



RÉPUBLIQUE CENTRAFRICAINE

ANALYSE DES LACUNES ET DES BESOINS

RAPPORT D'ÉVALUATION ET DE RECOMMANDATIONS

MAI 2025



Informations contextuelles

Le Cluster Logistique a été activé en République centrafricaine (RCA) en août 2013, peu avant que la crise humanitaire soit déclarée urgence de niveau 3, déclenchant une réponse à l'échelle du système. Son rôle principal a été de fournir un soutien en matière de coordination et de gestion de l'information. Depuis 2017, le service de transport aérien d'urgence a facilité l'acheminement rapide de l'aide multisectorielle vers les zones prioritaires difficiles d'accès par la route ou uniquement accessibles par voie aérienne, en maximisant les ressources disponibles et les capacités existantes.

La logistique humanitaire en RCA est confrontée à de nombreux défis, notamment le mauvais état des infrastructures routières, les perturbations saisonnières, les risques sécuritaires et les contraintes de financement. Ces facteurs empêchent les organisations humanitaires de planifier et de mettre en œuvre des opérations de manière efficace. La saison des pluies aggrave encore ces problèmes en détériorant l'état des routes et en augmentant les coûts de transport. En outre, les lacunes en matière de coordination, de réglementation douanière et d'installations de stockage sécurisées constituent des contraintes logistiques supplémentaires.

Méthodologie : Le Cluster Logistique a mené l'Analyse des Lacunes et des Besoins 2025 à travers des enquêtes et des entretiens bilatéraux avec 30 organisations (50% d'ONG internationales, 20% d'ONG locales, 23% d'agences des Nations Unies, et 7% d'autres). Les résultats combinent des informations quantitatives et qualitatives pour fournir une évaluation complète des lacunes et des besoins logistiques dans la réponse humanitaire de la RCA.

Objectifs : Évaluer la capacité de la communauté logistique humanitaire à garantir de manière indépendante des réponses efficaces et efficientes ; évaluer l'efficacité des mesures d'atténuation existantes pour répondre aux lacunes et aux besoins logistiques ; fournir des recommandations pour affiner ou supprimer progressivement les activités du Cluster Logistique sur la base de l'analyse.

Lacunes identifiées

Coordination	<ul style="list-style-type: none">• Peu d'interaction directe et de communication claire entre les acteurs humanitaires et les organes gouvernementaux.• Engagement insuffisant du Cluster Logistique dans les réunions inter-clusters et sectorielles au niveau national et sous-national, réduisant la visibilité des contraintes logistiques.• Manque de coordination entre les organisations humanitaires et la MINUSCA sur les efforts de réhabilitation des routes.
Gestion de l'information	<ul style="list-style-type: none">• Insuffisance des ressources SIG et cartographiques pour les partenaires.• Des mises à jour inadéquates des contraintes d'accès physique et des évaluations des infrastructures, y compris l'absence de base de données centralisée sur l'état de la remise en état des routes et des ponts.• Partage limité d'informations sur les réglementations douanières et les procédures d'importation, ce qui entraîne des retards et des coûts supplémentaires.
Infrastructures et services logistiques	<ul style="list-style-type: none">• La détérioration des infrastructures logistiques, les pluies saisonnières et le manque de coordination dans la remise en état des routes, combinés à l'insécurité limitent l'accès et menacent les voies d'approvisionnement ainsi que les entrepôts. Les transports aériens limités et les coûts élevés entravent encore davantage la logistique.• L'insuffisance du stockage sécurisé sur le terrain affecte le prépositionnement avant la saison des pluies.

Autres domaines

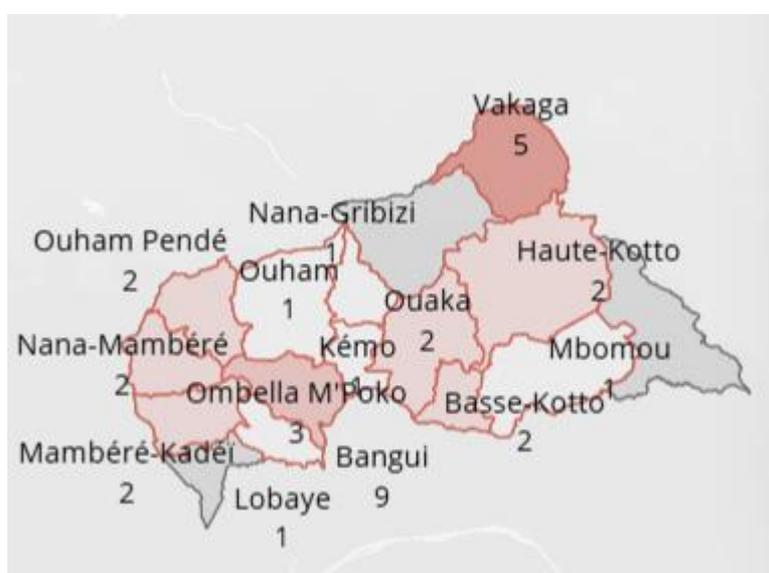
- L'insuffisance des possibilités de formation pour le personnel national dans le domaine de la logistique et de la gestion de la chaîne d'approvisionnement est encore aggravée par l'accès limité à la formation en ligne en raison d'une mauvaise connexion à l'internet.
- Un manque de ressources pour les opérations logistiques, illustré par un financement insuffisant du prépositionnement des fournitures d'urgence et un soutien financier limité aux ONG pour le transport et l'entreposage.
- Perturbations de la chaîne d'approvisionnement en carburant et fluctuation de la qualité et du prix des carburants ayant un impact sur les opérations logistiques.

