles.

Nous pouvons cependant estimer que les chiffres du transport routier de carburant, toutes organisations confondues, sont plus conséquents et qu'en revanche le transport aérien de carburant, à quelques rares exceptions près, est assez fidèle à la réalité. Peu d'organisations ont en effet les « moyens financiers » de se permettre ce type de transport pour du carburant.



Le graphique ci-dessous est un focus de ce comparatif routier / aérien pour la seule ville de Bangassou. Il ressort que durant ce troisième trimestre 2021, la tendance s'est inversée avec le transport aérien de carburant qui a dépassé en poids le transport routier.



5.2.4 La livraison de carburant en province par des sociétés tierces

Aucune organisation sondée au cours de l'étude ne se fait livrer directement du carburant en province par un marketeur ou une société tierce. Les marketeurs ne souhaitent pas recourir à ce service actuellement au regard aux conditions logistiques et surtout sécuritaires en province.

En revanche certains acteurs (hors humanitaire), tels que la MINUSCA, **disposent d'accords avec des sociétés de logistiques spécialisées, qui proposent d'acheminer le carburant en province au moyen d'une flotte de camions citernes propres.**

Parmi ces sociétés tierces, nous pouvons citer **Tristar**¹⁰ (qui bénéficiait d'un contrat avec la MINUSCA) ou encore **Hashi**¹¹ (qui est le nouvel attributaire de ce marché) qui se ravitaillent directement auprès du marketeur **Tradex**.

5.2.5 Les solutions internes aux organisations humanitaires

Certaines organisations ne souhaitent pas confier l'organisation de leur transport de carburant à HI/AL (le coût du transport restant quoiqu'il en soit à leur charge) ou n'interviennent pas dans des *hot spots* où le transport aérien de carburant peut être envisagé au travers du Cluster Logistique sous certaines conditions.

Dans ces cas de figure, les organisations louent elles-mêmes des camions adaptés à leurs besoins spécifiques et acheminent le carburant vers leurs bases en province (le plus souvent en groupage avec d'autres articles non sensibles).

Quelques organisations disposent de leurs propres camions citernes, c'est notamment le cas de l'UNHCR qui a confié une partie de sa logistique, notamment le transport et la distribution de carburant, à l'organisation **AIRD**¹².

L'UNHCR dispose d'une flotte propre de 3 camions citernes et d'un réseau de « stations-services mobiles » (citernes de carburant + pompes de distribution) au sein de leurs bases opérationnelles (Bangui, Bambari, Berberati, Bouar, Kaga Bandoro, Paoua, Obo), dont la gestion quotidienne est déléguée à l'organisation AIRD.

L'organisation AIRD est le partenaire logistique privilégié de l'UNHCR, elle intervient dans 10 pays et dispose de compétences avérées en gestion du carburant mais également en gestion de flotte, d'entrepôt et de garage.

Nous avons rencontré les représentants d'AIRD à Bangui afin de savoir si leurs services étaient accessibles aux organisations humanitaires autres que celles financées par l'UNHCR. L'ouverture de leurs services aux organisations humanitaires est inscrite dans leur plan stratégique au niveau de leur siège mais le plan de déploiement n'est pas encore arrêté.

Le comparatif des coûts du transport routier et du transport aérien

Afin de mettre en évidence l'intérêt à recourir au transport de carburant par voie routière,

¹⁰ Entreprise de logistique émirati <https://www.tristar-group.co/>

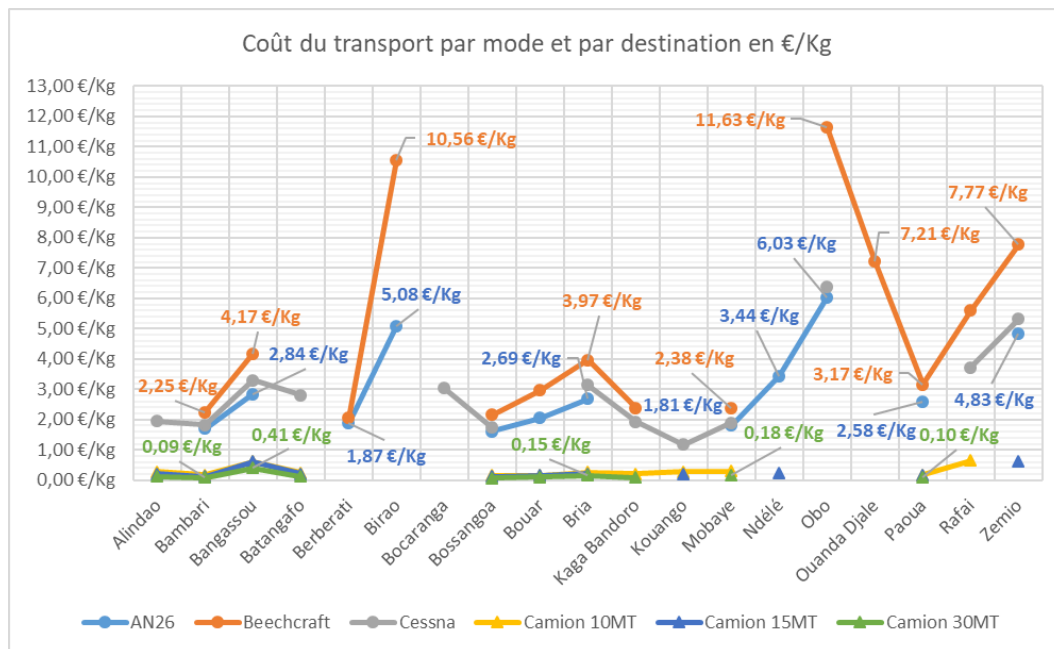
¹¹ Entreprise de logistique kenyane <https://www.hashienergy.com/fuel/>

¹² African Initiatives for Relief and Development <https://airdinternational.org/fr/what-we-do/fuel-management/>

lorsque cela est possible, plutôt que par voie aérienne, nous avons simulé le coût d'un revient d'un fût de diesel par ville en y incluant le coût du transport.

Pour ce faire, nous avons collecté les coûts moyens de location de camions de différentes capacités par destination et les coûts d'affrètement des avions de l'UNHAS et de la compagnie Via Air.

Le graphique ci-dessous reprend les tarifs disponibles en € par Kg transporté pour les différentes modes de transport, lorsque la charge utile est entièrement utilisée.



Le tableau suivant reprend les différents tarifs moyens collectés :

Destination	AN26	Beechcraft	Cessna	Camion 10MT	Camion 15MT	Camion 30MT
Alindao			1,95 €/Kg	0,27 €/Kg	0,21 €/Kg	0,13 €/Kg
Bambari	1,70 €/Kg	2,25 €/Kg	1,82 €/Kg	0,18 €/Kg	0,13 €/Kg	0,09 €/Kg
Bangassou	2,84 €/Kg	4,17 €/Kg	3,31 €/Kg	0,61 €/Kg	0,61 €/Kg	0,41 €/Kg
Batangafo			2,81 €/Kg	0,24 €/Kg	0,20 €/Kg	0,12 €/Kg
Berberati	1,87 €/Kg	2,05 €/Kg				
Birao	5,08 €/Kg	10,56 €/Kg				
Bocaranga			3,04 €/Kg			
Bossangoa	1,61 €/Kg	2,16 €/Kg	1,73 €/Kg	0,15 €/Kg	0,12 €/Kg	0,08 €/Kg
Bouar	2,05 €/Kg	2,97 €/Kg		0,15 €/Kg	0,15 €/Kg	0,10 €/Kg
Bria	2,69 €/Kg	3,97 €/Kg	3,14 €/Kg	0,27 €/Kg	0,22 €/Kg	0,15 €/Kg
Kaga Bandoro		2,39 €/Kg	1,93 €/Kg	0,21 €/Kg		0,09 €/Kg
Kouango			1,18 €/Kg	0,27 €/Kg	0,21 €/Kg	
Mobaye	1,81 €/Kg	2,38 €/Kg	1,89 €/Kg	0,30 €/Kg		0,18 €/Kg
Ndélé	3,44 €/Kg				0,25 €/Kg	
Obo	6,03 €/Kg	11,63 €/Kg	6,39 €/Kg			
Ouanda Djale		7,21 €/Kg				
Paoua	2,58 €/Kg	3,17 €/Kg		0,18 €/Kg	0,15 €/Kg	0,10 €/Kg
Rafai		5,59 €/Kg	3,73 €/Kg	0,66 €/Kg		
Zemio	4,83 €/Kg	7,77 €/Kg	5,32 €/Kg		0,61 €/Kg	

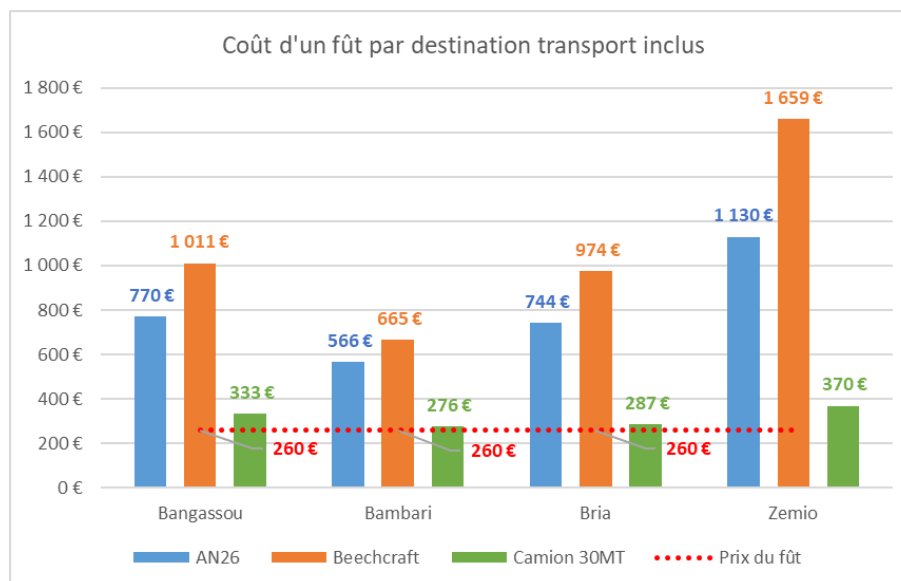
Il ressort que **les tarifs en routier oscillent entre 0,08€/Kg** (pour un camion de 30MT à destination de Bossangoa) **et 0,66€/Kg** (pour un camion de 10MT à destination de Rafai).

Il ressort que **les tarifs en aérien oscillent entre 1,18€/Kg** (pour le Cessna d'UNHAS à destination de Kouango) **et 11,63€/Kg** (pour le Beechcraft d'UNHAS à destination d'Obo).

Obo, Birao et Zemio représentent les destinations les plus chères en matière de transport aérien, ce qui est cohérent avec leurs localisations géographiques.

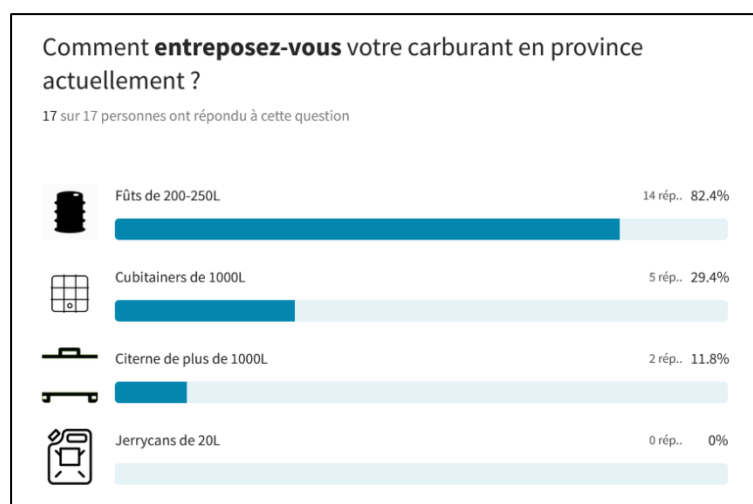
Le graphique ci-dessous représente, à partir de données précédentes, le prix d'un fût de carburant acheté à Bangui (en pointillés rouges, soit 260€) et le prix de revient d'un fût de carburant transport compris pour Bangassou, Bambari, Bria et Zémio.

Un fût de carburant transporté par route en camion de 30MT à Bangassou reviendra à 333€ contre 770€ en Antonov AN26, soit plus du double et 1 011€ en Beechcraft.



5.3 L'entreposage et la distribution du carburant en province

17 organisations ont répondu à l'[enquête](#) menée lors de notre étude en novembre / décembre 2021. Le graphique ci-dessous reprend les réponses liées à l'entreposage de carburant :



5.3.1 Les fûts et les cubitainers

La très grande majorité des organisations interrogées durant l'étude déclarent entreposer leur carburant dans des fûts de 200/250L.

14 organisations sur 17 utilisent des fûts et 5 organisations sur 17 des cubitainers.

Certaines organisations utilisent donc les deux méthodes d'entreposage.

5.3.2 Les citernes de carburant

Seules 2 organisations sur les 17 ayant répondu disposent de citernes en province.

5.3.3 Les initiatives de mutualisation existantes

Aucune initiative de mutualisation d'entreposage de carburant n'a été identifiée au travers des discussions bilatérales et des résultats de l'[enquête](#).

