



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



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

GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE DU TCHAD

APPUI À LA MISE EN ŒUVRE DU NEPAD–PDDAA

TCP/CHD/2904 (I)
(NEPAD Ref. 05/21 F)

Volume III de IV

PROFIL DE PROJET D'INVESTISSEMENT BANCABLE

Désenclavement des zones de production en milieu rural

Février 2005

TCHAD: Appui à la mise en œuvre du NEPAD–PDDAA

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

Profils de projets d'investissement bancables (PPIB)

Volume II: Promotion des aménagements hydro–agricoles maîtrisés par les exploitants

Volume III: Désenclavement des zones de production en milieu rural

Volume IV: Développement de la filière gomme arabique du Tchad

PROFIL DE PROJET D'INVESTISSEMENT BANCABLE DU PDDAA-NEPAD

Pays: Tchad

Secteur d'activité: Développement rural et local

Titre du projet proposé: Désenclavement des zones de production en milieu rural

Zone du projet: 12 des 18 régions du pays

Durée du projet: 5 ans

Coût estimé: Coût en devises..... 7,6 millions de dollars EU
Coût en monnaie locale 25,4 millions de dollars EU
Total..... 33,0 millions de dollars EU

Financement envisagé:

<i>Source</i>	<i>Millions de FCFA¹</i>	<i>Millions de \$EU</i>	<i>Pourcentage du total</i>
<i>Gouvernement</i>	4 312,2	8,0	27
<i>Institution(s) de financement</i>	9 414,7	17,4	58
<i>Bénéficiaires</i>	2 479,7	4,6	15
<i>Total</i>	<i>16 206,6</i>	<i>30,0</i>	<i>100</i>
<i>Imprévus 10%</i>	<i>1 620,7</i>	<i>3,0</i>	
<i>Total général</i>	<i>17 827,3</i>	<i>33,0</i>	

¹ Equivalence monétaire:
 Unité monétaire = franc CFA (FCFA)
 1 dollar EU = 540 FCFA.

TCHAD

Profil de projet d'investissement bancable du PDDAA-NEPAD « Désenclavement des zones de production en milieu rural »

Table des matières

Abréviations.....	iii
I. CONTEXTE DU PROJET.....	1
A. Origine du projet	1
B. Généralités.....	1
C. Institutions impliquées dans le secteur élevage	2
II. ZONE DU PROJET.....	4
III. JUSTIFICATION	5
IV. OBJECTIFS DU PROJET	6
V. DESCRIPTION DU PROJET	7
Composante 1: Construction, réhabilitation des pistes	9
<i>Sous-composante 1.1: Planification participative des infrastructures.....</i>	<i>9</i>
<i>Sous-composante 1.2: Réalisation des travaux.....</i>	<i>10</i>
Composante 2: Entretien des pistes.....	11
Composante 3: Coordination et gestion du projet	11
VI. COÛTS INDICATIFS	11
VII. SOURCES DE FINANCEMENT ENVISAGÉES	12
VIII. BENEFICES ATTENDUS	13
IX. DISPOSITIFS INSTITUTIONNELS DE MISE EN ŒUVRE	14
X. BESOINS EN ASSISTANCE TECHNIQUE	15
XI. PROBLEMES EN SUSPENS ET ACTIONS PROPOSEES	15
XII. RISQUES POTENTIELS	16
ANNEXES.....	19
Annexe 1: Carte du Tchad	21
Annexe 2: Principaux programmes et projets de transport en cours	23
Annexe 3: Activités principales des bailleurs dans le secteur des transports 2000– 2004	25
Annexe 4: Projet de réhabilitation des routes du réseau saisonnier sur ressources pétrolières	27
Annexe 5: Liste des pistes retenues	29
Annexe 6: Cadre logique du projet (composantes techniques)	31
Annexe 7: Chronogramme du Projet	35
Annexe 8: Répartition du budget par année	37

Abréviations

AFD	Agence française de développement
APNV	Approche participative niveau village
BAD	Banque africaine de développement
BADEA	Banque arabe de développement en Afrique
BET	Borkou Ennedi Tibesti
BID	Banque islamique de développement
BIRD	Banque internationale pour la reconstruction et le développement
CVEP	Comité villageois d’entretien des pistes
DAO	Dossier d’appel d’offres
DGRHA	Direction générale du génie rurale et de l’hydraulique agricole
FER	Fonds d’entretien routier
HIMO	Haute intensité à main d’œuvre
KfW	<i>Kreditanstalt für Wiederaufbau</i>
MTPT	Ministère des travaux publics et des transports
NEPAD	Nouveau partenariat pour le développement de l’Afrique
ONG	Organisation non gouvernementale
PAProNaT	Projet d’appui au programme national de transport
PDDAA	Programme détaillé pour le développement agricole en Afrique
PIB	Produit intérieur brut
PME	Petites et moyennes entreprises
PNIMT	Programme national d’investissement à moyen terme
PNT	Programme national du transport
PPTE	Pays pauvres très endettés
PROADEL	Projet d’appui au programme de développement local
PRPH	Programme de réhabilitation et d’entretien des pistes agricoles suivant les techniques HIMO
PTMR	Programme de transport en milieu rural
SNRP	Stratégie nationale de réduction de la pauvreté
SSTAP	Programme de politique de transport en Afrique subsaharienne

I. CONTEXTE DU PROJET

A. Origine du projet

I.1. Le « *Projet de désenclavement des zones de production en milieu rural* », découlant du pilier n° 2 du PDDAA, a été identifié comme un des projets d’investissement bancables lors de l’élaboration du Programme national d’investissement à moyen terme (PNIMT), puis précisé et validé lors de l’atelier de validation dudit document le 10 et 11 mai 2004.

I.2. Ce projet va contribuer à la lutte contre la pauvreté et l’amélioration des conditions de vie des populations rurales en développant les infrastructures et les services de transport en milieu rural et en améliorant l’accessibilité et la mobilité dans ces zones.

B. Généralités

I.3. La population du Tchad est estimée, en 2004, à 8 127 000 habitants avec un taux de croissance annuel de l’ordre de 2,5 pour cent. Cette population est très inégalement répartie, allant d’une densité de 0,1 habitant au km² au BET à 60 habitants/km² dans les deux Logone et le Mayo Kebbi.

I.4. La population tchadienne se caractérise par une prédominance de la population féminine (52 pour cent); une forte proportion de jeunes de moins de 15 ans (48 pour cent de la population) et une faible représentation des plus de 64 ans (3,5 pour cent).