Principales recommandations

Activités proposées

1. Renforcer la coordination logistique national et sous-national, en veillant à ce que les questions logistiques soient systématiquement abordées.
2. Améliorer la coordination logistique grâce à un engagement structuré avec le gouvernement et les partenaires humanitaires afin d'éliminer les goulets d'étranglement réglementaires.
3. Renforcer les mécanismes de partage de l'information en assurant des mises à jour régulières des procédures douanières, une cartographie précise des contraintes d'accès physique et d'autres informations essentielles pour garantir une réponse logistique humanitaire efficace et efficiente.
4. Encourager une meilleure coordination entre les partenaires en matière de stockage commun sur le terrain et partager les capacités existantes, y compris les MSU déployées par le PAM et PUI sur le terrain.
5. Encourager le partage des formations disponibles entre les autres organisations.
6. Élaborer des recommandations pour la stratégie de prépositionnement saisonnier pour aider les partenaires à atténuer l'impact des contraintes logistiques pendant la saison des pluies.
7. Plaider en faveur d'un financement durable et anticipé afin d'assurer la continuité des services de transport aérien en saison des pluies et en cas d'urgence, tout en permettant le prépositionnement stratégique des fournitures par la route pendant la saison sèche.

BESOINS PERÇUS ET LACUNES VERIFIES



Besoins logistiques par préfecture

Coordination et plaidoyer

Besoins perçus

Il est absolument nécessaire de renforcer le dialogue entre la communauté humanitaire et les entités gouvernementales afin d'améliorer l'acheminement de l'aide. Les données de l'enquête indiquent que **la coordination avec les organismes gouvernementaux a obtenu une note de 2,2 sur 5**, ce qui met en évidence les difficultés rencontrées dans l'engagement avec les institutions de l'État. En outre, **la collaboration entre le personnel humanitaire a obtenu une note de 3 sur 5**, ce qui indique qu'il devrait également être amélioré. Une coordination efficace devrait impliquer une collaboration plus étroite entre les acteurs humanitaires pour relever les défis logistiques, des réunions de coordination régulières pour discuter des problèmes et l'échange de bonnes pratiques aux niveaux national et infranational.

Compte tenu de la réduction du financement, les organisations ont souligné que le Cluster Logistique pourrait jouer un rôle clé dans l'identification de solutions innovantes, le partage d'informations, la promotion de stratégies de réduction des coûts dans le domaine de la logistique et l'exploration de nouvelles méthodes de travail afin d'assurer une livraison de l'aide efficace et en temps voulu.

Certains partenaires ont également fait **état d'un engagement limité des acteurs de la logistique dans les réunions de coordination humanitaire inter-clusters**, où les apports logistiques pourraient contribuer à une planification plus efficace. En outre, il est nécessaire de disposer d'une plateforme centralisée pour partager les meilleures pratiques et les leçons apprises dans le domaine de la logistique humanitaire. Certaines organisations ont également souligné l'insuffisance de la coordination entre la MINUSCA et les acteurs humanitaires en ce qui concerne les efforts de réhabilitation des routes, qui pourraient directement soutenir l'accès humanitaire.

Il existe un besoin urgent de plaider pour améliorer la communication et l'accessibilité des informations du gouvernement, en particulier en ce qui concerne les procédures douanières. **11 organisations sur 24 ont fait état d'un manque d'information sur les procédures et réglementations nationales**, les difficultés étant particulièrement marquées pour l'importation d'articles médicaux et de véhicules. Les efforts de plaidoyer devraient se concentrer sur l'amélioration du cadre législatif pour l'importation d'aide, ainsi que sur la clarification des exigences réglementaires pour les procédures d'importation et les exonérations fiscales.

En outre, les ONG nationales sont confrontées à d'importants problèmes de connectivité et de pénurie d'électricité, ce qui entraîne des retards dans la mise en œuvre des projets. Nombre d'entre elles manquent de fonds, ce qui limite leur capacité à gérer efficacement les opérations logistiques. Par conséquent, elles s'appuient souvent sur les capacités des communautés locales pour acheminer l'aide. Il est **nécessaire de plaider auprès des communautés de donateurs et des partenaires internationaux pour s'assurer que les ONG nationales reçoivent les ressources et le soutien nécessaires** pour renforcer leurs capacités logistiques.