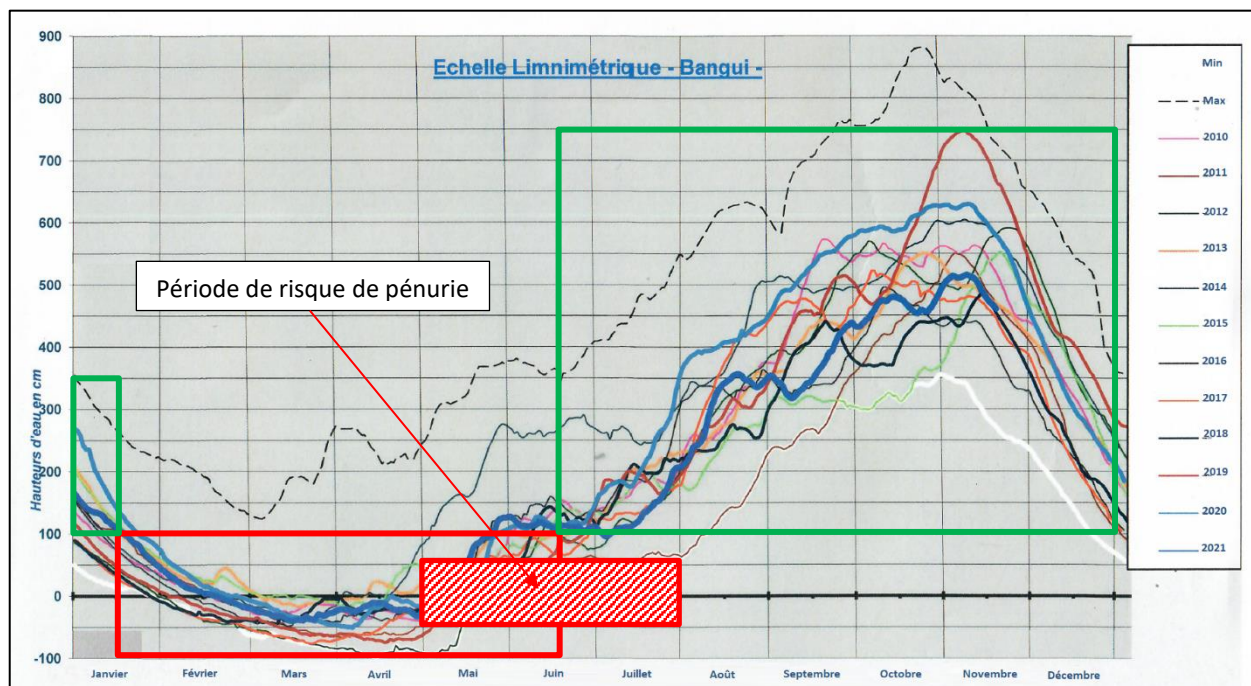
6 LES DEFIS ET LES ENJEUX LIES AU CARBURANT EN REPUBLIQUE CENTRAFRICAINE

6.1 Les pénuries de carburant à Bangui

Comme vu précédemment, l’approvisionnement de carburant se fait majoritairement (80%) par le fleuve Oubangui, le reliquat (20%) étant approvisionné par la route MSR1 depuis le Cameroun.

Le transport par barges sur le fleuve Oubangui par la SOCATRAF est soumis aux hauteurs d’eau de l’Oubangui. Chaque jour des relevés sont effectués sur l’échelle limnimétrique située au niveau de l’hôtel Oubangui.

Les niveaux des dix dernières années sont consignés sur le diagramme suivant :



Après discussion avec le directeur des opérations de la SOCATRAF, une navigation est possible lorsque le niveau de l’Oubangui mesuré sur l’échelle limnimétrique au niveau de l’hôtel Oubangui est à environ 1m de hauteur.

Nous pouvons donc déduire qu’il n’y a pas de possibilité d’acheminer du carburant par la voie fluviale environ de mi-janvier à mi-juin.

Nous avons recensé les différentes pénuries de carburant des dernières années au travers des médias :

- Juin 2018 : [RCA: pénurie de carburant à Bangui.](#)
- Juin 2019 : [\[Reportage\] RCA: pénurie d’essence à Bangui.](#)
- Mai 2021 : [Centrafrique : Pénurie d’essence, une nouvelle crise en vue ?](#)
- Juillet 2021 : [Centrafrique : le gouvernement annonce la fin des pénuries d’hydrocarbure dans les stations-service.](#)

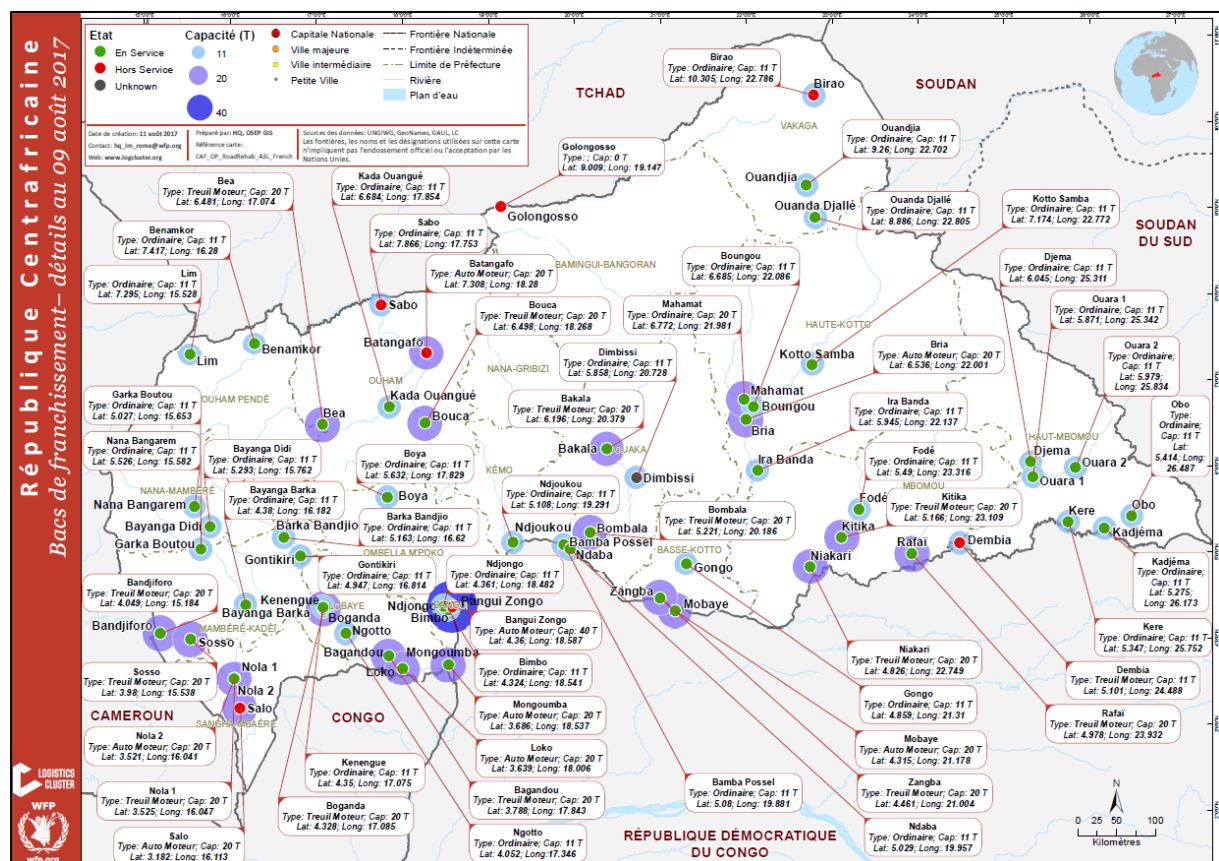
Le ressort de cette collecte d'informations que **les pénuries ont lieu entre mai et juillet**, ce qui correspond à la période de fin de saison sèche / début de saison des pluies ; période durant laquelle les stocks de Kolongo établis en fin de saison des pluies ont été quasiment épuisés et où l'approvisionnement par voie routière depuis le Cameroun peut être mis à mal par des contraintes sécuritaires.

6.2 Les contraintes d'accès logistiques

6.2.1 Les bacs de franchissement de rivières

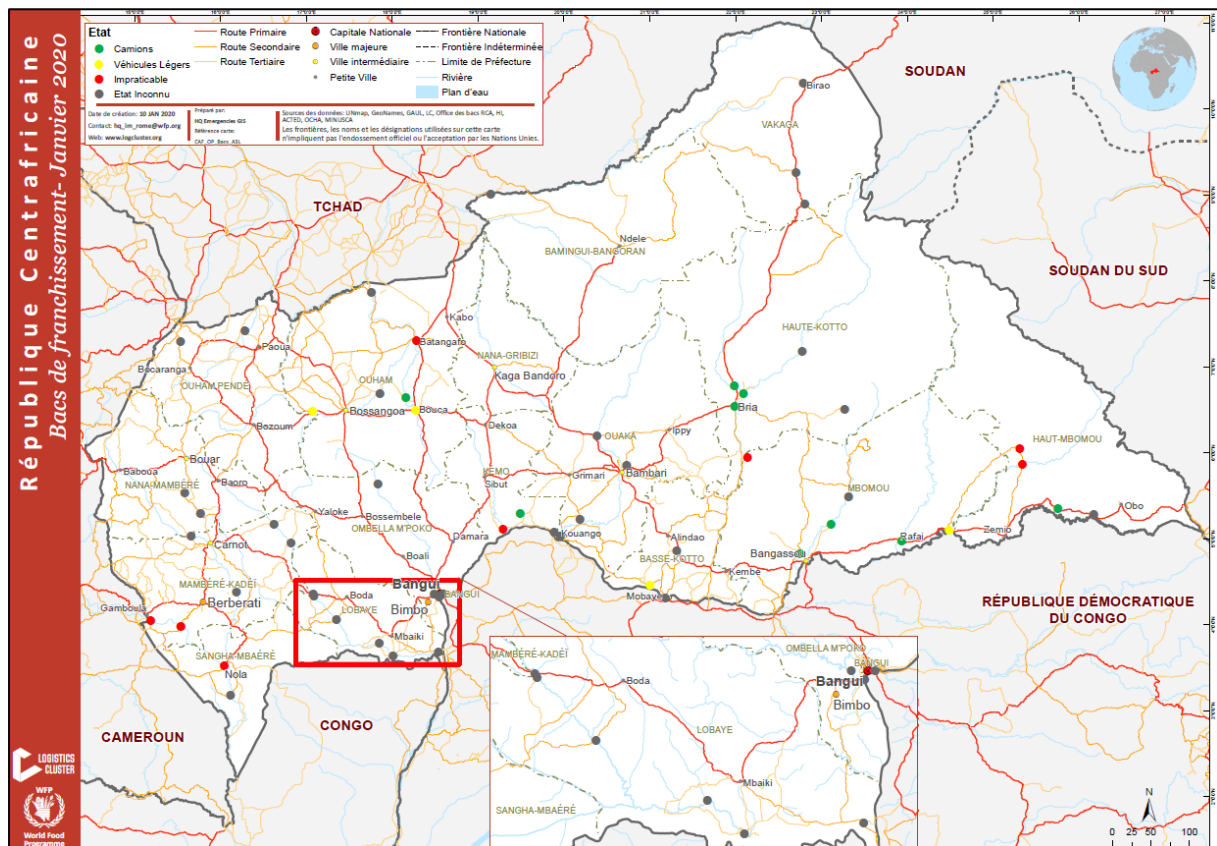
La RCA compte **une cinquantaine de bacs de franchissement de rivières**, peu ou pas entretenus selon la localisation, les moyens disponibles, les conditions sécuritaires et le trafic routier.

La carte ci-dessous¹³, datant de 2017, présente les caractéristiques de chaque bac avec notamment leurs charges utiles. L'entretien des moteurs, des câbles et/ou des barges représentent un enjeu crucial pour l'accès physique des zones reculées.



¹³ Carte des bacs de franchissement – RCA, 12 décembre 2017 (détaillée), Cluster Logistique.

La carte ci-dessous¹⁴ présente la praticabilité de ces mêmes bacs en janvier 2020. Le statut de nombreux bacs n'était pas connu mais cette carte démontre le potentiel d'embûches pour acheminer du matériel et du carburant sur les terrains d'intervention.



Nous pouvons constater que peu de bacs apparaissent en vert sur cette carte. Les points verts représentent les bacs suffisamment résistants pour permettre aux camions de les emprunter.