I.5. Le Tchad est un pays à vocation agricole, il dispose de grandes potentialités en terre et en eau, mais qui sont insuffisamment exploitées. Le secteur rural contribue en moyenne pour près de 40 pour cent au PIB et fait vivre environ 80 pour cent de la population. Les principales activités économiques du monde rural concernent l’agriculture vivrière (mil, sorgho, maïs, niébé, arachide, sésame, riz), les cultures de rente (coton, canne à sucre), l’élevage (bovins, ovins, caprins, volailles, porcins), les produits de cueillette (gomme arabique, karité) et la pêche artisanale.

I.6. La sécurité alimentaire des populations est fortement dépendante de la production céréalière dont la production annuelle moyenne est de l’ordre de 1 million de tonnes. Les céréales constituent l’alimentation de base à laquelle il faut ajouter les productions animales et halieutiques (lait, viande, poisson).

I.7. Cette production ne permet pas de couvrir les besoins alimentaires de la population, le déficit moyen annuel est estimé à environ 500 000 tonnes. Certaines régions du nord du pays sont structurellement déficitaires et les populations vivent dans une situation d’insécurité alimentaire chronique. Par contre, dans la partie sud du pays, les populations peuvent connaître des situations d’insécurité alimentaire conjoncturelle en cas de mauvaise pluviométrie. Les échanges de produits entre zones excédentaire et déficitaire sont rendus très difficiles à cause du mauvais état des pistes.

I.8. Ces dernières années, le Tchad a souvent connu des déficits de productions agricoles dus aux inondations ou sécheresses (insuffisance de la pluviométrie). Certaines régions du nord du pays sont structurellement déficitaires et les populations vivent dans une situation d’insécurité alimentaire chronique. Par contre, dans la partie sud du pays, les populations peuvent connaître des situations d’insécurité alimentaire conjoncturelle en cas de mauvaise pluviométrie. Les échanges de produits entre zones excédentaire et déficitaire sont rendus très difficiles à cause du mauvais état des pistes.

C. Institutions impliquées dans le secteur élevage

I.9. **Le réseau routier** du Tchad compte 40 000 km dont seulement 6 200 km font partie du réseau national. Cette situation fait du Tchad, l’un des pays où l’adéquation entre le réseau routier et les besoins du pays est la plus mauvaise. À l’issue de l’étude du Programme national du transport (PNT), le réseau routier tchadien a été classé en trois catégories:

- Le réseau routier national qui comprend:
 - un réseau permanent de près de 2 600 km, constitué de routes à praticabilité quasi-permanente, à l’exception des courtes périodes pendant lesquelles les barrières de pluie sont fermées; il comprend 565 km de routes revêtues. Il est prévu le bitumage de l’ensemble du réseau permanent à échéance du PNT (2000–2009);
 - un réseau saisonnier de plus de 3 600 km, devant permettre au minimum un accès convenable aux véhicules routiers en saison sèche.
- Le réseau des pistes d’intérêt régional, qui est composé de routes ayant des standards moindres que le réseau national saisonnier, devra au moins pouvoir assurer le passage de camions lors des récoltes. Il complètera le réseau national et pourra être financé soit par des redevances spécifiques prélevées auprès des bénéficiaires, soit par d’autres contributions.
- Le réseau des pistes d’intérêt local, aura un dimensionnement et un niveau d’entretien adaptés aux moyens de locomotion utilisés par les villageois. Il sera géré par les collectivités locales et les groupements d’acteurs économiques (organisations paysannes, commerçants, ONG).

I.10. En l’absence d’une classification de l’ensemble du réseau, les deux derniers sont considérés comme le réseau des voies rurales.

I.11. **Le trafic**, par voie terrestre, rencontre d’énormes difficultés à cause de la faible demande de transport résultant du faible pouvoir d’achat des populations et de la mauvaise répartition de cette demande en fonction des saisons. On note aussi une grande dissymétrie des flux, conséquence d’une faible urbanisation et d’une économie essentiellement agricole dominée par l’autoconsommation. Le transport de surface est caractérisé par un faible volume, 188 kg par personne par an, selon une étude de Louis Berger (1998). Ce volume est réparti comme suit:

- flux internationaux: 540 000 tonnes (29 pour cent);
- flux entre préfectures: 363 000 tonnes (19 pour cent);
- flux internes aux préfectures: 962 500 tonnes (52 pour cent).

I.12. Les flux entre préfectures se réalisent essentiellement (57 pour cent) dans le Chari Baguirmi et la zone cotonnière.² Les flux d’importation se dirigent essentiellement (87 pour cent) dans ces deux régions, à raison de 52 pour cent pour le Chari Baguirmi et 36 pour cent pour la zone cotonnière. Ces importations concernent principalement les produits manufacturés, les hydrocarbures, les intrants agricoles.

² La zone cotonnière est située dans la zone soudanienne et couvre les régions du Logone occidental, du Logone oriental, des deux Mayo Kebbi, du Moyen Chari, du Mandoul et de la Tandjilé.

I.13. Les produits transportés à l’intérieur du pays sont essentiellement le coton, les produits vivriers, le bois de chauffe, le charbon de bois, la gomme arabique et les produits pétroliers.

I.14. **Le réseau rural.** La situation des infrastructures et des transports au Tchad est caractérisée par un réseau de pistes rurales défaillant et des moyens de transport ruraux insuffisants. Il en résulte que la plus grande partie du pays se trouve enclavée. De nombreux villages sont isolés ou inaccessibles parfois jusqu’à six mois durant l’année, pendant la saison de pluie. Il s’ensuit de fortes contraintes sur le développement économique et social de la population rurale. Les urbains paient eux aussi cette situation au travers de surcoût d’approvisionnement en produits vivriers.

I.15. Face à l’étendue du réseau des routes rurales estimé à plus de 34 000 km³, toutes les actions antérieures et en cours restent insuffisantes et manquent d’une approche suffisamment cohérente et générique sur le plan national pour améliorer le transport en milieu rural.

I.16. **Stratégie.** L’étude de la stratégie des transports réalisée en 1999⁴ a mis en relief: l’absence d’une politique d’aide à la gestion de l’entretien des pistes rurales, l’incertitude qui plane sur le mécanisme de financement de développement des transports en milieu rural et l’absence de coordination des actions.

I.17. Ayant pris conscience de l’importance du sous-secteur des transports et en particulier de la nécessité de son amélioration, le gouvernement l’a retenue comme l’une de ses priorités d’intervention et s’est engagé à élaborer une stratégie la concernant. Cette stratégie en cours d’élaboration grâce à l’appui technique du PTMR/SSATP et à l’appui financier de la Banque mondiale à travers le Projet d’appui au programme national du transport (PAProNaT) devra servir de cadre de référence pour toute intervention dans le domaine du transport en milieu rural. Une description succincte des principaux programmes et projets en cours figure en annexe 2.