Lacunes
identifiées

La coordination et la communication entre la communauté humanitaire et les organismes gouvernementaux pourraient être renforcées pour optimiser l'efficacité de la fourniture de l'aide. Bien que des efforts aient été entrepris pour impliquer les homologues gouvernementaux, il existe une opportunité d'établir un dialogue plus structuré et durable. Actuellement, l'engagement se fait principalement de manière ponctuelle, notamment pour adresser des questions spécifiques liées aux procédures et réglementations impactant la chaîne d'approvisionnement, plutôt que dans le cadre d'une approche à long terme et systématique.

Depuis juillet 2024, **en raison d'un financement insuffisant, le Cluster Logistique fonctionne avec un personnel réduit**, ce qui limite l'efficacité des efforts de coordination essentiels. En conséquence, seules deux réunions de coordination ont été organisées au cours des sept derniers mois. Les six groupes de travail sur la logistique établis dans des endroits clés sur le terrain (Birao, Bangassou, Bambari, Bria, Kaga-Bandoro et Paoua) ont des niveaux d'activité variables, seuls quelques-uns d'entre eux organisant des réunions régulières.

La collaboration entre le personnel humanitaire est également facilitée par un groupe WhatsApp pour les logisticiens basés à Bangui, ainsi que par des groupes spécialisés dans six sites sur le terrain. Cependant, **la rotation élevée du personnel entraîne souvent des passations inadéquates**, ce qui affaiblit la continuité des efforts de coordination. Ce problème est particulièrement prononcé dans les sites de terrain où les groupes de travail sur la logistique sont inactifs ou inexistantes.

Alors que les efforts de plaidoyer en cours visent à améliorer les réglementations en matière d'importation et de taxation pour les organisations humanitaires opérant en RCA, il y a toujours **une lacune dans les rapports sur les obstacles bureaucratiques et les autres défis d'accès rencontrés par les partenaires**. En 2024, les organisations humanitaires ont rencontré divers obstacles douaniers qui ont entravé les importations internationales. La situation a été suivie de près par le Cluster Logistique, OCHA, et le Comité de Coordination des ONG (CCO), qui ont engagé de multiples discussions avec les ministères concernés pour résoudre ces problèmes.

Des efforts supplémentaires sont nécessaires pour aborder les politiques fiscales affectant les organisations humanitaires, y compris des efforts pour réduire les charges fiscales et garantir le remboursement d'impôt. Bien que les ONG soient exonérées d'impôts, elles doivent néanmoins suivre les mêmes procédures d'importation que les entités commerciales. Il est essentiel que les partenaires respectent les procédures établies par leurs transitaires afin de minimiser les retards.

L'absence de procédures douanières et fiscales claires et appliquées de manière cohérente, les retards dans l'obtention des exonérations de droits et des autorisations d'importation, **les incohérences réglementaires qui perturbent les importations et le dialogue limité avec les autorités** continuent d'entraver l'acheminement efficace de l'aide humanitaire.

Une initiative est en cours pour analyser le corridor de Douala et identifier les principaux défis affectant la chaîne d'approvisionnement humanitaire. Une autre initiative, menée par une agence des Nations unies, vise à simplifier et à faciliter les procédures d'importation pour toutes les fournitures humanitaires en travaillant en étroite collaboration avec le gouvernement et en s'engageant auprès de l'Organisation mondiale du commerce (OMC).

Gestion de l'information

Besoins perçus

Les résultats de l'enquête soulignent le besoin critique d'informations réglementaires et opérationnelles rationalisées, les organisations attribuant **une note de 2,8 sur 5 à la disponibilité des données logistiques**. La demande d'un meilleur partage de l'information entre les acteurs de la logistique humanitaire souligne l'importance de plateformes robustes pour réduire les doublons et améliorer la coordination.

Les organisations ont également souligné **la nécessité d'une meilleure connaissance des règles et réglementations nationales** affectant la gestion de la chaîne d'approvisionnement, attribuant **une note de 2,5 sur 5 à la disponibilité de ces informations**. Plusieurs répondants ont exprimé le besoin d'une orientation claire sur les procédures douanières et d'autres aspects réglementaires ayant un impact sur les opérations logistiques. En outre, les organisations ont évalué **le besoin de données sur la capacité logistique en RCA, y compris les fournisseurs, les prix du marché et l'analyse du marché, à 2,5 sur 5**, soulignant l'importance de données accessibles et précises pour une prise de décision éclairée.

L'une des principales lacunes identifiées est **l'absence d'une liste actualisée des contacts des transporteurs**, y compris les coûts estimés en fonction des fluctuations saisonnières. Outre les orientations réglementaires, les acteurs humanitaires ont également souligné **la nécessité d'améliorer l'accès aux SIG et aux services de cartographie**, qui sont essentiels à la connaissance de la situation et à la planification efficace des itinéraires, en particulier compte tenu des difficultés saisonnières d'accès aux routes et des risques de sécurité. **Les SIG et la cartographie n'étant évalués qu'à 2 sur 5**, il existe une demande claire d'outils de cartographie qui soutiennent la planification logistique et l'évaluation de l'état des routes, en particulier dans les zones reculées où les données en temps réel peuvent aider à assurer une livraison plus sûre et plus rapide de l'aide.

