

REPUBLIQUE DU TCHAD

UNITE-TRAVAIL-PROGRES

MINISTERE DES INFRASTRUCTURES ET DU
DESENCLAVEMENT

SECRETARIAT D'ETAT

SECRETARIAT GENERAL

DIRECTION GENERALE DES ROUTES

**RAPPORT DE STAGE D'ECHANGES ET
D'AMELIORATION DES CONNAISSANCES DES AGENTS
DES PAYS MEMBRES DU CLRT**

THEME. :

**HISTORIQUE DE LA TRANSSAHARIENNE (RTS) AU TCHAD ET
ANALYSE DE L'EFFICACITE DE LA MISE EN ŒUVRE DE
DEUX(2) PROJETS (MASSAKORY- NGOURI ET NGOURI – BOL)**

PRESENTE PAR :

ACHTA DJIBERT LOOL

KOULOU OUMAR DIAR

Niamey - juillet 2017

INTRODUCTION :	2
I. GENERALITE SUR LA ROUTE TRANSSAHARIENNE (RTS)	3
I.1 Historique des routes au Tchad	3
I.1.1 Situation géographique et climatologique	3
I.1.2 Situation démographique	4
I.1.3 Situation économique	4
II. LES PREMIERES ROUTES CONSTRUITES AU TCHAD	4
II.1 Les routes urbaines	4
II.2 Les routes nationales	4
III. SUCCESSIONS DES REFORMES DE L'ADMINISTRATION DE LA ROUTE	4
IV. PRESENTATION ET CONTEXTE DE LA CONSTRUCTION DE LA ROUTE TRANSSAHARIENNE AU TCHAD	5
IV.1 Section 1 : L'axe N'djamena – Massaguet longueur : 80 km	6
IV.2 Section 2 : L'axe Massaguet-Massakory longueur : 72 km	6
IV.3 Section 3 : L'axe Massakory- Ngouri longueur : 85 km	7
IV.4 Section 4: L'axe Ngouri – Bol longueur: 100km	7
IV.5 Section 5 : L'axe Bol – Liwa longueur: 85 km	7
IV.6 Section 6 : L'axe Liwa –Rig-Rig longueur: 53 km	8
IV.7 Section 7 : L'axe Rig-Rig – Daboua Frontiere Niger longueur:93km	8
V. INTERVENTION DES BAILLEURS DE FONDS SUR DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORTS AU TCHAD	8
VI. PEAGES ROUTIER AU TCHAD	10
VI.1 ENTRETIEN DES ROUTES	10
VI.1.1 Marches de gestion et d'entretien des routes par Niveaux de Services	10
VI.1.2 Projet pilote de la technique GENIS RT	11
VII. ANALYSE DE L'EFFICACITE DE LA MISE EN ŒUVRE DES MARCHES DES TRAVAUX AU TITRE DE DEUX(2) SECTIONS:MASSAKORY – N'GOURI ET N'GOURI – BOL	11
VII.1 Lot1: Massakory– N'gouri (85 km)	11
VII.1.1 Analyse sur l'exécution des Travaux de la route Massakory–N'gouri	12
VII.1.2 Lot2: N'GOURI – BOL (100 km)	13
VII.2.1 Analyse sur l'exécution des travaux de la route N'gouri- Bol	14
VIII. RESULTAT	15
CONCLUSION	16

INTRODUCTION :

Le Tchad est un pays enclavé se trouvant géographiquement au cœur de l'Afrique. Le Gouvernement de la République du Tchad a, dans sa politique de développement, et particulièrement dans le secteur des transports, mis en place une politique d'équipement du pays en infrastructures routières basée sur la Stratégie Nationale des Transports (SNT) et devant aboutir à terme au désenclavement intérieur et extérieur du pays. Pour ce faire, le Tchad a adhéré au projet de la route Transsaharienne (RTS) en 1995. La RTS est une route à vocation régionale orientée vers l'axe Nord-Sud qui doit accroître les échanges commerciaux entre les six(6) pays membres (Algérie, Mali, Niger, Nigeria, Tchad et Tunisie). La RTS est un maillon important des corridors transsahariens, identifiés comme prioritaires par le Programme de Développement des Infrastructures en Afrique (PIDA), pour atteindre les objectifs du NEPAD à l'horizon 2020.

A cet effet, le gouvernement du Tchad s'est engagé à construire avec l'appui des bailleurs des fonds partenaires au développement la section tchadienne de la RTS (axe Ndjamenan-Frontière Niger) longue de 568 km environs. Au stade actuel, l'Axe Ndjamenan – Massakory longue de 152km est effectivement bitumé, par contre les axes Massakory – Ngouri = 85km ; Ngouri – Bol = 100km et RigRig – Frontière Niger = 93kmsont en cours d'exécution, l'axe Bol – Liwa (85 km) est dans la phase de contractualisation et l'axe Liwa – RigRig (53 km) est en instance de financement.