I.18. **Montage institutionnel des travaux routiers.** La conception, la programmation et la mise en œuvre des programmes de construction et d’entretien des routes et autres infrastructures de transport routier sont du ressort de la Direction des routes (DR) du Ministère des travaux publics et des transports (MTPT), qui est donc, pour ainsi dire, le maître d’œuvre de la politique gouvernementale dans le sous-secteur routier. Mais les pistes rurales ne bénéficient pas d’une attention particulière de la part du MTPT, ce qui fait qu’au niveau national, le pôle réel de gestion de ces infrastructures n’est pas particulièrement visible.

I.19. Le financement des travaux neufs et d’entretien périodique a été, outre la contribution de l’Etat, assuré en majeure partie par des bailleurs de fonds, en premier lieu la Banque mondiale et l’Union européenne, comme le montre la liste des activités des bailleurs de fonds en annexe 3. Avec les ressources pétrolières, il est prévu que le Tchad investisse dans le domaine des travaux neufs et d’entretien périodique. Des consultations ont été lancées dès cette année pour les études techniques détaillées de justification économique, l’élaboration des dossiers d’appel d’offres, la reconnaissance et l’élaboration des matricules sur un tronçon de 2 640 km de routes en terre sur financement des ressources pétrolières (voir annexe 4).

I.20. Les activités liées à l’entretien courant du réseau prioritaire sont entièrement supportées par l’Etat et gérées par le Fonds d’entretien routier (FER). Les ressources actuelles du FER qui est alimenté par les redevances d’affrètement et des taxes à l’essieu et par 40 pour cent de la redevance pétrolière, ne permettent de prendre en charge que l’entretien de 4 000 km. Il n’existe pas d’autres

³ Appui à la définition de la stratégie des transports; Louis Berger 1999–2000.

⁴ Ibidem.

sources de financement de l'entretien routier, le processus de privatisation de la Cotontchad ayant privé les pistes cotonnières des moyens jadis mobilisés par cette société pour assurer leur entretien.

I.21. *Les contraintes majeures* du secteur du transport en général et de celles du transport en milieu rural en particulier peuvent être résumées comme suit:

- l'insuffisance des ressources financières;
- l'immensité du territoire;
- l'agressivité du climat;
- les coûts élevés des travaux d'aménagement des pistes rurales;
- l'absence de politique d'entretien courant des routes rurales permettant d'assurer la pérennité des investissements engloutis dans la réhabilitation;
- l'absence de législation dans le domaine de la classification des routes;
- la faiblesse de l'encadrement technique.

I.22. *Atouts*. Malgré ces goulots d'étranglements, l'on doit noter qu'il existe cependant des atouts qui devraient faciliter les interventions dans le secteur. On peut citer, entre autres:

- la prise de conscience par le gouvernement et les populations de la nécessité des interventions;
- la disponibilité de nouvelles ressources financières grâce à l'admission du Tchad à l'initiative PPTE, et à l'exploitation du pétrole;
- le choix fait par le Tchad de procéder à la décentralisation du pays, ce qui devra à moyen terme permettre aux communautés rurales de disposer et gérer des ressources propres dans le secteur des routes rurales;
- la disponibilité de la main d'œuvre dans les zones à forte concentration de populations, condition indispensable pour l'emploi des techniques HIMO;
- le relief qui présente en général peu de dénivelés.

II. ZONE DU PROJET

I.23. La zone du projet concerne en priorité les régions où seront mis en œuvre les projets retenus dans le cadre du PNIMT. Il s'agit des projets « *Promotion d'aménagements hydroagricoles maîtrisés par les exploitants* », « *Intensification des systèmes agropastoraux dans les zones de concentration du bétail* » et « *Développement de la filière gomme arabique au Tchad* ».

I.24. Elle couvre toute la zone soudanienne et la majeure partie de la zone sahéenne (voir carte en annexe 1).

- La zone soudanienne, d'une superficie de 130 000 kilomètres carrés est située dans la partie méridionale du pays et couvre administrativement, les régions du Logone occidental, du Logone oriental, des deux Mayo Kebbi, du Moyen Chari, du Mandoul et de la Tandjilé. Cette région dispose de potentialités et de ressources par l'intermédiaire de productions importantes dans le domaine agricole (coton, vivriers, canne à sucre, etc.).

L’essentiel des industries du Tchad (la Cotontchad, les brasseries du Logone, la manufacture des cigarettes, la compagnie sucrière) est localisé dans cette région. En année de production normale, le surplus de produits vivriers à transporter dans la zone s’élève à plus de 200 000 tonnes. Et le trafic moyen annuel sur les pistes de la région se situe entre 4 à 9 véhicules/jour, toutes catégories confondues. Avec un entretien normal des pistes, il est envisagé une croissance du trafic au moins égal à celui du taux de croissance de la population qui est de 2,5 pour cent⁵.

- Dans la zone sahélienne, le projet couvrira les régions du Chari Baguirmi, de Hadjer Lamis, du Guéra et du Barh–Azoum du Biltine et du Batha. Il s’agit des zones de prédilection de la gomme arabique, renfermant plus de 80 pour cent de la production nationale estimée à 15 000 tonnes, et d’élevage par excellence. La population de la zone est estimée à environ 2,5 millions d’habitants, représentant 31 pour cent de la population totale du pays répartie sur une superficie de près de 600 kilomètres carrés.

I.25. Une première liste des pistes et routes, sans distinction entre routes nationales saisonnières et routes secondaires, a été dressée au cours de l’atelier de validation du PNIMT. Cette liste qui a fait l’objet d’un tri, a été complétée par la liste des pistes retenues dans le cadre des trois autres projets du PNIMT et par quelques pistes cotonnières prioritaires de l’étude BCEOM.⁶ Pour rester dans le cadre des objectifs du PNIMT, ce projet se limitera aux pistes rurales c’est-à-dire aux voies faisant partie des routes du réseau tertiaire ou des pistes locales. Au total, un linéaire de 1 500 km de pistes est retenu pour la première phase du projet,⁷ soit en moyenne, 300 à 400 km de pistes à aménager par an. La liste détaillée des tronçons figure en annexe 5.

III. JUSTIFICATION

I.26. Les problèmes rencontrés par les couches sociales défavorisées sont aggravés par l’absence ou l’inexistence des infrastructures routières. A titre d’illustration, de nombreux villages de la région du Boum Kébir et du département du Lac Iro (région du Moyen Chari), producteurs par excellence de céréales sont inaccessibles pour des périodes pouvant aller jusqu’à 6 mois pendant la saison des pluies. Dans ces régions enclavées à forte production agricole, il est fréquent que des récoltes excédentaires pourrissent au point de ramassage.