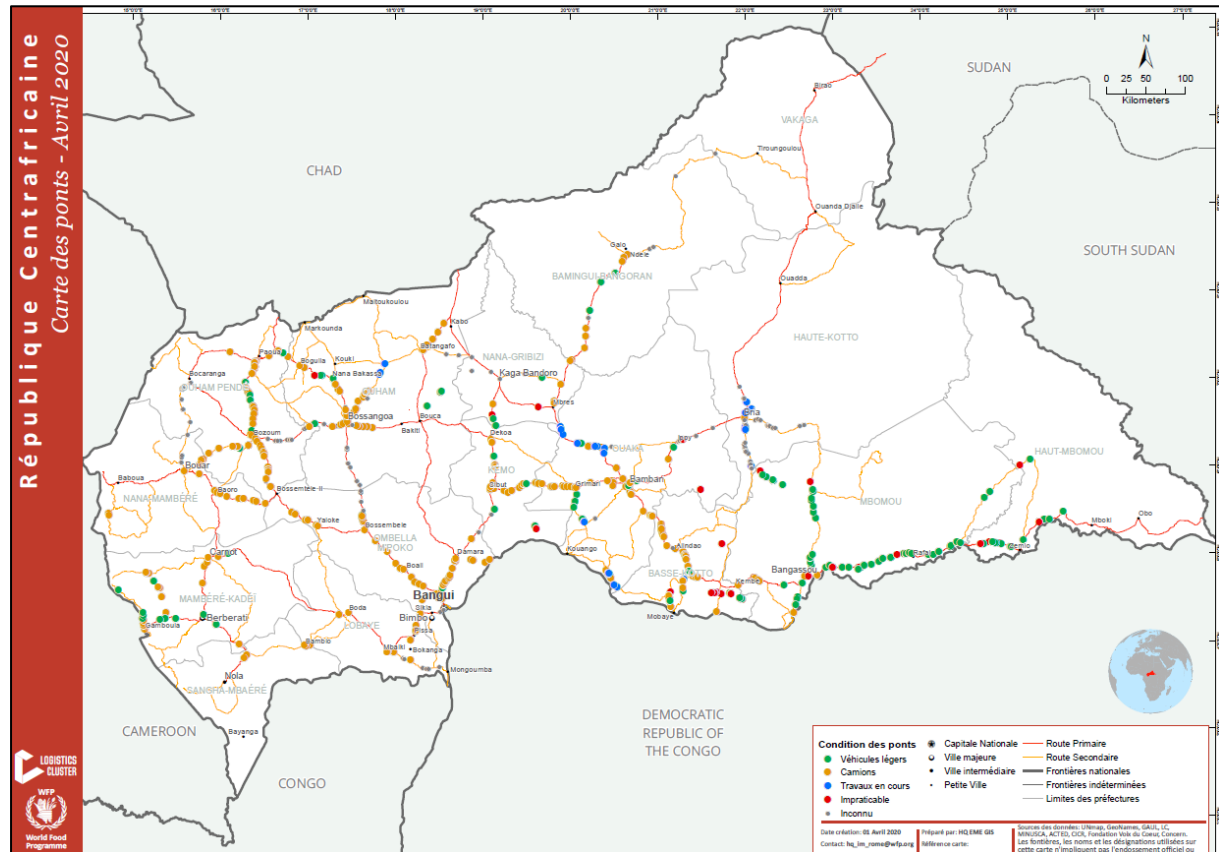
Lorsqu'un bac n'est pas « praticable » pour un camion, cela implique pour les transporteurs d'effectuer des détours conséquents, lorsque cela est possible, ou bien cela peut engendrer une aggravation de la dégradation du bac si le transporteur décide toutefois d'emprunter ce bac.

Cette carte n'a pas été mise à jour depuis début 2020 selon le site du Cluster Logistique, il serait intéressant de la mettre à jour régulièrement tant la « praticabilité » doit fluctuer au gré des pannes, incident et entretiens.

¹⁴ [RCA - Carte des bacs de franchissement, janvier 2020, Cluster Logistique.](#)

6.2.2 Les ponts

De la même manière, la carte suivante¹⁵ dénombre les ponts recensés par les acteurs humanitaires avec les « conditions » des ponts relevées par les acteurs humanitaires.



On peut constater le nombre conséquent de ponts (en vert), dans l'Est du pays notamment, ne permettant qu'aux véhicules légers de les traverser (en toute sécurité).

Ces données sont toutefois à prendre avec du recul car elles datent d’Avril 2020 et n’ont pas été mises à jour ou du moins rendues publics depuis lors.

Il serait intéressant de mettre à jour ces informations en temps réel et de diffuser ce genre de carte tous les trimestres.

¹⁵ [RCA - Carte des ponts, mars 2020, Cluster Logistique.](#)

6.2.3 Les barrières routières

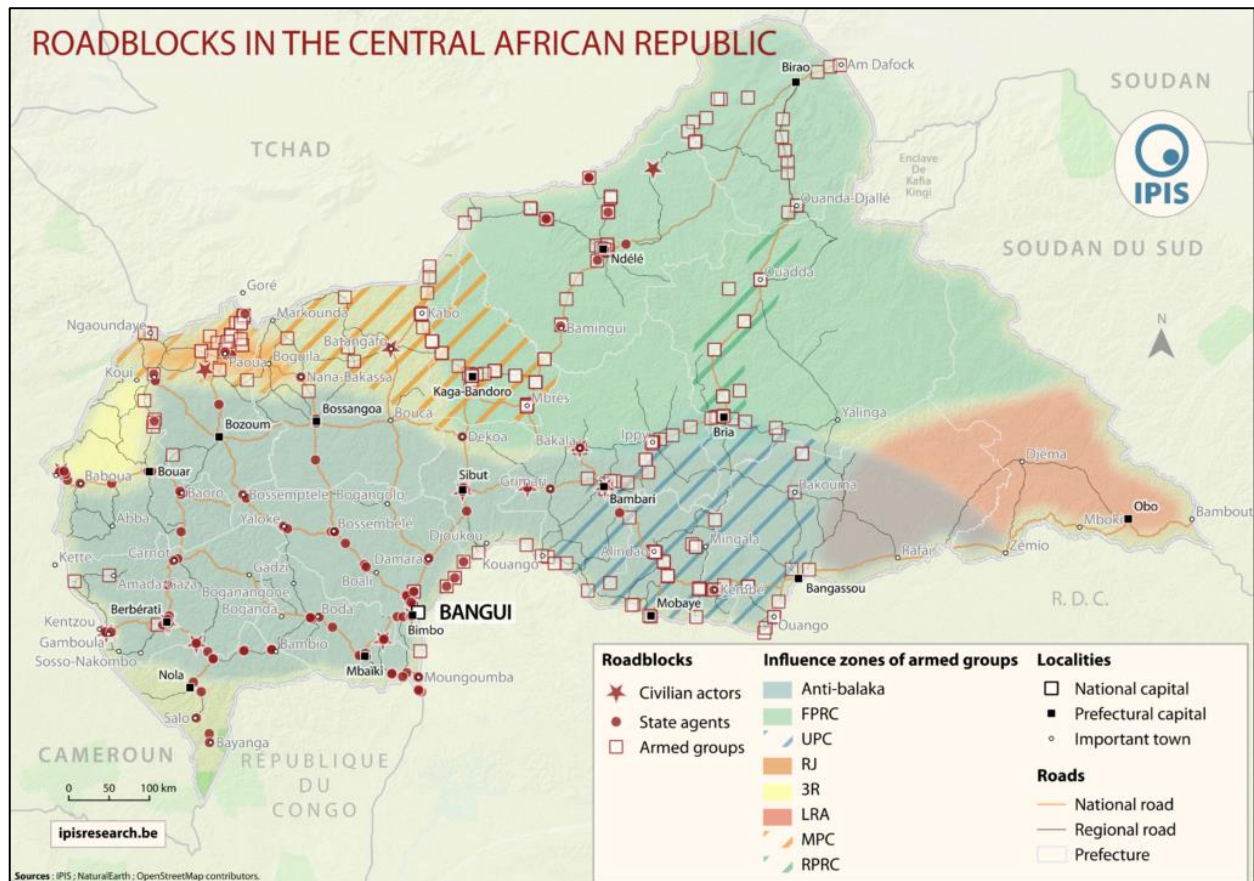
Les barrières routières (mais également fluviales) sont un réel défi pour le développement de la RCA et le trafic commercial quotidien exposant les transporteurs à des taxes obligatoires et à d'autres plus opportunités.

Le rapport de l'INPI intitulé « *Laissez-Piller* » - *L'économie politique des barrières routières en République Centrafricaine*¹⁶, notait que

L'importance des barrières routières va au-delà du financement des groupes armés. Le système de taxation de la circulation routière a pris une telle ampleur qu'on peut parler d'asphyxie économique.

Durant le Forum de Bangui en 2015, une consultation populaire tenue avec les populations de chaque préfecture, les barrières figuraient toujours parmi les revendications principales citées par les participants.

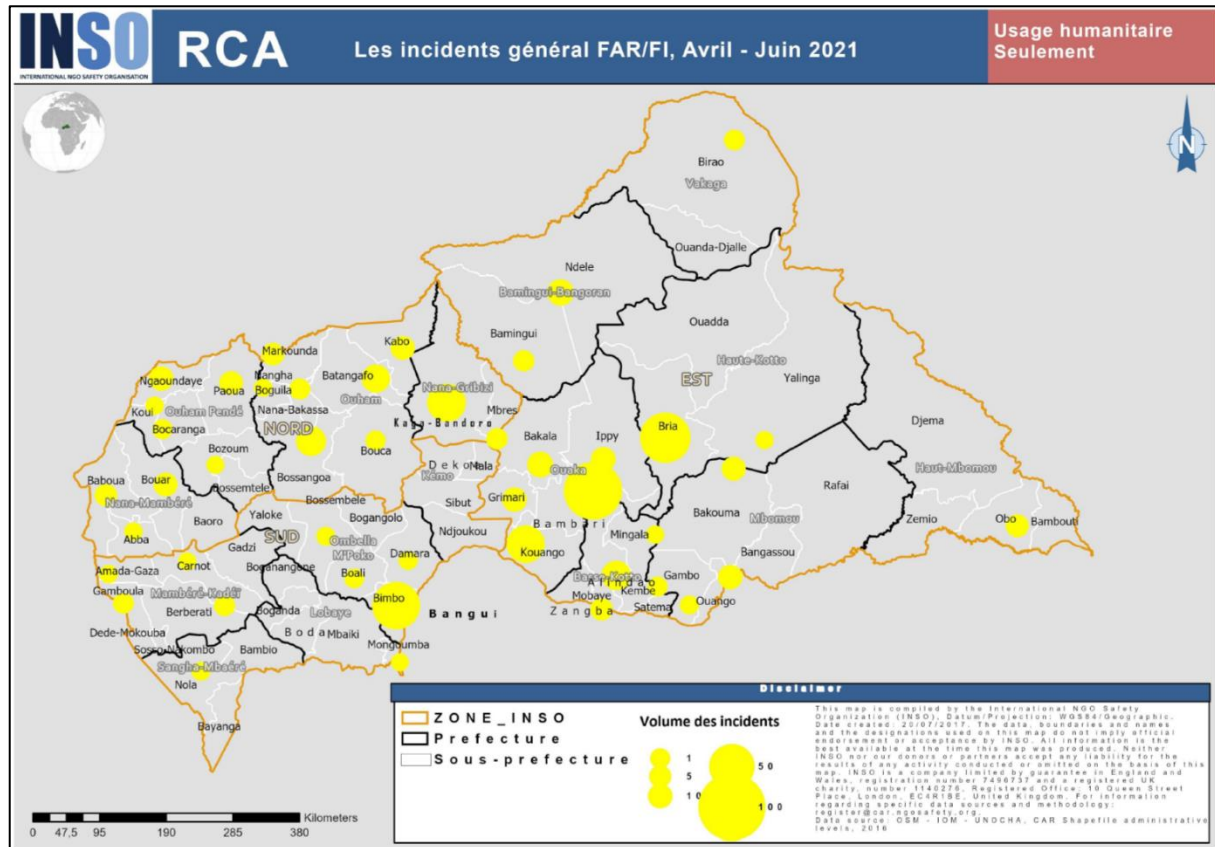
Compte tenu de l'enclavement de la Centrafrique, le réseau routier reste son seul et véritable levier de développement.



¹⁶ « *Laissez-Piller* » - *L'économie politique des barrières routières en République Centrafricaine*, INPI 2017.

6.3 Les contraintes d'accès sécuritaires

La carte ci-dessous¹⁷ reprend les incidents de sécurité qui ont été compilés par INSO sur la période du deuxième trimestre 2021.



Si les incidents sont uniformément répartis à l'Ouest et au Centre du pays, on constate très peu d'incidents recensés dans l'Est et l'extrême Nord, cela étant dû à la faible densité de population et aux faibles échanges commerciaux avec ces zones relativement isolées.

Il n'en demeure pas moins que pour accéder au Nord et à l'Est du pays par la voie routière, il faudra passer respectivement par les zones de Bambari / Bria et Bambari / Alindao concentrant le plus grand nombre d'incidents relevés sur la période.

6.4 La légalité du transport et du stockage de carburant en province

Comme vu [précédemment](#), certaines règles s'imposent pour le transport et l'entreposage de carburant en RCA.

Si les règles ne sont pas forcément transparentes et explicites (aucun texte consulté et/ou transmis par les autorités ne fait état de ces règles), des contrôles peuvent cependant avoir lieu et des amendes peuvent être dressées à l'encontre des contrevenants.

Il faudra donc retenir qu'on ne peut théoriquement **pas transporter plus de 2 000L** de carburant à la fois et **pas entreposer plus de 2 500L** simultanément, sauf à avoir formulé **une demande**

¹⁷ INSO RCA, Rapport trimestriel T2 2021.

expresse auprès de l'Autorité compétente (l'ASRP jusqu'à fin décembre 2021, le futur service du Ministère du Développement de l'Énergie et des Ressources Hydrauliques à partir de 2022) et à avoir reçu un avis favorable à cette requête.