Lacunes identifiées

Au cours du premier semestre 2024, le Cluster Logistique a partagé des informations sur les nouvelles réglementations affectant la chaîne d'approvisionnement et a compilé des mises à jour logistiques provenant de diverses sources. Il s'est également engagé avec les principales parties prenantes - y compris OCHA, CCO, les ministères concernés et d'autres - à fournir aux partenaires les dernières mises à jour lors des réunions de coordination et par le biais de la liste de diffusion et de la page web du Cluster Logistique. Cependant, **en raison d'un manque de financement, le Cluster Logistique n'a pas été en mesure de poursuivre ces activités depuis août 2024.**

La liste de contacts des fournisseurs, mise à jour pour la dernière fois en août 2023, doit maintenant être révisée. Bien que le Cluster Logistique ne puisse pas consolider les informations sur les tarifs de transport, certaines initiatives d'achats conjoints permettent aux partenaires de partager ces données entre eux. De plus, **l'évaluation des capacités logistiques, dont la dernière mise à jour remonte à août 2018, devrait être actualisée en 2025.**

Des canaux efficaces pour **l'échange de données en temps réel sur l'état des routes** font toujours défaut. Bien que l'outil de cartographie LOGie ait été lancé en RCA pour remplacer les cartes

statiques et suivre les contraintes d'accès physique, une mise à jour est nécessaire afin d'assurer des données actualisées et pertinentes. En outre, il n'existe pas de méthode structurée et établie pour partager les informations sur l'avancement de la réhabilitation des routes et des ponts, malgré les projets en cours menés par la MINUSCA, HI, ACTED et d'autres. En 2022, le Cluster Logistique a dirigé un groupe de travail sur la réhabilitation des routes, mais il a été progressivement supprimé. Actuellement, ces informations sont présentées lors des réunions du CMCoord par la MINUSCA, avec des contributions occasionnelles d'autres partenaires. Cependant, il n'y a pas de vue d'ensemble de tous les projets en cours.

En outre, les **informations sur les exigences douanières et administratives sont fragmentées** et ne disposent pas d'une source centralisée. Bien que le CCO partage les mises à jour, toutes les organisations n'en sont pas membres, ce qui limite l'accès à des données opportunes et fiables.

Services logistiques

Stockage:

Besoins perçus

Les **besoins en stockage sont généralement faibles dans la plupart des préfectures**. Cependant, les données de l'enquête montrent que **Bangui est la région qui a la plus forte demande**, soulignant son importance en tant que centre de coordination et de soutien à l'échelle nationale. En outre, **Vakaga présente un besoin de stockage significatif**, reflétant son rôle critique dans la réponse aux réfugiés suite à la crise soudanaise qui a commencé en avril 2023.

Une **lacune spécifique en matière de stockage à température contrôlée a été identifiée**, sept organisations ayant exprimé ce besoin pressant. Alors que le marché de l'entreposage commercial est fonctionnel à Bangui, sur le terrain, les organisations doivent souvent créer leurs propres entrepôts, et **10 des 24 personnes interrogées ont déclaré être incapables de trouver une solution d'entreposage appropriée**. Dans l'ensemble, les résultats de l'enquête attribuent une **note de 2 sur 5 à l'infrastructure de stockage**, ce qui indique que **la disponibilité et la qualité restent insatisfaisantes**. Plusieurs organisations ont notamment exprimé leur volonté de partager leur capacité de stockage avec d'autres.

Bien qu'il soit recommandé de prépositionner les fournitures dans les principaux centres avant la saison des pluies, de nombreuses organisations sont confrontées à des difficultés telles que **l'espace limité des entrepôts, la longueur des processus d'approvisionnement et les problèmes de sécurité sur le terrain**. En outre, **l'imprévisibilité des besoins liés à des chocs soudains** complique la planification. Certaines organisations ont considérablement réduit leurs besoins de stockage en faveur de rotations rapides des stocks et de la distribution à des entrepôts partenaires décentralisés sur le terrain.

Lacunes identifiées

Dans tout le pays, sauf Bangui, **les installations de stockage appropriées, accessibles sur et sécurisées restent rares**, en particulier dans les zones reculées où les problèmes de sécurité empêchent les organisations de prépositionner des fournitures à long terme.

Cependant, il existe à Bangui des services de stockage, notamment commerciaux et gérés par d'autres organisations, qui donnent accès à des solutions de stockage rentables et sécurisées.

En plus des entrepôts commerciaux disponibles à Bangui, la plateforme de stockage logistique gérée par PUI fournit des services de recouvrement des coûts aux partenaires humanitaires, y compris une installation dédiée aux produits médicaux à température contrôlée. PUI a lancé la plateforme logistique en 2014 et la plateforme logistique médicale en 2020, offrant des services de stockage partagés à Bangui qui ont été essentiels pour soutenir l'acheminement de l'aide humanitaire à travers le pays. L'espace de stockage dédié couvre plus de 3 500 mètres carrés sur deux sites, dont 400 mètres carrés réservés au stockage à température contrôlée. Initialement, ces services étaient fournis gratuitement aux utilisateurs, mais en raison de contraintes de financement, la PUI est passée à un système de recouvrement des coûts en août 2023. En 2024,

20 organisations, dont des ONG et des agences de l'ONU, ont utilisé les services de stockage de la PUI, avec un taux d'occupation moyen de 43%.