I.27. La marche, le portage sur la tête et le transport à dos d’animal sont les principaux moyens de transport, pour 80 pour cent de la population vivant dans des communautés rurales, pour aller chercher de l’eau, du bois et pour se rendre au marché, à l’école ou au centre médical. Selon l’enquête démographique et de santé au Tchad 1996–1997 concernant les femmes en milieu rural, 75 pour cent des femmes ont à parcourir 15 km pour atteindre un établissement secondaire et 75 pour cent sont très éloignées d’un hôpital public de santé (70 km).

I.28. La mauvaise qualité des routes rurales et des routes d’accès reliant les villages, les zones de cultures et les marchés et l’inadaptation des services de transport rural se traduisent pour les populations par des dépenses très élevées pour se déplacer. Ce manque de mobilité limite fortement les échanges et le commerce entre villages et centres urbains.

⁵ *Etude sur la stratégie d’aménagement et d’entretien des pistes rurales prioritaires de la zone soudanienne du Tchad*. Janvier 2000.

⁶ Ibidem.

⁷ La première phase du projet est prévue sur 5 ans, avec une période effective de réalisation des travaux d’aménagement de 4 ans.

I.29. L’amélioration des conditions de transport constitue donc une des conditions sine qua non pour améliorer les conditions de vie des populations et partant, réduire la pauvreté en milieu rural.

I.30. Le projet de désenclavement des zones de production en milieu rural par la réhabilitation et l’entretien des pistes rurales s’intègre parfaitement dans le pilier n° 2 du PDDAA et s’inscrit aussi bien dans les priorités du gouvernement en matière de développement des régions rurales notamment: (i) dans l’axe 2 de la SNRP qui cible le développement des infrastructures de base et l’accroissement durable de la production rurale; et (ii) dans le cadre de la stratégie sectorielle des transports pour la période 2000–2009 qui vise l’amélioration des transports en milieu rural.

I.31. Le projet sera mis en œuvre suivant le processus de développement communautaire et les méthodes HIMO seront employées chaque fois que les conditions pour l’exécution des travaux le permettront. Cette approche doit pallier aux insuffisances des projets antérieurs ou en cours qui n’ont pas impliqué suffisamment les différents acteurs concernés dans toutes les étapes d’élaboration et de mise en œuvre des projets. Il s’agit ainsi d’assurer la pérennité des investissements projetés.

IV. OBJECTIFS DU PROJET

I.32. L’*objectif du projet* est de contribuer à l’amélioration des conditions d’accès aux marchés des populations rurales des zones à fortes potentialités économiques. Cet objectif vise à contribuer à atteindre l’objectif global du gouvernement du Tchad qui est de lutter contre la pauvreté en améliorant les conditions de vie des tchadiens.

I.33. De manière *spécifique*, le projet envisage de:

- faire participer les populations des zones rurales à la planification, la mise en place et l’entretien de 1 500 km de pistes rurales;
- faciliter l’accès des populations des zones rurales aux marchés et autres biens et services de base;
- réduire les coûts de transport des personnes, produits agricoles et autres marchandises et augmenter ainsi le flux des produits sur les marchés;
- valoriser la main d’œuvre locale pour l’exécution des travaux sur les pistes rurales.

I.34. Les *résultats attendus* sont:

- l’identification des besoins en transport des populations rurales est réalisée de manière participative avec les bénéficiaires;
- les techniques à haute intensité de main d’œuvre sont introduites dans les travaux de réhabilitation et d’entretien des pistes;
- des structures dynamiques de gestion et d’entretien des pistes au niveau local sont mises en place;
- 100 pour cent des pistes construites et réhabilitées sont entretenues;
- le trafic est rendu permanent sur le réseau des pistes du projet durant la majeure partie de l’année.

V. DESCRIPTION DU PROJET

I.35. Le projet consiste à aménager les pistes rurales à vocation agricole afin de les rendre carrossables pendant la majeure partie de l’année et de mettre en œuvre un système d’entretien viable. Les activités à entreprendre tiendront compte des expériences antérieures et des projets en cours. Elles seront basées sur une démarche de participation des bénéficiaires à toutes les phases du projet. Une première phase du projet qui devra durer 5 ans, permettra de mettre en place et valider les options stratégiques pour l’identification des besoins prioritaires et les méthodes d’intervention viables sur les pistes rurales.

I.36. **Stratégie et technique de réhabilitation et construction.** Pour tenir compte des volumes de trafic généralement très faibles, de l’étendue des besoins et des capacités des populations à participer aux travaux d’entretien, les travaux d’aménagements des pistes devront se concentrer sur les traitements des points critiques en priorité. Ces travaux consisteront donc à la construction et à la réhabilitation des ouvrages d’art, le rechargement dans les zones marécageuses, les purges, etc. Les expériences montrent que les tronçons difficiles représentent environ 10 à 20 pour cent du linéaire total. Les coûts des travaux à réaliser seront estimés sur la base de ces considérations.

I.37. La stratégie de réhabilitation doit se baser sur des réponses à des demandes étayées par une contribution effective (financière et main d’œuvre) des bénéficiaires aux travaux. Une telle stratégie peut paraître discriminatoire dans la mesure où elle disqualifie les villages disposant de peu de ressources. Dans l’état actuel d’impossibilité de garantir autrement la pérennité des investissements à réaliser, le choix est simple « ça ou rien ».

I.38. **Stratégie d’entretien:** On distingue les travaux d’entretien périodique et ceux d’entretien courant. *Les travaux d’entretien périodique* se limiteront à consolider les travaux de réhabilitation par la reprise des dégâts sur les ouvrages d’assainissement, le reprofilage et compactage de la chaussée, les transferts d’axe éventuels et des apports ponctuels de matériaux en couche de roulement. Leur réalisation se fera entre deux réhabilitations soit 5 ans après et devra être confiée à des entreprises locales. *L’entretien courant* comprendra la limitation de la végétation sur l’emprise, des apports très ponctuels de matériaux, le maintien en état de fonctionnement des ouvrages de drainage (curage des fossés et passages busés, protection des ouvrages), le reprofilage léger des sections dégradées, toute intervention légère de sauvegarde de la chaussée et la gestion des barrières de pluies. Les travaux consisteront essentiellement en tâches manuelles de cantonnage et des interventions ponctuelles pour des réparations de la surface circulaire.

I.39. **Le cycle d’entretien des pistes** sera de 10 ans, période au cours de laquelle se succèdent à intervalle régulier les opérations de réhabilitation, d’entretien courant et d’entretien périodique. A l’issue du cycle un nouveau cycle est ré-initialisé.