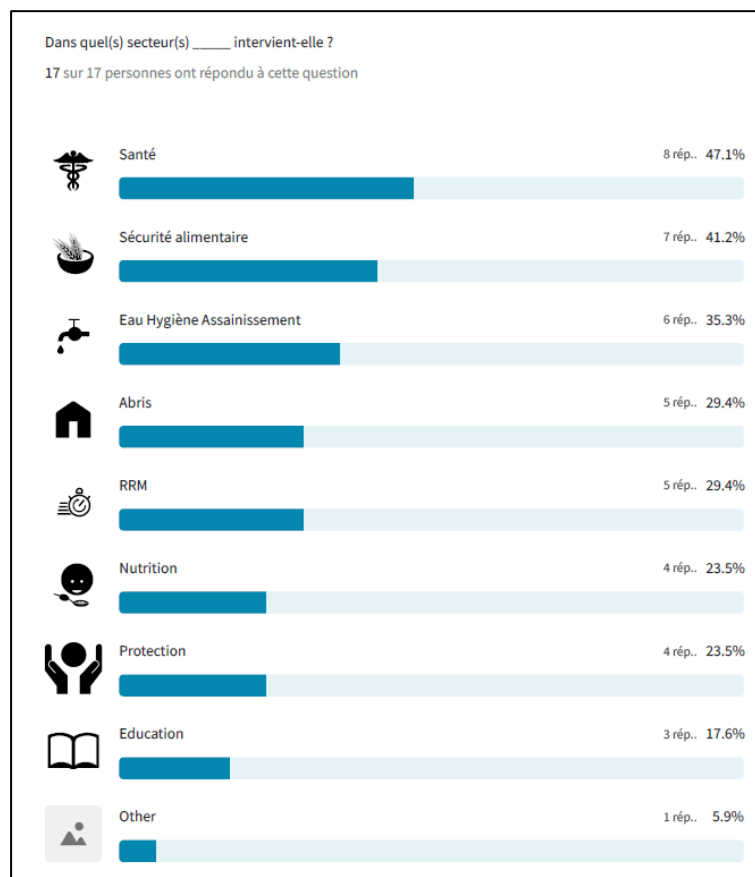
Cette demande d'autorisation motivée (absence de station-service en province, volume d'activité important, support à des structures hospitalières, etc.) n'est pas sujette à émolument à destination de l'autorité compétente ou du Ministère selon notre compréhension et en l'absence de textes officiels.

Ce qui n'est pas le cas des [demandes d'agréments](#), permettant notamment aux marketeurs de faire du commerce de carburant.

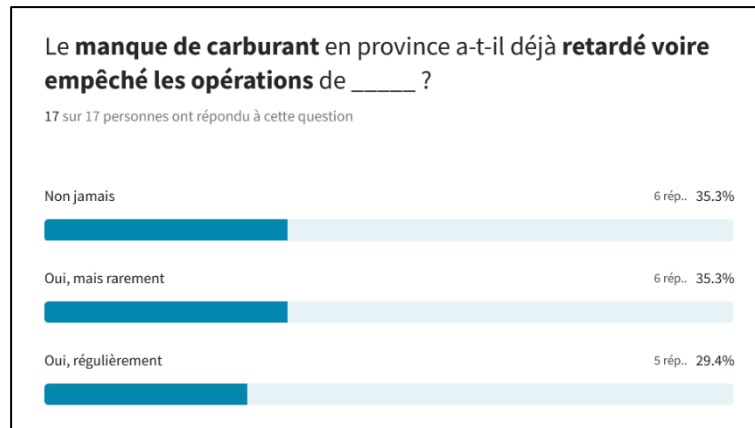
6.5 L'impact opérationnel des défis et des enjeux

Tous les facteurs cités précédemment, sans empêcher l'approvisionnement de carburant en province, le rendent toutefois complexe, imprévisible, coûteux et peuvent avoir un impact sur les opérations humanitaires.

17 organisations ont répondu à l'[enquête](#) menée lors de notre étude en novembre / décembre 2021. Ces organisations interviennent dans les domaines suivants :



L'[enquête](#) fait ressortir les éléments suivants :



Il s'avère donc que :

- **11 organisations sur 17 ont eu un impact opérationnel** dû au manque de carburant, dont 5 régulièrement et 6 occasionnellement.
- 6 sur 17 n'ont en revanche jamais eu aucun impact opérationnel lié à un manque de carburant en province. Il serait intéressant de voir comment ces organisations ont anticipé les pénuries quasi annuelles de carburant en RCA.

La plupart des organisations humanitaires ayant répondu à notre [enquête](#) interviennent dans des endroits complexes et reculés de la RCA pour y mener des opérations de secours souvent vitales à la survie des populations : santé, sécurité alimentaire, abris, réponse rapide (RRM), nutrition, accès à l'eau et à l'assainissement.

Un impact opérationnel peut être certes de plusieurs natures, mais nous pouvons aisément imaginer les conséquences de l'arrêt d'un groupe électrogène dans un hôpital ou la livraison retardée dans un poste de santé avancé à cause d'un manque de carburant.

7 LES PISTES D'OPTIMISATION DE L'APPROVISIONNEMENT DE CARBURANT EN RCA

Les éléments collectés et analysés précédemment nous permettent d'aborder les pistes d'optimisation d'approvisionnement en province en ayant une vision globale des enjeux liés au carburant et des contraintes impondérables liées au contexte et à l'environnement centrafricain.

7.1 La prise en compte des contraintes existantes et l'identification de leviers

7.1.1 Le rôle majeur de la navigabilité du fleuve Oubangui

Nous l'avons vu, la saison des pluies joue un rôle déterminant dans l'approvisionnement amont de carburant tel qu'il est pensé aujourd'hui.

L'évolution de la hauteur d'eau dans l'Oubangui au fil des saisons dicte le début et la fin de l'approvisionnement par la voie fluviale, qui représente 80% de l'approvisionnement global [comme vu précédemment](#)).

Si des pistes d'amélioration locales de la navigabilité du fleuve Oubangui sont d'actualité, notamment au travers de solutions de dragage¹⁸, les leviers ayant pour objectif « *la relance du commerce fluvial entre Pointe-Noire et Bangui* » sont très relatifs.

L'augmentation de la capacité d'entreposage du carburant au dépôt de Kolongo lié à une augmentation du trafic fluvial en matière d'approvisionnement de carburant (de juillet à décembre donc), pourrait être une option permettant d'entreposer davantage de carburant avant le début de la saison sèche afin de « tenir » jusqu'à la prochaine saison des pluies.

Cette option n'est toutefois pas dans les mains des acteurs humanitaires et le temps nécessaire à la construction de nouveaux « bacs » ne sont pas forcément compatibles avec des solutions à court terme.

7.1.2 Les contraintes logistiques

Le réseau routier de la Centrafrique étant ce qu'il est, avec 600 kms de pistes goudronnées sur les 25 000 kms que compte le réseau national, des ouvrages de franchissement en mauvais état et des bacs de franchissement de rivières peu entretenus, les solutions à court terme n'existent pas réellement.

En revanche, **un recensement consistant et systématique des difficultés rencontrées sur les axes par les acteurs humanitaires pourraient permettre de suivre en « temps réel » la praticabilité des routes et de recenser les points bloquants.**

Ces thématiques sont abordées régulièrement en réunion de Cluster Logistique ou en bilatéral mais la remontée d'informations devrait être automatisée et documentée avec davantage de photos et de données techniques.

Cela permettrait peut-être de capter davantage de fonds permettant d'entretenir les ouvrages de franchissement ou des tronçons de route particulièrement problématiques.

¹⁸ « [Centrafrique: les autorités se dotent d'une drague pour la rivière Oubangui](#) », RFI, Août 2021.

L'accès à cette information en « temps réel » permettrait également aux acteurs humanitaires de planifier des déplacements avec des données actualisées et ainsi d'éviter d'envoyer personnels et marchandises sur des axes non praticables sur base de faits avérés.

7.1.3 Les contraintes sécuritaires

Si les contraintes logistiques peuvent être facilement « constatées », notamment car elles sont « statiques » et qu'elles ne s'améliorent pas (ou rarement) sans opération d'entretien et de maintenance, les contraintes sécuritaires sont souvent ponctuelles, passagères et surtout « dynamiques ».

Le recensement des différents incidents subis par les populations et/ou les acteurs humanitaires est déjà effectué en interne de chaque organisation et partagé le plus souvent avec INSO, leur permettant ainsi de compiler ces données et d'en sortir des tendances par région, par saisons, par type d'incidents, de groupes armés, etc.

Les données sont donc connues et partagées entre organisations humanitaires et les mécanismes de remontée et diffusion d'informations sont en place et fonctionnels.

Il en demeure toutefois que les organisations sont logiquement « spectatrices » de ces contraintes sécuritaires et mise à part la mise en place et le suivi de bonnes pratiques sur les déplacements, la gestion des bâtiments, la gestion du cash et des informations RH, les leviers visant à mitiger les risques sont relativement faibles et ces contraintes sécuritaires doivent être connues, mises à jour et intégrées par les équipes.

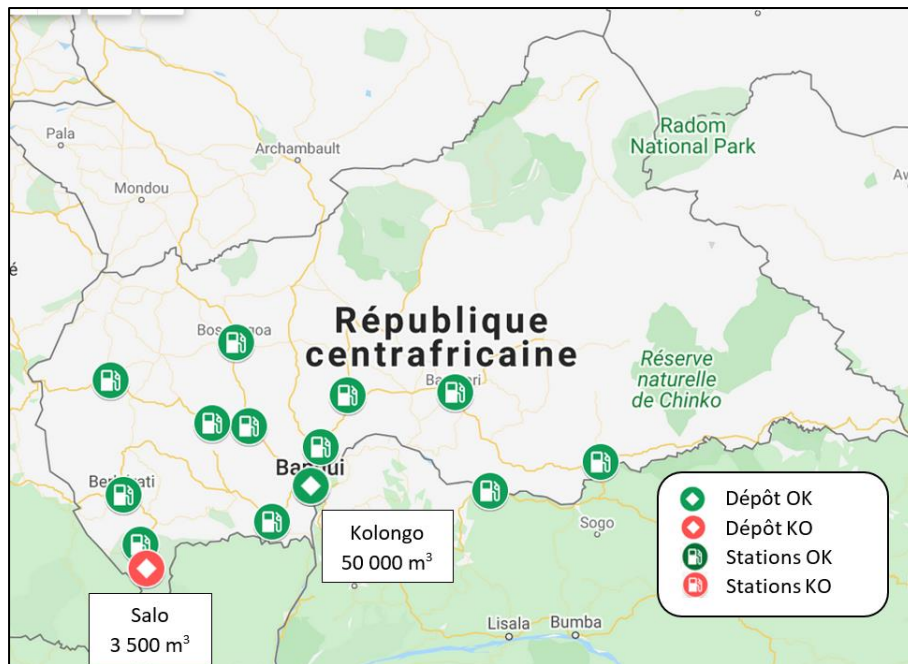
7.1.4 La volonté relative des marketeurs de rouvrir les stations-services en province

Les marketeurs rencontrés ont été unanimes quant à leurs réticences à rouvrir leurs stations-services de province, pour celles qui seraient encore fonctionnelles.

L'activité des groupes armés sur la quasi-totalité du territoire ayant déjà engendré par le passé destructions et pillages des installations, les marketeurs ne souhaitent plus s'exposer.

Après discussions avec eux, une activité de lobbying pour militer en faveur de la réouverture de certaines stations n'aurait aucun effet. Seul un retour durable de la sécurité les conduira à reprendre leurs activités en dehors de Bangui, voire à les développer.

Pour mémoire, la carte ci-dessous présenterait donc les stations-services réhabilitées une fois la sécurité revenue dans le pays. Il resterait certes des zones à développer comme les villes frontières du Nord et de l'Est mais celles-ci pourraient être « aisément » ravitaillées depuis les stations les plus proches.



7.1.5 La qualité du carburant acheté localement en province

La qualité du carburant acheté localement en province, qu'il provienne originellement de Bangui ou de pays voisins, sera toujours incertaine, quel que soit le fournisseur.

Le prix du carburant est très élevé en station-service par rapport au « pouvoir d'achat » moyen de la population ; le coût du transport, lui aussi très élevé notamment à cause des contraintes logistiques et sécuritaires dont nous venons de parler, vient s'y ajouter afin de constituer un prix de revient d'un litre de diesel, souvent au-delà de 1000 XAF par litre en province.

Les marges sont donc souvent « faibles » pour les revendeurs de carburant « à la sauvette », la solution peu coûteuse de dilution du carburant original est alors régulièrement pratiquée, leur permettant ainsi de conserver des tarifs attractifs pour un carburant d'apparence acceptable.

Il n'en demeure pas moins qu'un carburant dilué a des effets rapides et dévastateurs sur les moteurs dans lesquels il est utilisé, groupes électrogènes comme véhicules.

Le seul levier identifié serait, de manière triviale, de ne pas s'approvisionner localement en carburant. La réalité est souvent toute autre avec la nécessité malgré tout de faire tourner les groupes électrogènes et/ou les véhicules des organisations.

La planification des besoins en carburant et l'approvisionnement en temps utile depuis Bangui reste sans doute la meilleure des options pour avoir à recourir le moins possible aux filières parallèle d'approvisionnement.

A noter que lors de pénuries, les vendeurs à la sauvette envahissent également les rues de Bangui¹⁹, avec des prix au marché noir très élevé.

¹⁹ « Centrafrique: la pénurie de carburant crée des marchés noirs à Bangui », Radio Ndeke Luka, Mai 2021.