Au fil des ans, le PAM et la PUI ont prêté des MSU (unités mobiles de stockage) aux partenaires sur le terrain afin d'augmenter les capacités des partenaires et soutenir les capacités logistiques locales. Ces MSU restent à la disposition des organisations qui ont besoin de stockage, en fonction de leur disponibilité. Bien que certaines MSU aient été endommagées et ne soient plus opérationnelles, des MSU sont actuellement disponibles à Bangassou, Bambari, Birao, Bocaranga, Bossangoa, Mobaye et Obo.

Les partenaires sont encouragés à prépositionner des fournitures dans des endroits clés avant la saison des pluies, lorsque de nombreux itinéraires d'approvisionnement critiques deviennent inaccessibles. En outre, **l'utilisation d'installations de stockage gérées par d'autres organisations pose des problèmes de suivi, d'établissement de rapports et de sécurité**, des incidents de vol ayant été signalés par certains partenaires. Une autre lacune importante est **l'absence d'accords formels entre les organisations pour l'utilisation partagée des entrepôts**. De plus, les ONG nationales ont souligné **le manque de ressources pour gérer efficacement leurs propres opérations d'entreposage**.

Transport:

Besoins
perçus

La réponse humanitaire en RCA est confrontée à des contraintes logistiques importantes, notamment des limitations d'accès physique dues aux changements saisonniers, des risques de sécurité et des infrastructures inadéquates. **Le coût élevé du transport aérien et le manque d'options de transport routier abordables et sûres** constituent une préoccupation majeure, **en particulier dans les régions éloignées de la capitale telles que Vakaga, Ouham Fafa et Markounda**. En outre, la fluctuation des prix du carburant et les goulets d'étranglement administratifs, tels que les retards de dédouanement, continuent de perturber l'acheminement en temps voulu des fournitures humanitaires. Bien que le transport fluvial soit une option plus rentable, de nombreuses organisations le considèrent comme trop risqué, en particulier après un accident survenu en 2022 et impliquant une cargaison humanitaire. Une organisation a déclaré avoir utilisé le transport fluvial de Bangui à Mobaye, mais a été confrontée à de nombreux problèmes, notamment des **dommages à la cargaison, des vols et un manque d'assurance**.

Parmi les organisations interrogées, **12 sur 24 ont identifié le transport comme une lacune critique**, soulignant les défis permanents de la logistique humanitaire. Bien que le marché du transport routier commercial soit bien développé, les problèmes de sécurité, les infrastructures médiocres et les coûts élevés pour les zones reculées limitent son efficacité. **Les préfectures de Vakaga et de Haute-Koto**, où l'éloignement, l'insécurité et la détérioration des routes posent de graves problèmes d'accès, **sont des zones hautement prioritaires pour l'aide au transport**. **Bangui présente également des besoins importants en matière de transport**, car elle sert de centre opérationnel principal où transitent la plupart des fournitures importées avant d'être distribuées dans tout le pays.

L'augmentation du prix du carburant et l'inflation ont encore grevé les budgets des organisations, rendant insoutenables les tarifs de transport précédemment contractés. De nombreuses organisations signalent que **les coûts de transport augmentent considérablement pendant la saison des pluies**, car les transporteurs prennent en compte des temps de trajet plus longs et des risques supplémentaires, tels que le risque de vol de marchandises, qui augmente à mesure que moins de fournitures atteignent les zones reculées.

Les résultats de l'enquête évaluent les services de transport routier à 2,5 et le transport aérien à 2,2 sur 5, soulignant la nécessité de solutions de transport communes pour répondre à l'évolution des besoins humanitaires. Ces résultats soulignent **le manque d'options de transport fiables et abordables** dans un pays où plusieurs zones deviennent inaccessibles de juin à décembre

en raison des pluies saisonnières. Il n'existe qu'une seule compagnie de transport aérien commercial en RCA qui répond aux normes et standards internationaux et qui est disponible pour les organisations humanitaires. Si les grandes ONG et les agences des Nations unies peuvent affréter des avions en cas d'urgence, les petites organisations n'ont pas accès aux services de transport aérien, en particulier pour les petits volumes de marchandises. Certaines organisations utilisent les services de fret léger de l'UNHAS pour les petits envois, tels que les médicaments. Des services de transport aérien à la demande sont également disponibles via PAM, mais cette option est limitée aux organisations qui signent un accord de niveau de service (SLA) et exige une cargaison minimale de 3 à 4 tonnes métriques. La consolidation du fret n'est actuellement pas disponible pour ce service, ce qui en limite encore l'accessibilité.