Année	Travaux programmés
Année 0	Réhabilitation
Années 1, 2, 3 et 4	Entretien courant
Année 5	Entretien périodique
Années 6, 7, 8 et 9	Entretien courant
Année 10	Réinitialisation du cycle

I.40. La stratégie d’entretien est basée sur la prise en charge de l’entretien courant par les bénéficiaires. L’entretien périodique sera réalisé par l’Etat avec une contribution à hauteur de 25 pour cent des bénéficiaires. Des protocoles d’entente seront établis entre les bénéficiaires et l’Etat pour la mise en œuvre de cette stratégie d’entretien. Les contenus de ces protocoles devront être définis lors des étapes ultérieures du montage du projet en associant les différents acteurs concernés.

I.41. **Dispositif institutionnel.** L’idéal aurait été, dans un système décentralisé, d’instituer des structures qui permettraient de prendre effectivement en charge la politique d’entretien et de gestion du réseau des pistes en cohérence avec les structures de l’Etat et les autres acteurs concernés. Le schéma adopté par certains pays se présente comme suit:

- La communauté rurale, collectivité décentralisée de base, disposant de crédits pour le fonctionnement et les investissements, assure le rôle de maître d’ouvrage.
- Au niveau de chaque village riverain, un comité villageois d’entretien des pistes (CVEP) est créé pour assurer la gestion des travaux d’entretien notamment: l’identification et la programmation des travaux, la sensibilisation, la mobilisation et l’organisation des villageois pour leur exécution, etc.
- Au niveau des conseils ruraux, est mis en place un service cantonal de gestion des pistes, auquel seraient rattachés les CVEP.
- Au niveau du département ou de la région, une cellule de coordination est chargée de piloter la mise en œuvre de la politique départementale ou régionale de gestion des pistes.
- Les ONG, bureaux d’études, PME et les projets existants fournissent l’appui technique nécessaire aux collectivités rurales concernées.
- Au niveau central, les services des ministères concernés par les pistes assurent le suivi et l’appui de la mise en œuvre de la politique en matière de pistes rurales.

I.42. En attendant la décentralisation effective des pouvoirs publics, qui n’est pas pour demain, même si le processus est en cours, le schéma ci-dessus doit être aménagé pour être applicable comme cadre institutionnel du projet. Il faut donc prévoir:

- Un partenaire potentiel au niveau villageois, capable de mobiliser la contrepartie pour les travaux de réhabilitation et la prise en charge de l’entretien courant. Il peut s’agir d’une association villageoise, d’un groupement d’acteurs économiques, d’une commune, etc. Ce partenaire devra assurer le rôle de maître d’ouvrage et devra mettre en place des structures villageoises similaires à celles ci-dessus pour assurer la gestion des travaux d’entretien notamment; l’identification et la programmation des travaux, la sensibilisation, la mobilisation et l’organisation des villageois pour leur exécution, etc.
- Pour des raisons d’efficacité, la maîtrise d’ouvrage déléguée pourrait être confiée à la Direction générale du génie rurale et de l’hydraulique agricole (DGRHA) et la maîtrise d’œuvre au MTPT suivant le schéma adopté par le PRPH.⁸ Il faut noter que dans le cadre de la décentralisation des structures étatiques, la DGRHA et le MTPT disposent des représentations au niveau régional (4 subdivisions du GR et 6 délégations du MTPT). Compte tenu des insuffisances de compétences et du manque d’expérience de la DGRHA

⁸ Projet de réhabilitation et d’entretien des pistes suivant les techniques HIMO dans la région du Mayo Kebbi.

en matière de conduite de projets de routes rurales, il faudrait mettre en place une assistance technique pour appuyer cette direction.

- La mise en œuvre du projet devra s'appuyer sur des intermédiaires compétents (ONG, associations caritatives, etc.) pour réaliser la planification rurale participative, contribuer au montage des projets et assurer l'encadrement technique des populations.

I.43. **Les principes de base** suivants doivent guider la conception et la mise en œuvre du projet:

- L'amélioration des pistes doit suivre une logique de continuité du réseau; c'est-à-dire que l'aménagement de tronçons d'une piste ne doit être envisagé que si celle-ci se branche sur une autre route ou piste de niveau de service au moins égal à celui qui sera apporté.
- Le niveau de service doit être défini en fonction des besoins minima des usagers et de leur capacité à assurer l'entretien.
- La gestion des pistes aménagées doit être participative, c'est-à-dire en impliquant les différents acteurs concernés au processus de planification, de mise en œuvre des travaux et de gestion ultérieure.

I.44. **Options techniques de réalisation.** On privilégiera, si les conditions le permettent, l'emploi des méthodes HIMO dans tous les travaux d'aménagement des pistes rurales dans le cadre du projet. Les techniques HIMO ont pour avantage de redistribuer les revenus aux populations et de les familiariser aux nouvelles techniques. Il faut noter que l'emploi des méthodes HIMO n'est pas systématique, il dépend de certaines conditions comme la densité de populations, la proximité des matériaux, l'éloignement des chantiers, le calendrier des activités des populations, etc.

I.45. **Critères de sélection des pistes.** Tout en restant dans le cadre des principes ci-dessus énoncés, les aménagements dans le cadre de ce projet ne concerneront, comme cela a été dit plus haut, que les infrastructures de transport rural, c'est-à-dire les routes du réseau tertiaire et les pistes locales. Les interventions sur les routes du réseau secondaire pourront être, si elles ne sont pas trop importantes, exceptionnellement envisagées et ne devront servir qu'à assurer la continuité d'un réseau aménagé.

I.46. Le projet est articulé autour des trois composantes suivantes:

1. Création et réhabilitation des pistes.
2. Entretien des pistes construites et réhabilitées.
3. Coordination et gestion du projet.

I.47. Les principales tâches identifiées pour chaque composante (voir cadre logique en annexe 6) sont les suivantes:

Composante 1: Construction, réhabilitation des pistes

Sous-composante 1.1: Planification participative des infrastructures

- Elaborer un diagnostic suivant l'approche participative niveau village (APNV) dans le but d'identifier les problèmes des populations et leurs besoins de développement et mettre en exergue les contraintes liées au transport (activités à confier à des ONG);

- Etablir le profil pauvreté–transport⁹ (activités à confier à des ONG);
- Sensibiliser et informer les populations afin qu’elles puissent adhérer et participer en toute connaissance à toutes les phases du projet;
- Identifier les opérateurs privés susceptibles de participer à la réalisation du projet;
- Mettre en place un programme de renforcement des capacités des populations et des opérateurs privés;
- Aider les populations dans l’identification des sources de financement et partenariat au niveau local de l’entretien des pistes.