7.2 Les leviers d'optimisation possibles

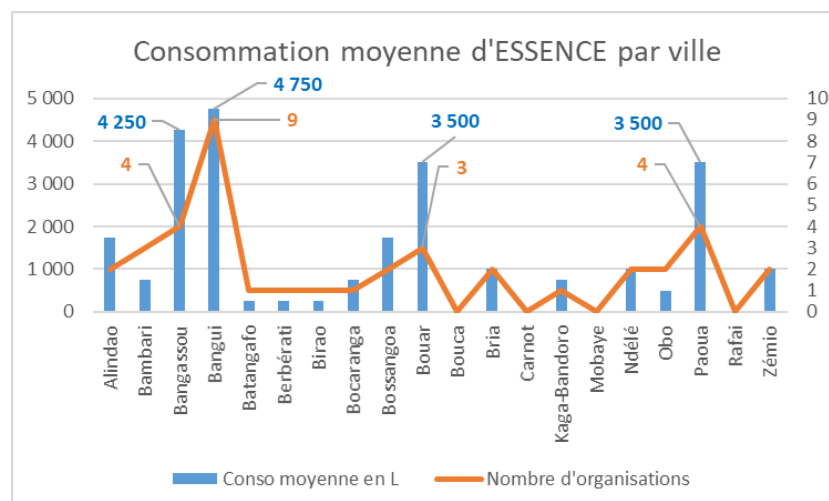
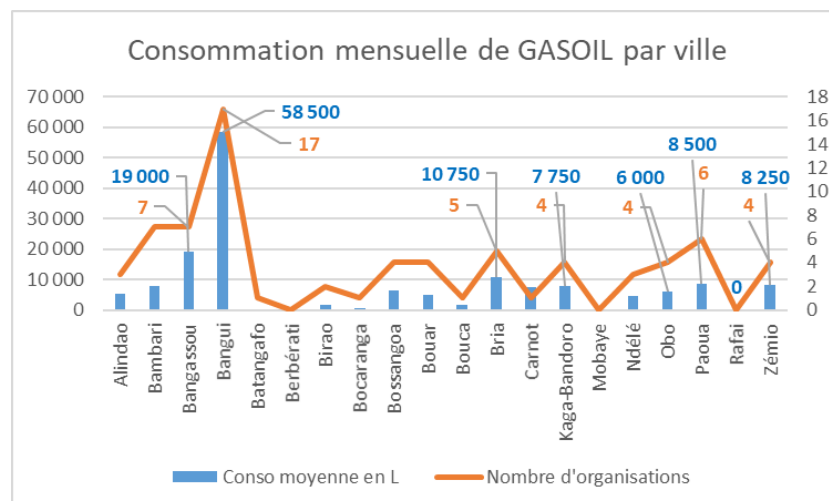
Les contraintes externes ayant été précédemment listées, il convient à présent de les prendre en considération afin d'activer des leviers internes à chaque organisation, visant à leur permettre de disposer, autant que faire se peut, de carburant tout au long de l'année, quelles que soient les saisons, les contraintes logistiques et sécuritaires ou autres externalités négatives.

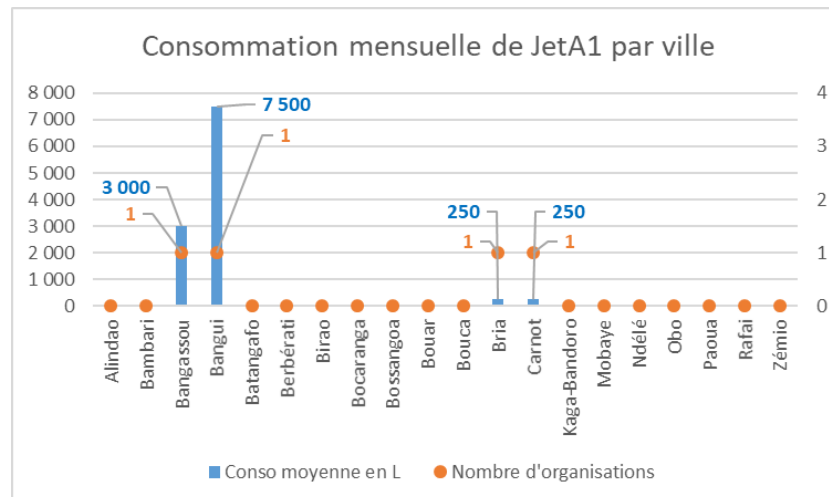
7.2.1 La planification des besoins en carburant

La planification des besoins en carburant apparaît assez naturellement comme le premier levier à actionner.

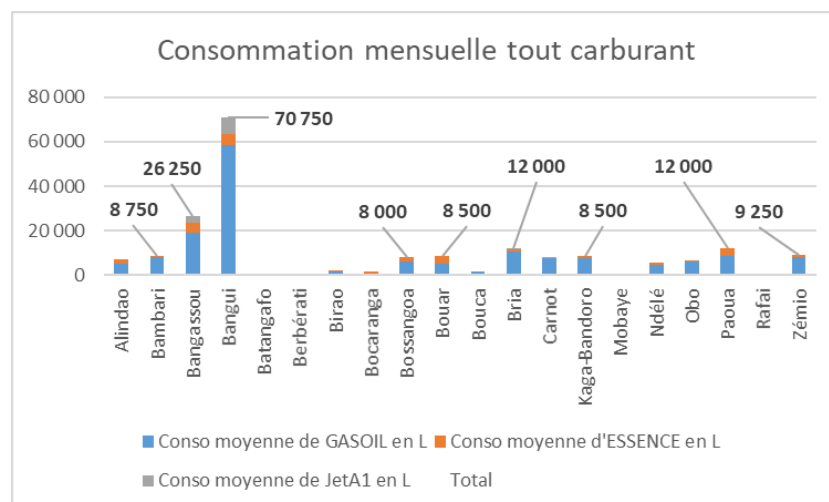
S'il n'est pas forcément aisé pour un logisticien d'anticiper les besoins en carburant au moment de l'ouverture d'un projet, il est toutefois assez simple de constater les consommations au fil des mois, d'en tirer des tendances et d'en déduire une consommation moyenne mensuelle de carburant par activité / ville.

Lors de notre [enquête](#), nous avons interrogé les organisations sur leurs consommations mensuelles par base. Les graphiques ci-dessous reprennent donc la somme des consommations moyennes mensuelles par ville pour l'ensemble des partenaires ayant répondu à l'[enquête](#).





L'agrégation des 3 types de carburant donne le graphique ci-dessous, mettant en relief, sans grande surprise, **la part prépondérante du Gasoil sur les autres carburants** :



Bangassou apparaît également comme la deuxième ville majeure en termes de consommation de carburant par les organisations humanitaires (pour les informations déclarées dans [l'enquête](#)).

La planification des consommations de carburant est la base des calculs de stocks minimum dont il faut disposer afin de faire face aux contraintes de tout ordre, logistique, sécuritaire comme opérationnelle (pic d'activité par exemple).

Les périodes régulières de pénurie ayant été identifiées, les contraintes de divers ordres l'ayant été également, une quantité minimum de carburant à avoir en stock doit être arrêtée afin de parer à toute éventualité. Cela pourrait correspondre à plusieurs mois de consommation de carburant par exemple (voir chapitre suivant pour les recommandations).

7.2.2 L'achat du carburant directement auprès des marketeurs

C'est une opportunité qui a déjà été saisie par nombre d'organisations (9 sur 17) qui ont répondu à l'[enquête](#). L'achat de carburant directement auprès de marketeur, c'est-à-dire au travers d'un contrat permettant aux organisations de s'approvisionner selon certaines modalités directement au dépôt de Kolongo, voire de se faire livrer directement par un marketeur à Bangui, présente de nombreux avantages :

- Ne pas avoir à faire la queue à la station-service pour remplir ces fûts de carburant.
- Pouvoir se faire livrer directement à Bangui si vous disposez d'une citerne.
- Avoir accès au dépôt de Kolongo pour remplir ses cubitainers (les fûts de 200/250L ne sont pas autorisés à Kolongo) ou son camion-citerne.
- Pouvoir avoir accès à du carburant lorsque certaines stations-services sont en pénurie.

Il faut rappeler qu'au dépôt de Kolongo le carburant appartient aux marketeurs, ils y ont donc chacun leurs stocks propres. Lorsqu'un des marketeurs ne dispose plus de carburant, ses stations-services ne peuvent plus être approvisionnées, en revanche il peut y avoir du carburant disponible chez les autres marketeurs.

Certains marketeurs ont moins de stations-services que d'autres, voire pas de station-service du tout, c'est le cas de Bocom qui est toutefois en train de faire construire 3 stations-services à Bangui.

Les tarifs pratiqués dans le cadre de ces contrats sont les mêmes que ceux en station-service. Les prix sont fixés ville par ville afin notamment de prendre en compte l'impact du [coût du transport qui est loin d'être négligeable comme nous l'avons vu](#) dans le chapitre dédié au transport.

7.2.3 La mutualisation du transport et du stockage

Les externalités positives de la mutualisation logistique dans le secteur humanitaire ne sont plus à démontrer. Les initiatives concrètes sont arrivées tardivement par rapport au secteur privé mais elles sont bien présentes aujourd'hui sur les terrains (transport et entreposage mutualisé notamment) et démontrent leur efficacité et leur efficience²⁰.

Les services logistiques proposés aujourd'hui par des organisations telles que **Première Urgence Internationale**, **Humanité & Inclusion**, ou encore le **Cluster Logistique** entre autres, sont encore utilisés de manière inégale au sein de la communauté humanitaire. Certains en bénéficient depuis les premières heures quand d'autres sont toujours réticents.

La mutualisation de l'entreposage entre organisations a pourtant permis de rationaliser le nombre de bâtiments à louer (et à sécuriser le cas échéant), d'investir dans du matériel de qualité, de fournir un service professionnel aux partenaires utilisateurs notamment au travers d'inventaires mensuels et d'émission de rapports de stock mensuels, etc.

La mutualisation du transport a permis de procéder à du groupage de matériel entre

²⁰ « [Strength in numbers – vers une aide humanitaire plus efficiente : la mutualisation des moyens logistiques](#) », Matthieu Lacourt et Manon Radosta, pour le compte du RLH, 2019.

organisations travaillant dans une même localité afin d'optimiser les chargements des camions, une maîtrise du fonctionnement et des rouages des transports en RCA, d'avoir des données à jour sur la praticabilité des axes et les difficultés de franchissement, de procéder à des vérifications légales et techniques systématiques des moyens de transport en amont de l'expédition de matériels, de sensibiliser les transporteurs aux principes humanitaires, etc.

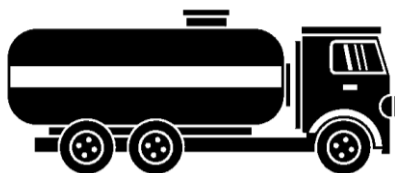
Si les opérations liées à la gestion des entrepôts et des transports sont effectuées de façon consciencieuse, inclusive et professionnelle, les effets bénéfiques en matière de réactivité opérationnelle et de baisse des coûts induits ne se font pas attendre. Charge aux organisations à la tête de ces projets de simuler ces effets bénéfiques et de les soumettre à leurs partenaires. C'est souvent un maillon manquant.

Si les planifications des besoins en carburant et les volumes minimums à stocker ont été correctement calculés ; au regard du caractère sensible de l'entreposage et de la gestion au quotidien du carburant ; **il serait opportun pour les raisons évoquées ci-dessus d'évaluer la faisabilité d'une mutualisation de l'entreposage du carburant.**



Le carburant pourrait alors être stocké en citernes, dont le volume serait à déterminer selon les consommations moyennes des organisations prêtes à travailler ensemble. Les citernes présentent une solution d'entreposage fiable et sécurisée.

Le transport mutualisé semblerait également une bonne opportunité, limitant le nombre d'allers retours de camions transportant du carburant et permettant de dédier des camions à ce type de transports.



Si les volumes à transporter sont suffisants et les moyens routiers qualitatifs disponibles, **le transport de carburant pourrait s'effectuer au moyen de camions citernes**, certes plus visibles mais aussi plus facilement « sécurisables » et plus « étanches » aux éventuelles fuites de toute nature (...) que des fûts de 200/250L ne contenant pas toujours à l'arrivée ce qu'ils contenaient au départ.

Certaines organisations ont déjà recours à des camions citernes pour se faire livrer du carburant en province (HCR via AIRD et MINUSCA via Hashi), notamment parce qu'ils disposent de citernes dans leurs implantations en province et qu'ils ont des consommations moyennes qui le justifient.

8 LES SOLUTIONS OPERATIONNELLES

Les solutions opérationnelles présentées dans ce chapitre découlent de l'analyse qui a été faite tout au long de l'étude en prenant en compte les différentes contraintes et opportunités qui émergeaient.

Les solutions de « station-service » statiques telles que des cuves enterrées etc. ont rapidement été mises de côté car peu agiles et peu adaptées à un contexte où la sécurité est changeante et les besoins humanitaires fluctuant.

Nous nous sommes donc concentrés sur des solutions mobiles, permettant un déploiement rapide sans infrastructures lourdes et laissant la possibilité de redéployer l'ensemble en fonction des besoins humanitaires des populations dans le pays.

8.1 Les règles à respecter en matière d'entreposage²¹

L'essence et le gazole peuvent se dégrader s'ils ne sont pas entreposés dans des conditions optimales. Matière du contenant, lieu de stockage, température à respecter : dans quelles conditions faut-il stocker du carburant pour le conserver correctement ? Quels sont les risques encourus si ces conditions ne sont pas respectées ?

Stocker du carburant doit être réalisé dans le respect de certaines règles :

- Choisir un contenant adapté à cet usage, qu'il soit transportable ou non ;
- Installer le contenant sur une surface plane à l'abri de la lumière et de l'humidité ;
- Respecter les distances de sécurité entre la paroi de la cuve et la première habitation pour un stockage en extérieur ;
- Protéger le contenant de tout choc éventuel pour un stockage en intérieur ;
- Avoir du matériel de première intervention pour le feu à proximité.

Un carburant qui est mal stocké présente un plus grand risque de détérioration, ce qui peut entraîner des dommages sur le moteur d'un véhicule et augmenter les risques d'incendie.

Dans quel contenant stocker du carburant ?

Pour assurer le stockage du carburant dans les meilleures conditions, le contenant utilisé doit respecter des critères bien précis, afin que l'essence ou le gazole ne se dégradent pas.