Retenons que le plan d'étude s'articule autour de deux(2) points, à savoir :

1. Historique de la transsaharienne au Tchad ;
2. Analyse de l'efficacité de la mise en œuvre de deux (2) projets (Massakory – Ngouri et Ngouri – Bol) en cours d'exécution.

Pour traiter efficacement ces deux(2) points, nous avons adopté une stratégie basée sur les principaux titres suivants :

- Généralité sur la Route Transsaharienne ;
- Présentation et contexte de la Transsaharienne du Tchad ;
- Analyse de l'efficacité de la mise en œuvre de deux(2) projets en cours d'exécution (axe Massakory – Ngouri et Ngouri – Bol) ;
- Résultats ;

Conclusion.

I. GENERALITE SUR LA ROUTE TRANSSAHARIENNE (RTS)

Au début des années soixante les pays riverains du Sahara Algérie, Mali, Niger, Tunisie rejoin par le Nigeria en 1976 et le Tchad en 1995 ont senti la nécessité de coordonner leurs efforts pour la construction d'une infrastructure routière à même de favoriser leurs échanges et stimuler ainsi réciproquement leurs potentialités socio-économiques. La RTS, longue de 9022 Km est constituée d'un axe principal long de 4.498 km, qui part d'Alger (Algérie) à Lagos (Nigeria), en passant par Zinder (Niger) et de trois axes secondaires qui viennent s'embrancher sur cet axe principal :

- la branche tunisienne qui va de Ghardaïa (Algérie) à Gabès (Tunisie), longue de 866 km;
- la branche malienne qui va de Bamako (Mali) à Tit (Algérie), longue de 2.461 km ; et
- la branche tchadienne qui relie Ndjamena (Tchad) à Zinder (Niger), longue de 1.197 km.

Ce projet est conçu de la volonté des Etats riverains du Sahara de se doter d'une infrastructure visant à :

- * Promouvoir les échanges interafricains (échange commerciaux) ;
- * Améliorer l'économie des pays et les conditions de vie des populations ;
- * Assurer une alternative de transport aux pays enclavés.

En 1960 le Tchad n'est doté d'aucune route revêtue. Il compte en 2016 environ 2331 km de routes bitumées avec une accélération marquée depuis l'exploitation du pétrole en 2003. Aujourd'hui entre la capitale (Ndjamena) et la frontière avec le Niger, la route est bitumée sur 152km tandis que les 416 km restants sont saucissonnés en 5 lots dont trois(3) en cours d'exécution, un(1) en phase de passation des marchés et le dernier en instance de financement.

L'objectif de la route transsaharienne est de mettre en place les voies de communication en mesure de relier les ports méditerranéens d'Alger et de Gabès aux capitales des pays subsahariens : Bamako, Niamey, Lagos et N'Djaména.

La géographie et l'histoire révèlent que les échanges commerciaux entre les pays sahariens existent depuis fort longtemps, ce qui témoigne d'une forte complémentarité.

Le projet de la Route Transsaharienne a avancé au gré des capacités de financement de chaque pays soit les fonds propres (Algérie, Tunisie, Nigeria), soit avec le concours des bailleurs de fonds, cas du Tchad, du Mali et du Niger. La situation sur l'avancement des travaux par pays se présente comme suit :

Algérie : 90% ;
Tunisie : 100% ;
Mali : 66% ;
Nigéria : 100% ;
Niger : 22,35% ;
Tchad : 27%.

I.1 Historique des routes au Tchad

I.1.1 Situation géographique et climatologique

Situé en Afrique Centrale à une altitude moyenne de 200 mètres, le Tchad est un grand pays sahélo-saharien qui s'étend sur 2 000 km du Nord au Sud et sur 1.000 km d'Est en Ouest, couvrant une superficie de 1.284.000 km² et confronté à d'importantes distances de transport routier.

Pays sans littoral donc, il est situé au cœur de l'Afrique Centrale à plus de 1800 km du port le plus proche Douala (au Cameroun). Il partage 5 676 km de frontières avec 6 pays limitrophes (le Cameroun, le Nigeria, le Niger, la RCA, Libye et le Soudan).

Du point de vue géomorphologie, le territoire Tchadien se caractérise par un relief très peu accidenté dans sa majeure partie et fortement accidenté à ses frontières avec la Libye et le Soudan et renferme deux grandes plaines séparées par le massif central du Guéra : la plaine nord et la plaine sud.