I.48. La participation souhaitée des populations ne doit pas se limiter, comme par le passé à des engagements théoriques confinés dans les documents et jamais mis en œuvre. Les actions de sensibilisation doivent amener les populations à s’investir dans le projet d’aménagement. En analysant les investissements à faire, en se prononçant sur la manière de les réaliser et de garantir leur maintenance par la suite, les populations seront amenées à considérer la piste comme un bien leur appartenant et dont le maintien en bon état est indispensable à l’amélioration de leur bien-être et de leur niveau de vie.

I.49. L’identification des solutions aux problèmes de transport doit par ailleurs s’inscrire dans l’approche du Projet d’appui au programme de développement local (PROADEL) cofinancé par la Banque mondiale et l’AFD qui comprend une sous-composante « *Diagnostic participatif communautaire, élaboration des plans de développement locaux et mise en place des comités de décision* ».

Sous-composante 1.2: Réalisation des travaux

I.50. Il s’agit de la sous-composante technique, chargée d’assurer la maîtrise d’œuvre du projet. Les principales tâches identifiées sont:

- Participer avec l’équipe de la Composante 1 et les populations à l’identification des pistes et ouvrages qui demandent des interventions.
- Retenir les options techniques de construction, réhabilitation et entretien (traitement des points critiques, pistes élaborées, HIMO, travaux mécanisés).
- Préparer les dossiers de consultation pour les études de faisabilité technique économique et environnementale des tronçons retenus.
- Identifier et renforcer les compétences locales (PME, bureaux d’études, ONG).
- Participer à la préparation des dossiers d’appel d’offres (DAO) des travaux.
- Préparer les termes de référence des études et des missions de supervision et contrôle des travaux.

⁹ Le PPT consiste à superposer la carte de la pauvreté dans la zone étudiée avec les contraintes de transport afin de mettre en relation les indicateurs sur les moyens d’existence et le niveau de vie avec ceux de l’accessibilité et la mobilité.

- Procéder à la sélection des PME et bureaux d’études pour la réalisation des études, des travaux, la surveillance et le contrôle.
- Veiller à la bonne exécution des travaux.
- Participer à la mise en place du dispositif institutionnel de gestion du projet.
- Etablir les protocoles d’accord entre les différents acteurs concernés (populations, opérateurs privés, Etat).

Composante 2: Entretien des pistes

I.51. Les principes de mise en œuvre de cette composante sont à discuter et établir avec toutes les parties prenantes dès la réalisation des activités de la Composante 1. Les principales tâches à mettre en œuvre au niveau de la Composante 3 sont les suivantes:

- Aider les populations à mettre en place des structures locales de gestion et de financement de l’entretien des pistes.
- Renforcer les capacités des structures locales en matière de gestion et suivi de planning d’entretien des pistes et ouvrages.
- Aider les structures locales à mettre en œuvre et contrôler les programmes de travaux d’entretien.
- Veiller à la bonne exécution des travaux.

Composante 3: Coordination et gestion du projet

I.52. Cette composante vise, la gestion administrative et financière du projet. Elle devra:

- S’assurer du bon déroulement de l’ensemble du projet.
- Animer et coordonner l’ensemble des actions et des interventions des différents partenaires.
- Etablir les modes de collaboration avec l’administration tchadienne.
- Veiller et rendre compte de la gestion efficace et transparente du point de vue administratif et financier du projet.

I.53. Un chronogramme des activités est présenté en annexe 7.

VI. COÛTS INDICATIFS

I.54. L’estimation des coûts du projet est inspirée des budgets de projets similaires, les détails par composante font l’objet de l’annexe 8. Concernant la partie fonctionnement, les coûts ont été estimés en tenant compte des structures d’appui proposées et des besoins en assistance technique. Pour les coûts des travaux, les coûts utilisés sont ceux du PRPH dont les techniques employées sont presque identiques à celles du projet. Néanmoins, ces coûts moyens ne tiennent pas compte des disparités qu’il peut y avoir entre les différentes régions du pays.

Tableau 2: Coûts globaux du projet			
Désignation	Montant (millions FCFA)	%	Montant (millions \$EU)
Composante 1: Réhabilitation et construction de pistes	12 197 500	75,3%	22 588
1.1 Ateliers national et régionaux de lancement du projet	25 000		46
1.2 Diagnostic participatif suivant l'APNV	135 000		250
1.3 Formations	135 000		250
1.4 Voyage d'études	50 000		93
1.5 Renforcement des capacités	132 500		245
1.6 Construction des pistes	1 650 000		3 056
1.7 Réhabilitation	9 900 000		18 333
1.8 Projets connexes	170 000		315
Composante 2 : Entretien des pistes construites ou réhabilitées	1 680 000	10,4%	3 111
2.1 Renforcement des capacités	480 000		889
2.2 Entretien courant	1 200 000		2 222
Composante 3 : Coordination et gestion du projet	2 329 150	14,4%	4 313
3.1 Véhicule et équipement	272 750		505
3.2 Coûts de personnel	611 100		1 132
3.3 Fonctionnement	436 200		808
3.4 Assistance technique	951 100		1 761
3.5 Audit externe	50 000		93
3.6 Comité de pilotage	8 000		15
Total coûts de base	16 206 650	100%	30 012
Imprévis 10%	1 620 665		3 001
Total général	17 827 315		33 014

VII. SOURCES DE FINANCEMENT ENVISAGÉES

I.55. Comme mentionné plus haut, le réseau pris en charge par le projet est le réseau des pistes locales et, de manière exceptionnelle, le réseau des pistes d'intérêt régional dans l'objectif essentiellement d'assurer la continuité des pistes locales aménagées.

I.56. En tenant compte des expériences antérieures et de la stratégie de réhabilitation et entretien proposée, trois principales sources de financement sont envisagées pour le projet:

- L'Etat et les bailleurs de fonds devront prendre en charge les travaux de construction, réhabilitation et d'entretien périodique des pistes. Les partenaires à savoir l'Union européenne, l'Agence française de développement (AFD), la République fédérale allemande par le biais de la KfW, la Banque africaine de développement (BAD), la Banque islamique de développement (BID), la Banque arabe de développement en Afrique (BADEA) interviennent déjà dans le domaine au Tchad. Le gouvernement pourra apporter sa contribution à partir des ressources pétrolières. C'est aussi l'occasion pour le gouvernement de démontrer aux populations qu'il redistribue les ressources pétrolières sur des bases équitables. D'autres sources de financement tels que les fonds PPTE, les fonds du NEPAD et le PAM dans le cadre du programme « Vivres contre travail » pourront être sollicités.