Réservoirs de carburant transportables

Les jerrycans, bidons et fûts homologués pour le transport offrent une solution pratique pour stocker les carburants. Leur contenance doit être de 60 litres maximum pour les particuliers et de 450 litres pour les entreprises. S'ils sont en matière plastique, le PEHD (polyéthylène haute densité) est indiqué pour son étanchéité et sa composition adaptée au stockage des produits pétroliers. Le contenant doit :

²¹ [Stockage du carburant : les règles à respecter](#), Total Energies.

- Être opaque, pour éviter que la lumière et les rayons du soleil n'altèrent la qualité du liquide qu'il contient. Certains bidons contiennent un colorant retardateur de pénétration des rayons UV, pour une protection optimale ;
- Être doté d'un système de fermeture du bidon ou du jerrycan parfaitement hermétique ;
- Être muni d'un dispositif facilitant son transport (anse, poignées...) et d'une étiquette précisant son contenu ;
- Être placé sur rétention.

Réservoirs de carburant fixes

Si vous optez pour un réservoir de type citerne, choisissez un modèle en acier (norme EN12285) ou en plastique (norme EN13341) et vérifiez que son usage est indiqué pour le stockage de produits pétroliers. Le réservoir doit :

- Être équipé d'une jauge permettant d'évaluer la quantité de carburant restante par le biais d'une ouverture parfaitement étanche ;
- Être identifié par une plaque visible indiquant clairement la nature et la quantité de produit qu'il contient.

Le lieu de stockage et les règles à respecter

Quel que soit le contenant, il doit être placé à l'abri de la lumière et de l'humidité pour optimiser les conditions de stockage du carburant. Préférez aussi un lieu à l'abri des écarts de températures trop importants.

Règles en extérieur

Pour un site ne dépassant pas les 50 tonnes de produit stocké en réservoir aérien, une distance de sécurité est imposée entre la paroi de la cuve et la construction la plus proche, pour les réservoirs de plus de 2 500 litres :

- Jusqu'à 6 000 L : 1 m ;
- De 6 001 à 10 000 L : 6 m ;
- De 10 001 à 50 000 L : 7 m ;
- Au-delà de 50 000 L : 10 m.

Si vous disposez de plusieurs cuves de plus de 15 000 litres, une distance de 1,5 mètre minimum doit être respectée. Les cuves de 15 000 litres ou plus doivent également être ceintes d'une clôture de 1,75 mètre de haut minimum.

Pour un site qui dépasse les 50 tonnes de produit stocké en réservoir aérien, une distance de 30 mètres de la limite de propriété doit être respectée.

Pour un site dépassant les 250 tonnes de produits stockés en réservoir enterré, une distance de 2 mètres de la limite de propriété ainsi que des bâtiments doit être respectée.

Règles en intérieur

Le réservoir doit être protégé de tout choc éventuel si la cuve est placée dans un hangar ou un garage, par exemple. Le local doit impérativement disposer d'une ventilation et d'une porte, de murs et de planchers résistants au feu.

Règles valables en extérieur comme en intérieur

En intérieur ou en extérieur, le contenant doit :

- Être disposé sur une surface plane et maçonnée, et solidement arrimé au sol pour éviter tout mouvement ;
- Être muni d'une deuxième enveloppe étanche par sécurité en cas de perte d'étanchéité de l'enveloppe interne ou sur rétention.

Les parties métalliques, comme les canalisations ou le réservoir, doivent être reliées au sol par une liaison équipotentielle (une protection qui garantit l'absence de potentiel électrique entre les éléments conducteurs d'électricité). Du matériel de première intervention pour le feu (extincteur) doit être positionné en quantité suffisante à proximité.

Quels risques en cas de mauvais stockage du carburant ?

Un mauvais stockage du carburant peut entraîner sa perte et l'altération de sa qualité.

Si le carburant est stocké dans un contenant non étanche, il s'évapore ou se disperse. Les carburants étant des liquides volatiles, ils émettent en permanence des vapeurs qui s'échappent si le système de fermeture du contenant est défaillant. Ces vapeurs, toxiques pour l'homme en cas d'exposition prolongée ou intense, représentent aussi un risque d'incendie ou d'explosion au contact d'une flamme.

Un carburant stocké dans un récipient non étanche peut aussi s'oxyder au contact de l'air extérieur. Des particules de polymérisation ou de gomme peuvent alors se former. Un carburant oxydé est reconnaissable à son odeur et à sa couleur différente d'un carburant ordinaire. Il présente aussi un indice de cétane inférieur.

L'utilisation d'un carburant dégradé peut occasionner des dommages dans le moteur de vos véhicules. Sachez également qu'un carburant de mauvaise qualité se conservera moins bien sur la durée qu'un carburant de qualité supérieure, même si les conditions de stockage sont respectées.

8.2 Les « stations-services » mobiles

8.2.1 Les avantages d'une solution clé en main

En matière d'entreposage de carburant, comme nous l'avons vu précédemment, de nombreuses règles de sécurité et de respect de l'environnement sont à respecter.

Les solutions clés en main proposées ci-dessous ont l'avantage d'avoir été conçues avec l'entière prise en compte des réglementations déjà prises en compte. Seules la localisation de l'installation, les mesures de sécurité passive et la manipulation au quotidien restent de la responsabilité des utilisateurs.

Le positionnement des citernes, pompes, source d'énergie, etc. dans un conteneur métallique apporte une solution sécurisée et relativement discrète, qui peut passer pour n'importe quel autre conteneur d'entreposage. Seuls les grilles d'aération et le trou d'homme au-dessus des conteneurs les différencient des conteneurs classiques utilisés pour le transport de matériels.

Ainsi, le choix des matériaux, la sécurité de l'alimentation électrique, la présence et le dimensionnement du bac de rétention, etc. respectent déjà les normes internationales en vigueur.

8.2.2 Les modèles identifiés

Nous avons donc retenu 3 sociétés proposant des « stations-services mobiles » répondant à nos besoins et à la législation en vigueur :

- La solution « Ecotank » de la société [BLOCALPS](#)
- La solution de station-service mobile de la société [OXYMONTAGE](#)
- La solution « Mobile Tank » de la société [BEISER](#).

Ces solutions sont utilisées principalement sur des chantiers de construction ou dans des zones reculées.

A noter que la solution « Ecotank » de BLOCALPS a été choisie il y a plusieurs mois par la Délégation de l'Union Européenne pour leur bureau de Bangui. Ils devraient être livrés courant mars 2022. Une demande de rendez-vous pourrait être organisée par le Cluster Logistique afin de permettre aux organisations d'apprécier la qualité de la solution et d'avoir des premiers retours d'expérience de la part des utilisateurs.

Les modèles présentés dans les pages suivantes proposent plusieurs solutions :

- Solutions embarquées dans des conteneurs 6'' à 40'', aisément transportables en maritime.
- Cuve simple avec bac de rétention ou cuve double parois (sans nécessité de bac).
- Capacité de 3 000L à 40 000L.
- Avec ou sans pompe de distribution avec compteur de volume débité.
- Avec ou sans groupe de pompage pour remplir la citerne.
- Avec ou sans groupe électrogène ou panneaux solaire pour alimenter l'ensemble.

- Jauge mécanique
- Trou d'homme, grilles de ventilation, extincteurs, flexibles, etc.

8.3 La solution « Ecotank » de BLOCALPS



ECOTANK



La station-service en **containeur ISO ECOTANK**, avec plaque CSC*, est homologuée pour le transport multimodal (voie maritime, terrestre ou aérienne). Elle est destinée au stockage et à la distribution de tous types de carburants (Gasoil, essence, Pétrole lampant, DDO, huiles...) disponible dans des capacités allant de **3 000 à 40 000 litres**.

L'ECOTANK est en parfaite adéquation avec les enjeux de secteurs d'activités diversifiés : transports, mines, carrières, BTP, industrie, défense, agriculture ...

La station ECOTANK a été conçue pour **être totalement autonome** dans des environnements les plus isolés grâce à l'intégration d'un groupe électrogène ou de panneaux solaires.

NOS AVANTAGES

- Projet clés en main mis en service en moins de 24h
- Prix du transport maritime divisé par deux.
- Installation, manutention et maintenance aisée
- Possibilité de stocker plusieurs produits dans un seul ECOTANK.
- Exploitation à distance (Par Wi-Fi ou GSM 3/4G)
- Économie sur l'achat du carburant permettant un amortissement à court terme.
- Répond aux plus hautes exigences en matière d'autonomie et de mobilité.
- Station fermée et discrète pour une sécurité accrue.
- Suppression du génie civil sous-terrain





www.blocalps.com



Citerne construite selon la norme
EN 12285-2

Électropompe ou
motopompe avec compteur *

Trappe de
maintenance
sécurisée*

Alimentation par panneaux solaires *



Groupe
électrogène
52 à 119 kW*

Gestion de la consommation
et des utilisateurs

Alimentation par panneaux solaires *

TECHNIQUES

- Citerne simple paroi fixée dans un bac de rétention de 110% du volume total ou citerne double paroi montée sur berces évitant tout risque de fuite de carburant
- Appareil de distribution de 50l/min à 600l/min .
- Large gamme de postes de distribution et de logiciels de Gestion.
- Un container maritime ISO de 6 à 40 ft
- Grilles de ventilation et trappe de maintenance*
- Cabine avec bac de rétention intégral sous l'appareil de distribution et la bouche de remplissage permettant la récupération des égouttures*
- Tuyauteries de remplissage, évent et aspiration serties en acier électrozingué sont toutes montées avec des brides facilitant le démontage. L'étanchéité des tuyauteries est entièrement testée avant départ.
- Limiteur de remplissage *
- Clapet anti siphon*
- Jaugeage mécanique, pneumatique ou électronique.*
- Enrouleurs de flexible de 6 à 30 mètres *
- Retour en cuve des vapeurs de dégazage*
- Trappe latérale permettant une connexion au réseau local ou un jumelage avec stockage additionnel*
- Echelle à crinoline pour accès au trou d'homme*
- Coffret électrique, éclairage intérieur et extérieur de la cabine* .
- Intégration de panneaux solaires pour une autonomie complète de votre station*
- Système de filtration eau et particules.*

* Options disponibles



BLOCALPS
Chaudronnerie Albanaise Granger

Z.A Entre 2 lacs - 239 Rue de l'industrie
Albens - 73410 Entrelacs - FRANCE Tél: +33 (0)4 79 54 17 44
Fax: +33 (0)4 79 63 07 41 - e-mail: contact@blocalps.com

8.4 La solution station-service mobile d'OXYMONTAGE

Fiche technique : Container CUVE/CITERNE



ZA de Penhoat
29800 SAINT DIVY- France
Téléphone : 00 33 (0)2.98.02.07.12
Fax : 00 33 (0)2.98.41.84.88
Email : infos@oxymontage.fr

Le container OXYMONTAGE répond à des enjeux complémentaires :

- Garantir la sécurité des personnes
- Assurer la préservation de l'environnement



Caractéristiques :

- Aération et étanchéité garanties
- Cuve simple paroi, simple compartiment avec 1 trou d'homme
- Fermeture par cadenas pour un accès restreint aux personnes autorisées
- Ouverture des portes de l'intérieur vers l'extérieur pour la sécurité des utilisateurs



Contactez nous pour tout chiffrage.



OXYMONTAGE - ZA de Penhoat - 29800 SAINT DIVY-France
Téléphone : +33(0)2 98 02 07 12 - Télécopie : +33(0)2 98 41 84 88
www.oxyontage.com
SAS au capital de 500 000 € - SIRET 339 367 831 00049 - Code APE 2511Z
Domiciliation bancaire : BCME Brest

8.5 La solution « Mobile Tank » de BEISER

1

Mobile tank

CITERNE



**LA SOLUTION
LA PLUS EFFICACE
CONTRE LE VOL**



AVANTAGES

- Récompensé par le trophée de la sécurité MSA Sifel 2004
- Installation mobile et autonome, pouvant être déposée à l'extérieur, sur un chantier et à l'écart des endroits sensibles (puits, habitations, site classé...)
- Déplacement facile avec élingues ou par un chariot élévateur
- Disponible avec pompe à gestion intégrée idéale pour gérer plusieurs véhicules

[OPTIONS]

Référence	Désignation
01999900713	Interrupteur à clé (sécurisé)
01999900714	Eclairage extérieur d'approche



Interrupteur à clé qui sécurise l'accès à la pompe (2 clés fournies)

[CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES]

Référence	Désignation	Litrage	Dimension extérieure L x l x H en mm	Dimension intérieure L x l x H en mm
01021100001	MT 30	3000 L	3500 x 2430 x 2600	3350 x 2280 x 2210
01021100002	MT 50	5000 L	4000 x 2430 x 2600	3820 x 2280 x 2210
01021100003	MT 80	8000 L	5400 x 2430 x 2600	5200 x 2280 x 2210
01021100004	MT 100	10 000 L	6000 x 2430 x 2600	5820 x 2280 x 2210

- Raccordement facile à la terre
- Installation électrique conforme aux normes européennes
- Signalisation extérieure (produits inflammables, défense de fumer, ...)
- Flexibles garantis 6 mois

KIT D'INSTALLATION COMPRENANT :

- Aspiration : tube plongeur Ø 40/49, clapet crépine en point bas, coude union F/F galvanisé en haut
- Remplissage : coude Ø 50/60, raccord symétrique + bouchon alu
- Évén
- Jauge

BEISER Environnement • Domaine de la Reidt
67330 BOUXWILLER • Fax : 0 825 720 001

BEISER
environnement
Fournisseur pour l'agriculture et l'industrie
0 825 825 488

Photo non contractuelle

Mobile tank

CITERNE

**LA SOLUTION LA PLUS EFFICACE
CONTRE LE VOL**



OPTIONS



Distributeur de fuel à gestion intégrée



Enrouleur de 10 m



Distributeur sur colonne

LE MOBILE TANK

Placée dans un container maritime, notre station fuel trouve sa place en permettant la mise sous clé d'un combustible de plus en plus cher.