Lacunes
identifiées

Alors que l'insécurité et le mauvais état des infrastructures continuent de restreindre considérablement l'accès aux routes dans tout le pays, les services commerciaux de transport routier restent disponibles pour soutenir l'acheminement de l'aide humanitaire. Cependant, **les fluctuations saisonnières des prix, les temps de transit prolongés et l'accès physique limité** pendant près de la moitié de l'année rendent la planification du transport très difficile. En outre, les coûts élevés du transport aérien en font une option non viable pour de nombreuses organisations.

Bien que les organisations soient encouragées à prépositionner des marchandises dans des centres stratégiques pendant la saison sèche, elles sont souvent confrontées à des contraintes telles que le manque de financement anticipé pour les achats de stocks d'urgence, les retards d'approvisionnement et les goulets d'étranglement au niveau du dédouanement. Si le service de transport aérien d'urgence du Cluster Logistique est interrompu, les organisations disposent d'autres options, notamment les services de fret léger de l'UNHAS pour les expéditions plus petites, la conclusion d'un contrat avec un fournisseur de transport aérien commercial directement ou l'utilisation du transport aérien à la demande du PAM, à condition qu'elles aient un minimum de 3 à 4 tonnes de fournitures destinées à un seul endroit.

Carburant:

Besoins
perçus

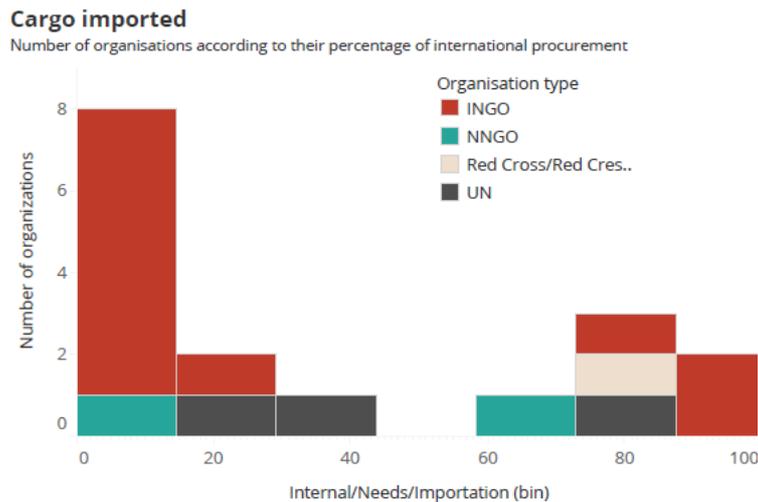
De nombreuses organisations ont indiqué **l'état d'une hausse des prix des carburants et de pénuries sur plusieurs sites dans le pays**. Pour remédier à cette situation, certains ont proposé d'acheter du carburant en commun afin de stabiliser l'approvisionnement et les prix, réduisant ainsi la dépendance à l'égard des conditions fluctuantes du marché.

À la suite des pénuries de carburant début 2022, certaines organisations - incapables de poursuivre leurs activités de sauvetage - ont reçu des prêts de carburant du PAM, facilités par le Cluster Logistique.

Lacunes
identifiées

Compte tenu des obstacles administratifs et logistiques qui entourent l'approvisionnement en carburant dans le pays, les organisations humanitaires sont confrontées à **la fluctuation des prix et aux ruptures d'approvisionnement en carburant** qui peuvent entraver la planification logistique et les livraisons par la route pendant la période limitée de la saison sèche. Certaines **restrictions gouvernementales sur le stockage de carburant** limitent également la flexibilité opérationnelle des ONG.

Des initiatives conjointes d'achat sont en cours et pourraient éventuellement inclure le carburant, si davantage d'organisations se regroupent, ce qui permettrait d'atténuer les fluctuations de coûts.



Achats

Besoins perçus	<p>Bien que de nombreuses organisations s'appuient principalement sur les achats locaux, la base limitée de fournisseurs locaux et la faible capacité de production du pays nécessitent souvent des achats internationaux. Certains articles essentiels, tels que les médicaments, doivent être achetés à l'étranger car ils ne sont pas disponibles localement.</p> <p>Les défis à relever comprennent également des problèmes de qualité, une disponibilité irrégulière et des délais d'exécution trop longs.</p>
Lacunes identifiées	<p>La fiabilité des fournisseurs locaux n'est pas assurée, car ils doivent souvent importer des marchandises qui ne sont pas produites localement, ce qui pose des problèmes de qualité et de délais de livraison. Le prépositionnement des fournitures avant la saison des pluies est particulièrement difficile en raison des délais prolongés requis pour les achats internationaux.</p>