- Bénéficiaires, les collectivités locales, les acteurs économiques et autres usagers des pistes devront prendre en charge une partie des travaux de construction, de réhabilitation et de l’entretien périodique et assurer entièrement l’entretien courant. Les populations bénéficiaires pourront participer financièrement et physiquement aux travaux en fonction de leur situation socioéconomique.

I.57. La répartition des contributions en milliers de FCFA des différents acteurs concernés se présentent comme suit:

Sources	Construction Réhabilitation		Entretien courant		Gestion projet		Total	
	%	Montant	%	Montant	%	Montant	%	Montant
Gouvernement	30%	3 659 250	25%	420 000	10%	232 915	27%	4 312 165
Partenaires financeurs	60%	7 318 500		0	90%	2 096 235	58%	9 414 735
Bénéficiaires	10%	1 219 750	75%	1 260 000		0	15%	2 479 750
Total	100%	12 197 500	100%	1 680 000	100%	2 329 150	100%	16 206 650

I.58. Les charges de fonctionnement et autres dépenses devront entièrement être financées par l’Etat et les bailleurs de fonds. Les impôts et taxes seront pris en charge par l’Etat.

VIII. BENEFICES ATTENDUS

I.59. Dans le cadre des projets d’aménagements des pistes rurales, les bénéfices attendus, économiques et sociaux, se présentent sous différentes formes pour les bénéficiaires directs et les différentes catégories d’usagers.

I.60. **Les avantages sociaux.** Les pistes rurales en bon état et les moyens de transport adéquats permettront aux populations d’avoir accès plus facilement et sûrement aux services socioéconomiques notamment les centres de santé, les écoles, l’administration, les marchés. Ceci aura un impact significatif sur l’amélioration des conditions de vie des bénéficiaires. Pour illustrer ces avantages, on peut citer: le cas des femmes, décédées suite à des accouchements difficiles faute de possibilité d’accès à un centre de santé à cause de l’impraticabilité des routes ou par manque de moyens adéquats de transport; celui des écoles abandonnées précocement par les enseignants à cause de l’isolement des villages pendant certaines périodes de l’année. Ces avantages sont difficilement quantifiables en termes monétaires et ne peuvent pas être pris en compte dans une analyse classique coûts/avantages.

I.61. **Les avantages économiques:**

- **Accès aux marchés et aux villes.** Le désenclavement des zones de production en milieu rural par la construction, la réhabilitation et l’entretien des pistes joue un rôle essentiel dans l’amélioration de l’accès aux marchés. Il a un effet dynamique sur le tissu économique et les marchés nationaux et particulièrement sur les marchés primaires et secondaires, lieux de collecte des produits agricoles, d’élevage, de pêche et autres produits forestiers non ligneux (tels que la gomme arabique). Ils représentent aussi bien des lieux de collecte de produits agricoles que de distribution des produits de première nécessité et autres biens marchands. Les prix des denrées et équipements en provenance des villes vont diminuer avec la chute des coûts de transport et la très probable multiplication de l’offre.

- *Augmentation de la production.* Les pistes rurales en bon état et les moyens de transport adéquats permettront l’acheminement des produits agricoles vers les marchés et les centres urbains. Il y aura des effets induits positifs sur le développement des productions du secteur agricole qui constituent l’une des sources de revenu la plus importante des populations rurales et contribuent actuellement pour plus de 21 pour cent au PIB. En plus d’autres activités économiques, telles que l’artisanat, la cueillette, la petite transformation vont devenir plus prospères.
- *Création d’emplois.* La mise en œuvre de techniques à haute intensité de main d’œuvre (HIMO) pour les travaux d’aménagement et d’entretien des pistes permettra de créer des emplois et constituer des sources de revenu supplémentaire pour les populations riveraines.

IX. DISPOSITIFS INSTITUTIONNELS DE MISE EN ŒUVRE

I.62. Le dispositif institutionnel du projet devra s’intégrer dans celui proposé dans le document du PNIMT, qui est lui-même calqué sur le mécanisme mis en place en 1999 par le gouvernement pour assurer la préparation, le suivi et l’exécution de la consultation sectorielle sur le développement rural.

I.63. Pour le projet lui-même, le dispositif de mise en œuvre comprend : un comité de pilotage du projet, une coordination nationale, deux coordinations régionales (une installée dans la zone soudanienne et la seconde dans la zone sahélienne).

I.64. L’unité de coordination centrale, logée au sein de la Direction générale du génie rural et de l’hydraulique agricole sera composée : (i) d’un coordonnateur national, ingénieur routier ou du génie rural ; (ii) d’un spécialiste en socioéconomie et suivi et évaluation ; et (iii) d’un responsable financier ; qui seront recrutés sur la base d’un appel d’offres national. L’unité sera également dotée d’un pool administratif (secrétariat, chauffeur). L’unité de coordination sera appuyée par des experts internationaux et nationaux : experts ingénieurs routiers ou génie rural spécialisés dans les travaux des pistes rurales, des experts économiste, sociologue, etc. Ils devront aider au lancement du projet et assurer la formation des cadres nationaux.

I.65. Les unités régionales seront chargées sur le terrain de l’exécution et du suivi des activités du projet. Elles devront assurer le relais entre la coordination nationale et le niveau régional. Pour une question d’efficacité, elles devront bénéficier d’une autonomie de gestion financière et technique. Elles seront composées : (i) d’un coordonnateur régional, ingénieur routier ou du génie rural, (ii) d’un ingénieur routier ou du génie rural, (iii) d’un spécialiste en socioéconomie rurale et suivi et évaluation, (iv) d’un responsable financier, d’une équipe d’animateurs. Les unités régionales seront également dotées d’un pool administratif (secrétariat, chauffeur).

I.66. Le Comité de pilotage aura pour rôle de définir et arrêter les grandes orientations qui traduisent les grandes options politiques du secteur. Il est composé de différents départements ministériels concernés de représentants de l’administration locale et de la société civile.

I.67. Les comptes et la gestion du projet seront vérifiés annuellement par un cabinet d’audit comptable indépendant, qualifié, recruté sur la base d’un appel d’offres national.

I.68. L’option à retenir pour le projet est de faire exécuter les travaux par des prestataires de services constitués de PME et bureaux d’études enregistrés au Tchad. Les bureaux d’études auront à

réaliser les études techniques et la surveillance des travaux, les PME seront chargées d’exécuter les travaux.

I.69. Les bénéficiaires et autres usagers des pistes devront s’organiser en associations villageoises et devront prendre en charge dans le court terme la gestion de l’entretien des pistes et dans le long terme, devenir les maîtres d’ouvrage de certaines pistes et pour cela, être formé et responsabilisé dans la planification et la programmation des travaux.