Ce mobile tank est idéal pour l'alimentation en fuel en bio-carburant sur vos chantiers isolés, avec en option une distribution à gestion informatisée.

La réglementation impose des normes précises pour le stockage des carburants (arrêté du 3 mars 1976). Avec le mobile tank BEISER, vous êtes assurés d'être en conformité concernant la rétention des hydrocarbures.

EQUIPEMENTS DE SERIE :

- Pompe de transfert 60 L/min + flexible 8 m et pistolet automatique
- Kit d'installation avec évier et jauge mécanique
- Extincteur à poudre
- Signalisation extérieure (produits inflammables, défense de fumer)
- 1 prise électrique intérieure
- Éclairage

BEISER Environnement • Domaine de la Reidt
67330 BOUXWILLER • Fax : 0 825 720 001

BEISER
environnement
Fournisseur pour l'agriculture et l'industrie
0 825 825 488

Mobile tank

CITERNE

MODÈLE 10000L DOUBLE COMPARTIMENT



Prise électrique + lumière conformes aux normes NF

ÉQUIPEMENTS

- Citerne simple paroi
- 2 compartiments (litrage sur demande)
- Bac de rétention
- 2 pompes à fuel 60L/min à gestion intégrée
- 2 enrouleurs de 10 m
- 2 remplissages à hauteur d'homme
- Plancher en acier
- + équipements standards mobile tank



Distributeur à gestion intégrée 60L/min relié à un enrouleur de 10 m

AVANTAGES

- Permet de stocker du gasoil et du GNR au même endroit en toute sécurité
- Gain de place
- Contrôle permanent des consommations par véhicule ou par utilisateur



Extincteur

CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES

Référence	Désignation	Dimension extérieure L x l x H en mm	Dimension intérieure L x l x H en mm
01021100010	Mobile tank 10 000 L	6000 x 2430 x 2600	5820 x 2280 x 2210

- Flexibles garantis 6 mois



2 événements reliés sur chaque compartiment

BEISER Environnement • Domaine de la Reidt
67330 BOUXWILLER • Fax : 0 825 720 001

BEISER
environnement
Fournisseur pour l'agriculture et l'industrie
0 825 825 488

Mobile tank

4

CITERNE

**FABRICATION SUR
MESURE POSSIBLE**

CONTACTEZ-NOUS !



**Mobile tank
doublement sécurisé.
Armoire de protection
supplémentaire à l'intérieur
du mobile tank.**





Équipements :

- enrouleur gazoil
- enrouleur à graisse
- enrouleur à air
- compresseur



**Mobile tank à gestion intégrée
avec passerelle + caillbotis
galvanisé sur le côté.**



**Équipements
spécifiques :**
distributeur à
gestion sur colonne
+ enrouleur 10 m.

BEISER Environnement • Domaine de la Reidt
67330 BOUXWILLER • Fax : 0 825 720 001



0 825 825 488

ank

TEZ-NOUS !

**Mobile tank
doublement sécurisé.
Armoire de protection
supplémentaire à l'intérieur
du mobile tank.**

**Équipements
spécifiques :
distributeur à
gestion sur colonne
+ enrouleur 10 m.**

**maine de la Reidt
0 825 720 001**

8.6 Les tarifs collectés

Nous avons obtenu des cotations de la société BLOCALPS et un autre partenaire a reçu des cotations de la part d'OXYMONTAGE et d'une autre société [BOXINNOV](#) que nous n'avons pas contacté.

Les tarifs reçus varient entre 25 000€ et 60 000 € pour des solutions allant de 10 000L à 30 000L, de la version la plus basique à la plus perfectionnée, toutes options incluses.

Les cotations pourront être partagées sur demande.

9 LES STRATEGIES RECOMMANDEES

Les stratégies présentées dans ce chapitre s'appuient sur les analyses, les chiffres et les détails fournis dans les chapitres précédents. Il s'agit donc de points d'action factuels étayés par l'ensemble de l'étude.

La première stratégie proposée met l'accent sur l'optimisation de la chaîne d'approvisionnement, tant sur l'achat de carburant, que sur le calcul des stocks minimums et l'anticipation des commandes de carburant en fonction des contraintes précédemment identifiées.

Elle s'adresse individuellement à l'ensemble des organisations humanitaires, partout dans le pays, afin qu'elles optimisent leur approvisionnement de carburant en prenant en compte les contraintes physiques et sécuritaires de la RCA mais également la période particulière située à la fin de la saison sèche où les pénuries de carburant à Bangui surviennent.

La deuxième stratégie concerne spécifiquement les villes éloignées de Bangui, connues pour leurs accès complexe et avec de nombreux acteurs et une forte activité humanitaire.

Cette stratégie propose aux organisations de la place de s'orienter vers des solutions de mutualisation d'entreposage et de transport du carburant entre organisations volontaires.

9.1 L'optimisation des stratégies d'approvisionnement par organisation

9.1.1 La contractualisation avec les marketeurs

Il nous paraît opportun que les organisations humanitaires qui ont des consommations de carburant relativement importantes se rapprochent d'un marketeur, afin de signer un contrat de fourniture de carburant.

Cela permettrait à l'organisation de pouvoir aller s'approvisionner, selon certaines modalités contractuelles, au dépôt de Kolongo. **L'approvisionnement au dépôt de Kolongo concerne les camions citernes et/ou les cubitainers de 1 000L**, les fûts de 200/250L ne sont pas autorisés et le plein des véhicules particuliers non plus.

Cela pourrait également permettre à l'organisation de se faire livrer directement par le marketeur à Bangui dans l'éventualité où cette organisation dispose d'une citerne installée dans son *compound*.

Lors des pénuries de carburant dans les stations-services survenant quasi exclusivement en fin de saison sèche (mai – juillet), l’approvisionnement pourrait être toujours assuré par les marketeurs qui disposent de peu voire pas de stations-services et donc de davantage de réserves à Kolongo que les marketeurs principaux.

9.1.2 L’ajustement des calculs des stocks minimums

Les contraintes logistiques et sécuritaires auxquelles s’ajoutent les pénuries de carburant rendent l’approvisionnement de carburant en province incertain voire parfois impossible, au moins temporairement.

Au regard de l’historique de la praticabilité des axes délicate en saisons des pluies, des périodes de pénuries de carburant à Bangui de mai à juillet et des incidents sécuritaires tout au long de l’année, nous préconisons aux organisations des éléments de calculs afin de réévaluer leurs stocks minimums (ou leur stock de contingence), permettant de faire face aux différentes éventualités.

La période recommandée serait de 1 mois tout au long de l’année et de 2 mois de contingence (voire 3 mois pour les localités sévèrement isolées) à constituer dès le milieu de la saison sèche, soit en mars-avril.

Pour rappel, [la fin de la saison sèche est la période de l’année où les pénuries de carburant à Bangui surviennent](#), désorganisant pour plusieurs mois tout l’approvisionnement aval des marchandises vers les provinces, carburant compris.

Par exemple :

- Une organisation a une consommation moyenne de **3 000 L par mois** pour sa base d’**Alindao**.

Nous préconisons d’avoir comme stock minimum :

- **3 000L minimum en permanence en stock d’Août à Avril.**
- **6 000L minimum en stock de Mai à Juillet ;**

9.1.3 La notion de point de commande

Le point de commande constitue le volume de carburant en stock à partir duquel il faut repasser une commande afin de ne jamais passer en dessous du seuil du stock minimum.

La formule du point de commande pourrait être celle-ci :

Point de commande = Stock minimum + Conso moyenne x Délai normal d’approvisionnement.

Par exemple :

- Une organisation a une consommation de **4 000 L par mois** pour sa base de **Bangassou**.
- La **délai d’approvisionnement** de Bangui à Bangassou est généralement de **3 semaines**.

Calculs :

- Son stock minimum (comme vu précédemment), serait de :
 - 4 000L d’Août à Avril
 - 8 000L de Mai à Juillet
- Son point de commande serait donc :
 - Point de commande = Stock mini + (Conso moy. mensuelle x Délai en mois)
 - Pt de commande = 4 000 + (4 000 x 3/4) = **7 000L d’Août à Avril**
 - Pt de commande = 8 000 + (4 000 x 3/4) = **11 000L d’Août à Avril**

Cette notion de point de commande est essentielle, le fait de confondre stock minimum et point de commande pourrait mettre en péril les opérations des organisations.

9.1.4 Les autorisations à obtenir auprès de l’ASRP

L’ASRP nous a spécifié à l’oral que les volumes autorisés par défaut en matière de transport et d’entreposage de carburant étaient de :

- Transport : 2 000L maximum à la fois.
- Entreposage : 2 500L maximum par entrepôt.

Les textes officiels faisant état de ces limites ne nous ont jamais été fournis, malgré nos relances orales comme écrites. Cependant, il nous a été stipulé que dans l’éventualité où une organisation dépasserait ces limites, une simple « autorisation », n’entraînant pas de frais administratifs, serait à demander à l’ASRP (ou l’entité amenée à la remplacer).

Nous rappelons que les « agréments », payant eux, sont réservés aux marketeurs désireux de faire du commerce de carburant. Les « autorisations » sont réservées aux utilisateurs.

9.2 La mutualisation du transport et des entrepôts de carburant entre organisations

Cette stratégie repose sur le déploiement d’une station-service mobile, dont différents modèles sont présentés dans le chapitre dédié aux solutions techniques.

Pour rappel, ces stations-services mobiles représentent un certain coût d’investissement, à savoir **environ 25 000 € à 60 000€ selon les modèles et les capacités choisies**.

Nous sommes **partis du postulat que seul l’entreposage du GASOIL serait mutualisé**, eu égard au caractère plus dangereux d’entreposage de l’ESSENCE et au regard des volumes consommés par les organisations humanitaires, bien plus conséquents en GASOIL qu’en ESSENCE.

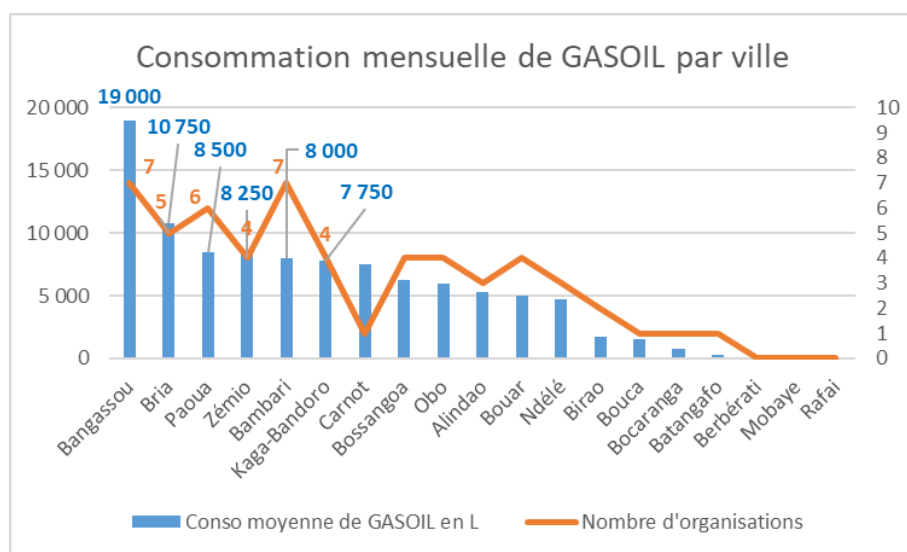
L’entreposage de l’ESSENCE continuerait donc d’être géré en interne de chaque organisation.

9.2.1 Le ciblage des zones « complexes »

Afin de sélectionner les villes pertinentes pour lesquelles l’entreposage et le transport mutualisés auraient une réelle plus-value, nous recommandons de sélectionner les villes présentant la totalité des critères suivants (à ajuster le cas échéant) :

- **Consommation moyenne mensuelle totale > 7 500L** (toutes organisations volontaires confondues). Ce qui correspond à des stocks minimum d'environ 15 000L comme vu précédemment.
- **Au moins 3 organisations volontaires, prêtes à mutualiser.**
- **Au moins 2 organisations prêtes à prendre la responsabilité** de la gestion de la station-service mobile.
- **Ville réputée difficile d'accès** depuis Bangui que ce soit à cause des contraintes logistiques et/ou sécuritaires.

Selon notre [enquête](#) et les chiffres collectés (qu'il faudrait affiner si cette stratégie était retenue par les organisations humanitaires), nous obtiendrions les villes suivantes :



Les villes suivantes seraient donc pertinentes selon notre analyse :

- **Bangassou** – 19 000 L / 7 partenaires
- **Bria** – 10 750L / 5 partenaires
- **Paoua** – 8 500L / 6 partenaires
- **Zémio** – 8 250L / 4 partenaires
- Bambari et Kaga-Bandoro ne seraient pas particulièrement pertinentes en termes de mutualisation car « relativement accessibles » depuis Bangui.

9.2.2 Le dimensionnement des capacités d'entreposage

Lorsque les villes auront été sélectionnées, il faudra ensuite dimensionner la capacité de stockage afin de choisir le modèle de station-service mobile adéquat.

Pour ce faire, il suffira de mettre à jour les chiffres obtenus dans l'[enquête](#) et de procéder au calcul suivant :

$$\text{Capacité de la citerne} = \text{Consommation moyenne} \times 2,5 \text{ (voire 3 pour les zones très isolées)}$$

Ce facteur permettra d'assurer l'entreposage du stock minimum recommandé pour la période de soudure saison sèche – saison des pluies (2 fois la consommation mensuelle moyenne) et d'accueillir éventuellement d'autres partenaires.