Renforcement des capacités / Formation

Besoins perçus	<p>Une lacune importante en matière de formation et de développement des capacités a été identifiée, 15 organisations sur 24 soulignant la nécessité de renforcer les capacités logistiques des intervenants nationaux en RCA. Les résultats de l'enquête ont évalué la disponibilité et l'accessibilité de la formation à 2,5 sur 5, soulignant les opportunités limitées pour le personnel humanitaire de recevoir une formation structurée.</p> <p>Les organisations ont indiqué qu'une formation régulière sur la logistique de base contribuerait à optimiser les opérations logistiques. Les partenaires interrogés ont suggéré que, bien que la formation ne relève pas du mandat du Cluster Logistique, celui-ci pourrait servir de plateforme pour faciliter le partage de ressources et l'organisation de formations conjointes. Celles-ci pourraient se tenir dans les bureaux humanitaires afin de réduire les coûts et couvrir des domaines prioritaires tels que les procédures douanières, l'approvisionnement, la gestion logistique, de flotte et d'entrepôt. Cette approche renforcerait la collaboration entre organisations et pallierait les difficultés d'accès aux formations en ligne dues aux contraintes Internet.</p>
Lacunes identifiées	<p>Dans le cadre de son projet de localisation, PUI a ciblé des ONG nationales et a organisé des sessions de formation en logistique en 2024, réunissant 51 participants afin de renforcer les capacités des logisticiens humanitaires en RCA. En raison d'un financement limité, le Cluster Logistique n'a pu organiser aucune session de formation au cours de l'année. PUI ne pourra pas</p>

non plus continuer à fournir des formations en 2025, car ses opérations dans le pays sont en train d'être réduites. **L'analyse met en évidence un manque persistant d'accès à des programmes de formation structurés et l'absence d'une approche coordonnée du renforcement des capacités.** Cette lacune pourrait être comblée en consolidant l'expertise et les connaissances des organisations internationales afin de soutenir le développement et la mise en œuvre d'un programme de formation structuré visant à renforcer les capacités logistiques du personnel humanitaire.

CONCLUSION ET RECOMMANDATIONS

Conclusions et observations générales

Les défis logistiques auxquels sont confrontées les organisations humanitaires en RCA résultent d'une interaction complexe de contraintes infrastructurelles, réglementaires, sécuritaires et financières, les perturbations saisonnières compliquant encore l'accès aux populations vulnérables. Pour relever ces défis, il est nécessaire d'améliorer la coordination, d'investir davantage dans les infrastructures et de renforcer les efforts de plaidoyer pour faciliter les opérations humanitaires. L'évolution du paysage humanitaire continue de peser sur les opérations logistiques, notamment en raison des restrictions d'accès, des coûts de transport élevés et des retards administratifs. Bien que les limitations en matière d'infrastructures demeurent un obstacle important, elles échappent au contrôle immédiat des organisations humanitaires.

Le Cluster Logistique reconnaît qu'il est urgent d'améliorer la coordination entre les acteurs humanitaires et les organismes gouvernementaux. Les obstacles bureaucratiques et le manque de clarté des procédures d'importation sur le site continuent de poser des problèmes importants, tandis que le développement des capacités reste une lacune majeure. Les partenaires ont également souligné des problèmes tels que les contraintes financières, le manque de coordination dans les efforts de réhabilitation des routes et la nécessité de disposer de meilleurs outils de planification logistique.

En conclusion, la réponse humanitaire dans la région continue d'être entravée par la détérioration des infrastructures, l'insécurité et les contraintes saisonnières. Les défis persistent dans les processus de transport, de stockage et de douane, ce qui a un impact sur la capacité des organisations à fournir une assistance en temps opportun. Bien que le Cluster Logistique ne puisse pas influencer directement les processus d'importation ou les politiques gouvernementales, il joue un rôle crucial dans le plaidoyer, la coordination et la gestion de l'information pour aider à atténuer ces défis logistiques. Toutefois, un groupe sectoriel spécifique pourrait être activé pour assurer une approche plus ciblée et durable face à ces défis.

Activités proposées

Sur la base des résultats de l'analyse des lacunes et des besoins (ALB) pour 2025, afin de combler les lacunes identifiées et d'améliorer l'efficacité de la réponse logistique humanitaire en RCA, les recommandations suivantes ont été proposées dans le cadre de quatre activités principales :

1. Coordination et plaidoyer

- Recommandation : Il reste essentiel de tenir les réunions de coordination au niveau national (Bangui) et sous-national (Biraou, Bangassou, Bambari, Bria, Kaga-Bandoro et Paoua), en explorant d'autres lieux. Les réunions peuvent être fixées régulièrement ou ponctuellement en fonction des besoins.
- Recommandation : Renforcer les liens avec d'autres clusters pour s'assurer que le

raisonnement logistique est inclus dans la planification sectorielle.

- Recommandation : Aider les partenaires à partager les meilleures pratiques et à encourager les collaborations afin d'améliorer l'efficacité logistique de la réponse.
- Recommandation : Élaborer des recommandations pour une stratégie de prépositionnement saisonnier pour aider les partenaires à atténuer l'impact des contraintes logistiques pendant la saison des pluies.
- Recommandation : Soutenir les groupes de travail de l'accès humanitaire et de la CMCoord dans son action de plaidoyer en faveur de réhabilitations conformes aux priorités humanitaires.
- Recommandation : Poursuivre la collecte de données sur les lacunes et les défis logistiques et soutenir les efforts de sensibilisation et la prise de décision éclairée par le coordinateur humanitaire (CH), l'équipe humanitaire de pays (HCT), l'OCHA, la plateforme des ONG (CCO) et d'autres parties prenantes.
- Recommandation : Plaider en faveur d'une rationalisation des procédures douanières et de la disponibilité d'informations sur les modifications de la réglementation.
- Recommandation : Plaider pour que les ONG nationales aient accès au financement nécessaire à l'exécution de leurs opérations logistiques, y compris le stockage et le transport.