X. BESOINS EN ASSISTANCE TECHNIQUE

I.70. Le Tchad ne dispose pas de ressources humaines ayant une expérience approfondie dans le domaine de la réhabilitation et l’entretien des pistes rurales suivant les techniques HIMO. Pour cela, il sera indispensable d’avoir recours à une assistance technique pour mener à bien certaines activités prévues.

Tableau 4: Répartition des besoins en assistance technique

Profils et types d’appui des experts internationaux	Nombre	Durée
Economiste de transport ou ingénieur du génie civil/rural expérimenté dans les travaux de réhabilitation des pistes suivant les techniques HIMO pour l’appui à la coordination centrale du projet	1	4 ans
Ingénieur du génie civil/rural (formateur) ayant une bonne expérience des travaux de réhabilitation des pistes suivant les techniques HIMO	1	2,5 ans
Sociologue, spécialiste de développement communautaire, formateur	1	2 ans

XI. PROBLEMES EN SUSPENS ET ACTIONS PROPOSEES

I.71. En l’absence de stratégie définissant clairement les grands principes de mise en œuvre des projets de pistes rurales, plusieurs questions doivent être examinées de manière approfondie lors de la phase de l’étude détaillée de faisabilité du projet. Il s’agit notamment des questions touchant les aspects institutionnels, organisationnels, financiers de mise en œuvre du projet. Le projet sera amené à collaborer étroitement à l’élaboration de la stratégie nationale en cours.

I.72. *Aspects institutionnels.* La question des responsabilités de la gestion et de la maîtrise d’ouvrage des pistes à aménager doit être résolue. Il faudra réfléchir à un montage institutionnel qui puisse définir clairement aux différentes étapes, le partage des responsabilités entre les différents acteurs concernés tout en tenant compte du processus de décentralisation en cours. Quelque soit le montage institutionnel retenu, il faudra définir les organes impliqués au niveau national, régional et local, leurs compositions, attributions et moyens. Des modèles de contrats doivent être établis pour régir ces relations.

I.73. *Aspects financiers.* La formule d’organisation institutionnelle qui sera retenue, doit être accompagnée de schémas de partage de coûts entre l’Etat, les collectivités locales, les associations de producteurs, les usagers de la route et éventuellement des bailleurs de fonds. La faisabilité de ces schémas doit être minutieusement examinée. Il est aussi très important de procéder à une analyse des capacités des populations à mobiliser leur part de participation financière et physique parce que l’expérience a montré, que sans étude préalable, il est difficile d’évaluer le niveau de participation en argent et temps que les populations peuvent et sont disposées à apporter pour la réalisation et l’entretien des infrastructures. Il faut noter que l’adhésion des bailleurs de fonds voire même de l’Etat

au projet sera conditionnée par la mise en place d’un mécanisme de financement qui puisse assurer un flux régulier et suffisant de ressources pour l’entretien courant.

I.74. **Aspects techniques.** Il faudra s’accorder sur les critères de sélection des pistes à aménager au niveau de l’administration et des différents acteurs concernés. Les niveaux d’aménagements doivent être obligatoirement définis en concertation avec les populations et les usagers qui auront ensuite à prendre en charge l’entretien. Les techniques HIMO seront privilégiées autant que faire ce peu, et devront être adaptées au contexte des zones où les travaux seront réalisés.

XII. RISQUES POTENTIELS

I.75. Quelques rares projets ont eu à réhabiliter et entretenir les routes rurales en se basant sur l’élimination des points critiques ou/et en employant les méthodes HIMO. Le programme de réhabilitation et d’entretien des pistes rurales à l’aide des techniques HIMO (PRPH) est l’unique à avoir mis en place une stratégie véritable d’entretien des pistes réhabilitées en impliquant les bénéficiaires à toutes les étapes d’élaboration du projet. Il faut noter que toutes ces actions restent encore à l’état d’expérimentation. Il n’existe donc pas encore de méthodes bien rodées qui peuvent être dupliquées sur tout le territoire national.

I.76. A cette étape préliminaire d’élaboration du projet, deux principaux risques peuvent être mis en exergue:

- **L’adhésion à la stratégie de réhabilitation proposée.** Du côté de l’administration comme des usagers, on a à l’esprit qu’une piste construite ou réhabilitée doit permettre une circulation à une vitesse importante et que, de ce fait, les travaux doivent se réaliser tout le long des tronçons et non exclusivement sur les goulots d’étranglements. Il faudrait, dans le cadre de campagnes d’information et de sensibilisation, amener les gens à prendre conscience que les principales considérations lorsque l’on définit les améliorations des pistes rurales sont la fiabilité et la durabilité plutôt que la largeur et la vitesse. Le manque de ressources, le peu de circulation et le fait que l’accès des véhicules tout au long de l’année n’est pas toujours essentiel, font qu’il n’est souvent pas nécessaire, voire possible, de construire des pistes rurales de façon conventionnelle.

Il faudra faire la politique de ses moyens c’est-à-dire qu’avec des ressources limitées, il est préférable d’opter pour une stratégie de réhabilitation réduite à l’essentiel et par conséquent, d’un programme d’entretien « allégé ».

- **La contribution effective des bénéficiaires et des autres acteurs** qui est la condition nécessaire pour s’assurer de la pérennité des investissements n’est jamais obtenue à priori. Plusieurs raisons peuvent être citées, notamment: (i) de tout temps, les routes et pistes ont toujours été considérées comme des domaines publics donc de la responsabilité entière de l’Etat; (ii) les ressources des populations rurales sont très limitées et très mal connues. Une étude au cas par cas doit être réalisée sur les capacités financières réelles des populations bénéficiaires.

I.77. L’adhésion des bénéficiaires à la stratégie d’entretien proposée dépendra dans une large mesure de la convergence d’un certain nombre de conditions qui, si elles ne peuvent être toutes connues à cette phase d’élaboration du projet, concernent les points suivants:

NEPAD – Programme détaillé pour le développement de l'agriculture africaine
Tchad: Profil de projet d'investissement « *Désenclavement des zones de production en milieu rural* »

Conditions favorables	Conditions défavorables
<ul style="list-style-type: none">• Structures communautaires préexistantes fortes• Densité de population suffisante• Densité suffisamment faible entre villages• Existence des matériaux à proximité• Situation critique d'enclavement• Existence d'une tradition de travaux communautaires	<ul style="list-style-type: none">• Approche contraire sur la zone du projet
NB. Chaque condition favorable non remplie deviendra une condition défavorable.	