Pour nos 4 villes sélectionnées, cela reviendrait à obtenir les résultats suivants :

- **Bangassou** – 19 000 L x 2,5 = ~ **50 000L**
- **Bria** – 10 750L x 2,5 = ~ **25 000L**
- **Paoua** – 8 500L x 2,5 = ~ **21 000L**
- **Zémio** – 8 250L x 2,5 = ~ **20 000L**

9.2.3 Les autorisations à obtenir auprès de l'ASRP

L'ASRP (ou l'entité qui sera amenée à la remplacer si la dissolution prenait effet comme cela était annoncé pour le début de l'année 2022), devra être contactée **afin d'obtenir une « autorisation » d'entreposer et de transporter du carburant au-delà des limites autorisées** (2 000L pour le transport et 2 500L pour l'entreposage).

Cette autorisation devra être demandée par l'organisation qui aura la responsabilité de la gestion de la station-service mobile pour les comptes des organisations bénéficiaires et ce pour chacune des villes où une station-service mobile sera installée.

9.2.4 Les accords inter-organisations à mettre en œuvre

Des SOP (*Standard Operating Procedure*) devront être établis afin de régir :

- **Les rôles et responsabilités des organisations** qui entreront en partenariat, en spécifiant les différences et les interactions entre les **organisations « gestionnaires »** (qui auront en charge la gestion des stations-services mobiles) et le rôle des **organisations partenaires** (qui posséderont du carburant dans ces stations).
- **Les processus de demandes de réapprovisionnement, de transport, de distribution** de carburant, les jours et horaires d'ouverture et les formats à utiliser le cas échéant.
- **Les personnels et/ou véhicules habilités** à retirer du carburant.
- **Les volumes minimums et les contenant autorisés** (jerrycans, fûts, réservoir de véhicules) et les personnels dédiés à la gestion de la station-service selon l'utilisation qui sera faite de la station, à savoir comme stockage de contingence ou comme station-service au sens premier du terme.
- **Les inventaires quotidiens / hebdomadaires** ainsi que la diffusion de l'information et plus globalement la communication entre les organisations partenaires.
- **Les clés de répartition des dépenses courantes.**
- **Etc.**

Ces SOP pourront s'inspirer de ceux qui sont déjà en vigueur pour les services d'entreposage en tempéré et en température dirigés mutualisés à Bangui.

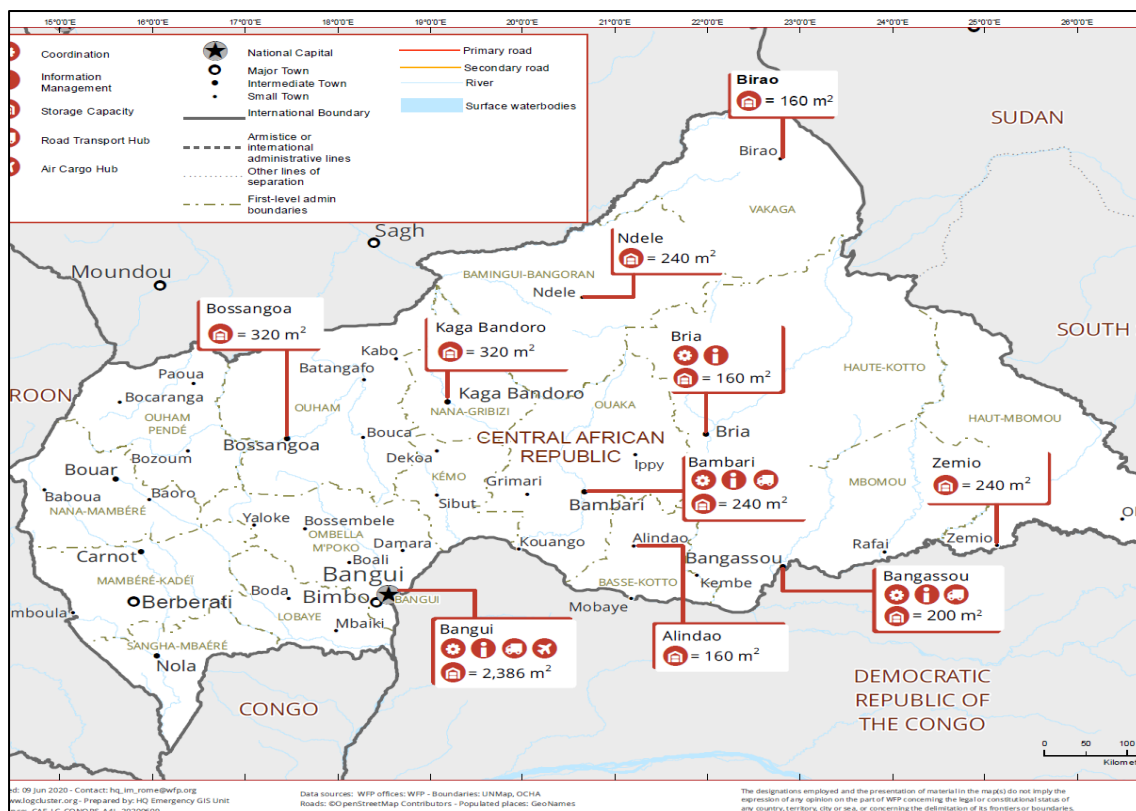
9.2.5 La localisation de l'entrepôt

Le choix de la localisation sera primordial que ce soit en termes d'exposition aux risques liés à l'environnement sécuritaire ou encore aux risques liés directement à de l'entreposage de carburant.

Les stations-services mobiles ne devront pas être installées dans des *compounds* utilisés comme lieux de vie, *guesthouses* ou maisons afin de ne pas surexposer les personnels des organisations.

Les stations-services mobiles ne devront pas non plus être installées trop proches d'habitations, de camps de déplacés, marchés, ou dans des *compounds* trop isolés du reste de la ville.

L'idéal serait de les localiser à la proximité directe voire au sein des *compounds* où sont d'ores et déjà situés les espaces d'entreposage partagés tels que les MSU (*Mobile Storage Units*) mis à disposition par le Cluster Logistique ou d'autres organisations.



Cela aurait l'avantage en cas de période d'insécurité élevée, de permettre aux forces de maintien de la paix de sécuriser un périmètre limité où les *assets* des organisations humanitaires seraient concentrés.

Cette stratégie a déjà payé lors des événements sécuritaires de Bangui en 2015 où l'entrepôt de Première Urgence Internationale avait pu être protégé des pillages dont la ville au global et nombres d'organisations avaient été victimes.

9.2.6 Le partage de coûts d'investissement et de fonctionnement

Outre les coûts d'investissement liés à l'achat et l'acheminement des stations-services mobiles jusque dans les zones reculées, des frais d'installation et de fonctionnement seront également à anticiper, notamment :

- Dalle de béton sur laquelle sera positionné le conteneur
- Autres installation : toiture / filet à ombre, le cas échéant
- Participation au salaire du personnel dédié, le cas échéant
- Participation aux frais de gardiennage du compound sélectionné
- Entretien / maintenance du groupe électrogène ou des panneaux solaires faisant fonctionner le groupe de pompage et/ou l'appareil de distribution
- Entretien / étalonnage du groupe de pompage / appareil de distribution.

9.2.7 La gestion au quotidien

La responsabilité de la gestion de la station-service au quotidien devra être assurée par une organisation en particulier.

La dilution des responsabilités pourrait conduire à des malentendus voire des litiges et anéantir les effets bénéfiques à travailler ensemble.

Cette responsabilité pourrait néanmoins être tournante tous les trimestres / semestres afin de ne pas faire reposer le poids de la responsabilité sur une seule organisation.

Cela permettrait également de limiter l'installation d'une routine qui pourrait conduire à des pratiques peu vertueuses de personnels mal intentionnés.

9.2.8 L'achat du carburant

Si les coûts d'investissement et de fonctionnement des stations-services mobiles peuvent être mutualisés, voire financés par un bailleur de fonds le cas échéant, le coût d'achat du carburant auprès d'un marketeur doit selon nous rester à la charge des organisations.

Nous proposons donc de calquer le fonctionnement de ces stations-services mobiles sur le fonctionnement du dépôt de Kolongo, à savoir que le carburant contenu dans les citernes appartient déjà à chaque organisation selon le volume qu'elle a acheté et qu'elle a fait acheminer, en groupage ou de son côté.

Cela évitera la refacturation des volumes de carburant sortis des stations à des partenaires avec les délais que cela peut induire et l'impact financier sur l'organisation qui aura « avancer » le coût du carburant pour les autres.

Cela évitera surtout que cela puisse être considéré par les autorités (ASRP ou son remplaçant) comme de la revente de carburant, ce qui ferait basculer l'organisation qui refacture sur un statut de marketeur, engendrant ainsi la nécessité d'obtenir de coûteux agréments, voire des amendes dont les montants annoncés sont suffisamment élevés pour être décourageant.

ANNEXE 1 – Capacité et destination des bacs de Kolongo

Numéro du bac	Utilisation	Date de construction	Diamètre en m	Capacité en m ³
1	DPK	1954	19,8	5 000
2	DPK	1957	19,8	4 500
3	DPK	1957	15,8	2 800
4	DPK	1955	12	1 600
5	FUEL OIL	1957	14,6	2 200
6	DPK	1957	12,2	1 700
7	DPK	1957	9,8	1 700
8	AVGAS	1957	9,8	800
9	SUPER	1957	17,1	800
10	SUPER	1958	19,5	3 300
11	SUPER	1960	19,5	5 500
12	GASOIL	1962	19,5	5 500
13	GASOIL	1966	19,5	5 500
14	GASOIL	1968	19,5	5 500
15	GASOIL	2019	19,5	5 500

ANNEXE 2 – Lettre déposée à l'ASRP



Première Urgence Internationale
1-123 Cité PNUD
1^{er} arrondissement
Bangui – République Centrafricaine
+236 72 51 52 68

Monsieur Achille Kpagnami DONON
Directeur Général de l'Agence de Stabilisation
et de Régulation des prix des Produits
pétroliers (ASRP).
Bangui – République Centrafricaine

Bangui, le 29 novembre 2021,

Monsieur le Directeur Général,

Dans le cadre d'un projet financé par le Fonds Humanitaire des Nations-Unies, nous menons actuellement une étude sur les besoins des organisations humanitaires en termes de transport et d'entreposage de carburant en République Centrafricaine, avec une emphase spécifique sur l'intérieur du pays.

Notre consultant, Matthieu Lacourt, a eu l'opportunité de vous rencontrer le 24 novembre 2021 dans les locaux de l'Agence de Stabilisation et de Régulation des prix des Produits pétroliers (ASRP) et nous donnons donc suite à ce rendez-vous, par la présente, afin de vous exposer les questionnements qui ressortent régulièrement au sein de la communauté humanitaire.

Dans le cadre strict des opérations humanitaires menées sur le territoire centrafricain, les organisations humanitaires, nationales comme internationales, requièrent l'utilisation de carburant (gasoil, super, JetA1, etc.) afin d'alimenter leurs véhicules de travail (voitures, camions, motos, avions) mais également leurs groupes électrogènes produisant l'électricité nécessaire au fonctionnement des structures de santé, bureaux et autres bases opérationnelles.

L'absence de stations-services fonctionnelles en dehors de Bangui contraint les organisations humanitaires à transporter et stocker elles-mêmes leur carburant, avec tous les risques qu'une telle entreprise comporte (vol, pillage, etc.).

Nous avons pris connaissance de la Loi n°07.005 du 24 avril 2007 portant réorganisation du sous-secteur pétrolier aval en RCA et du Décret d'application n°12.019 du 12 février 2012 fixant les règles d'application de certaines dispositions de la Loi précitée.

Nous avons également compris, à la lecture des minutes du rendez-vous qui a réuni le 8 janvier 2020 en vos locaux, des représentants de l'ASRP, Messieurs Honoré Tchetchare (Directeur technique et des opérations) et Guy Benjamin Kongo (Chef de service contrôle et lutte contre la fraude) et un représentant du Comité de Coordination des ONG en RCA (CCO), Monsieur David Onomori (Chargé de gouvernance du CCO), qu'il y avait une réelle différence entre la notion d'« agrément » et celle d'« autorisation » de transport comme d'entreposage.

Selon notre grille de lecture, les agréments concernent davantage les acteurs commerciaux dans leurs activités de revente de carburant (les « marketeurs » : Total, Tradex, Bocom, etc.) alors que les autorisations peuvent être obtenues sur simple déclaration par les utilisateurs finaux de carburant (les organisations humanitaires par exemple), qui doivent transporter et stocker le carburant pour leurs seules activités.

Nous souhaiterions donc connaître les seuils volumétriques de transport et d'entreposage au-delà desquels une déclaration doit être formulée auprès de l'ASRP afin d'obtenir ces autorisations ainsi que toute autre information complémentaire que vous jugerez pertinent de formuler.

La clarification du *modus operandi* pour obtenir ces autorisations serait une réelle opportunité opérationnelle pour les organisations humanitaires, toutes désireuses de respecter les règles de la République Centrafricaine et de se conformer aux Lois en vigueur.

Nous vous remercions par avance de votre réponse à cette requête qui a pour seul objectif de faciliter les opérations humanitaires, bien au-delà de notre seule organisation.

Restant à votre entière disposition pour d'éventuelles précisions et informations complémentaires, nous vous prions d'agréer, Monsieur le Directeur Général, l'assurance de notre haute considération.

Céline Laurier
Adjoint Cheffe de Mission
Première Urgence Internationale