2. Gestion de l'information

- Recommandation : Poursuivre la communication essentielle avec les partenaires (via la liste de diffusion) et les produits clés de la gestion de l'information.
- Recommandation : Mettre à jour la liste des contacts des fournisseurs.
- Recommandation : Continuer à fournir des cartes actualisées et des services SIG à la demande des partenaires afin de soutenir la planification des itinéraires et la connaissance de la situation, en particulier en ce qui concerne les contraintes d'accès physique. Suivre les projets de réhabilitation des routes et des ponts à l'aide de l'outil cartographique afin d'assurer une meilleure coordination et un meilleur alignement avec les besoins humanitaires.
- Recommandation : Soutenir la mise à jour de l'évaluation des capacités logistiques (LCA) de la RCA.
- Recommandation : Continuer à suivre régulièrement les modifications de la législation nationale affectant les opérations humanitaires (importations, douanes, fiscalité, réglementation des fournisseurs, etc.) et informer rapidement les partenaires afin de faciliter la mise en conformité et la planification opérationnelle.

3. Services logistiques

Transport :

- Recommandation : Il reste essentiel de faciliter l'accès aux services de transport aérien vers les lieux qui deviennent inaccessibles par la route pendant la saison des pluies ou vers les lieux touchés par des situations d'urgence et des chocs soudains.
- Recommandation : S'engager avec les partenaires, y compris la MINUSCA, l'OCHA et d'autres, pour plaider en faveur de la priorisation de la réhabilitation des corridors de transport clés pour les opérations humanitaires.
- Recommandation : Défenseur de financement anticipé pour permettre le prépositionnement des stocks d'urgence sur le terrain par la route, avant la saison des pluies.

Stockage :

- Recommandation : Encourager les partenaires à partager l'espace de stockage existant avec d'autres intervenants humanitaires afin d'éviter les duplications des efforts et d'optimiser l'utilisation des ressources sur le terrain.
- Recommandation : Poursuivre le suivi de l'état des MSU déployées sur le terrain pour le stockage commun.

4. Renforcement des capacités

- Recommandation : Encourager les partenaires à partager les informations sur les cours de formation et le matériel disponibles afin d'améliorer l'accessibilité et la coordination des efforts de renforcement des capacités.
- Recommandation : S'engager avec des partenaires à mettre en commun leur expertise pour organiser les formations sur l'optimisation des opérations logistiques et autres sujets dans le contexte humanitaire.
- Recommandation : Engager les établissements d'enseignement locaux dans la conception et la mise en œuvre de la formation afin d'assurer la durabilité et la continuité de la formation en logistique.
- Recommandation : Continuer à rappeler aux partenaires les ressources de formation en ligne disponibles en français.

5. Autres

- Recommandation : Contrôler l'approvisionnement en carburant, y compris la disponibilité et les prix, afin de garantir une réponse adéquate en cas de rupture d'approvisionnement.

Le cluster doit-il rester actif ?

No

ANNEXES

Liste des organisations ayant contribué à l'analyse des lacunes et des besoins pour 2025 :

	Nom de l'organisation	Type de l'organisation
1	ACTED	ONG internationales
2	ARND	ONG nationale/locale
3	CCO	ONG internationales
4	CESAD	ONG nationale/locale
5	CHISTIAN BLIND MISSION	ONG internationales
6	COLLECTIF POUR LA PAIX EN CENTRAFRIQUE	ONG nationale/locale
7	Comunità di S.Egidio ACAP APS	ONG internationales
8	Concern Worldwide	ONG internationales
9	DANCHURCHAID	ONG internationales
10	FAO	Agence/Organe/Programme des Nations Unies
11	hulo	ONG internationales
12	International Medical Corps	ONG internationales
13	International Rescue Committee	ONG internationales
14	Jeunes et Femmes pour le Développement et les Droits de l'Homme	ONG nationale/locale
15	JRS	ONG internationales
16	MSF - Hollande	Autre
17	MSF Belgique	Autre
18	NRC	ONG internationales
19	OCHA	Agence/Organe/Programme des Nations Unies
20	OIM	Agence/Organe/Programme des Nations Unies
21	Olivier l'Homme de Galilée	ONG nationale/locale
22	Organisation pour le Développement Économique Et Social de Centrafrique, ODESCA	ONG nationale/locale
23	Plan International	ONG internationales
24	Première Urgence Internationale	ONG internationales
25	SOLIDARITES INTERNATIONAL	ONG internationales
26	TRIANGLE GENERATION HUMANITAIRE (TGH)	ONG internationales
27	UNFPA	Agence/Organe/Programme des Nations Unies
28	UNICEF	Agence/Organe/Programme des Nations Unies
29	UNOPS	Agence/Organe/Programme des Nations Unies
30	WFP	Agence/Organe/Programme des Nations Unies