Sur le plan climatique, le Tchad présente un climat continental chaud et sec qui se subdivise en trois grandes zones agro-climatique :

- **Une zone désertique au Nord**, recevant des précipitations annuelles inférieures à 300mm, où se développe essentiellement l'élevage des chamelons et des ovins,
- **Une zone sahélienne au Centre**, avec des précipitations entre 300 et 600 mm par an, couverte d'une savane pauvrement boisée mais assez herbacée, favorisant un élevage intensif varié mais aussi la culture des céréales,
- **Une zone de climat soudanien au sud**, caractérisée par une précipitation abondante, atteignant par endroit 1200 mm favorisant le développement des activités agricoles.

I.1.2 Situation démographique

Selon les résultats du dernier recensement Général de la population et de l'Habitat 2(RGPH2), la population tchadienne est de 11,02 millions d'habitants en 2009 dont 50,7% de femme et 49,3% d'hommes, soit une croissance soutenue s'établissant à 3,6 % par an en moyenne sur les seize dernières années, consécutives, à un taux de natalité élevé, croisé à un important afflux de réfugiés des pays voisins, estimés à environ 300 000 habitants. La population est estimée d'environ 13,63 millions d'habitants en 2015 et 14,1 millions d'habitants en 2016.

I.1.3 Situation économique

Le Tchad est souvent présenté comme l'un des pays les plus pauvres de la planète. Depuis longtemps, son économie est essentiellement dominée par le secteur primaire avec les activités agro-pastorales qui occupent près de 80% de la population active mais à partir de l'an 2003 avec l'exploitation pétrolière, l'économie Tchadienne a connu une forte croissance avec un PIB de 19%. Le secteur secondaire ne contribue que pour 14% au PIB en raison de la faiblesse des activités dans ce secteur. Le secteur tertiaire contribue à son tour à 38% au PIB, demeure cependant très diversifié et comprend aussi bien d'activités dites informelles que celles dites formelles, c'est-à-dire celles qui émanent de l'économie organisée.

II. LES PREMIERES ROUTES CONSTRUITES AU TCHAD

II.1 Les routes urbaines

Les premiers tronçons urbains revêtus de sand asphalté ont été construits à N'Djamena en 1972. Les travaux de bitumage de ces tronçons ont été exécutés par une entreprise française dénommée COLAS et contrôlé par le bureau de contrôle BCEOM. Divisés en trois (3) lots ces tronçons étaient repartis comme suit :

- **l'axe Walia – Pont chagoua**, une chaussée de 7 m de largeur et 3 km de long ;
- **l'axe Pont chagoua – Patte d'oie**, une chaussée de 7 m de large et 11km de long ;
- **l'axe Patte d'oie- Office de carrière**, une chaussée de 7 m de large et 6 km de long.

II.2 Les routes nationales

Les premières routes nationales construites également revêtues de sand asphalté comme les voiries urbaines de N'Djaména sont l'axe N'djamena – Massaguet (80km) et l'axe N'djamena – N'Guelengdeng (150km) en 1972. Les travaux de bitumage de ces routes nationales ont été exécutés par l'entreprise COLAS (français) et la supervision des travaux est assurée par le bureau de contrôle BCEOM (français). Elles ont la même structure de chaussée que les routes urbaines citées ci-dessus.

III. SUCCESSIONS DES REFORMES DE L'ADMINISTRATION DE LA ROUTE

A l'approche des indépendances et plus précisément en **Décembre 1958** fut créé le Ministère des Travaux Publics et le **11 février 1959** ce Ministère devenu le Ministère des Travaux Publics, des Transport et de l'Aéronautique Civile.

De l'indépendance à nos jours, le ministère a changé environs vingt(20) fois l'appellation et à chaque fois est adopté un organigramme (voir les détails d'appellation en annexe). Ces innombrables changements sont souvent dus aux conflits militaires et guerres civiles qu'a connues le pays.

Du 16 février 2016 jusqu'aujourd'hui, le Ministère est dénommé Ministère des Infrastructures et du Désenclavement. L'organigramme du Ministère avait évolué pour se retrouver aujourd'hui avec un organigramme qui se présente comme suit :

- Un Cabinet ;
- Une inspection Générale ;
- Une administration centrale composée de :
 - Un Secrétariat Général ;
 - Une Direction Générale des Routes ;
 - Une Direction Générale de Transport de Surface ;
 - Une Direction Générale des Bâtiments civils ;
 - Une Direction Générale des Infrastructures Hydrauliques et Energétiques ;
 - Une Direction Générale de la Mobilisation et de la Gestion des Ressources ;
 - Une Cellule de Communication ;
- Des services déconcentrés ;
- Des organismes sous tutelle.

Pour bien appréhender l'évolution de la structure administrative du point de vue des travaux publics, la présente étude s'étalera davantage sur les services routiers (la Direction Générale des Routes).

La Direction Générale des Routes est chargée de la conception, de la planification et de la programmation et de l'exécution des travaux de construction et d'entretien des routes et des infrastructures connexes. Voir en annexe les missions de la Direction Générale des Routes

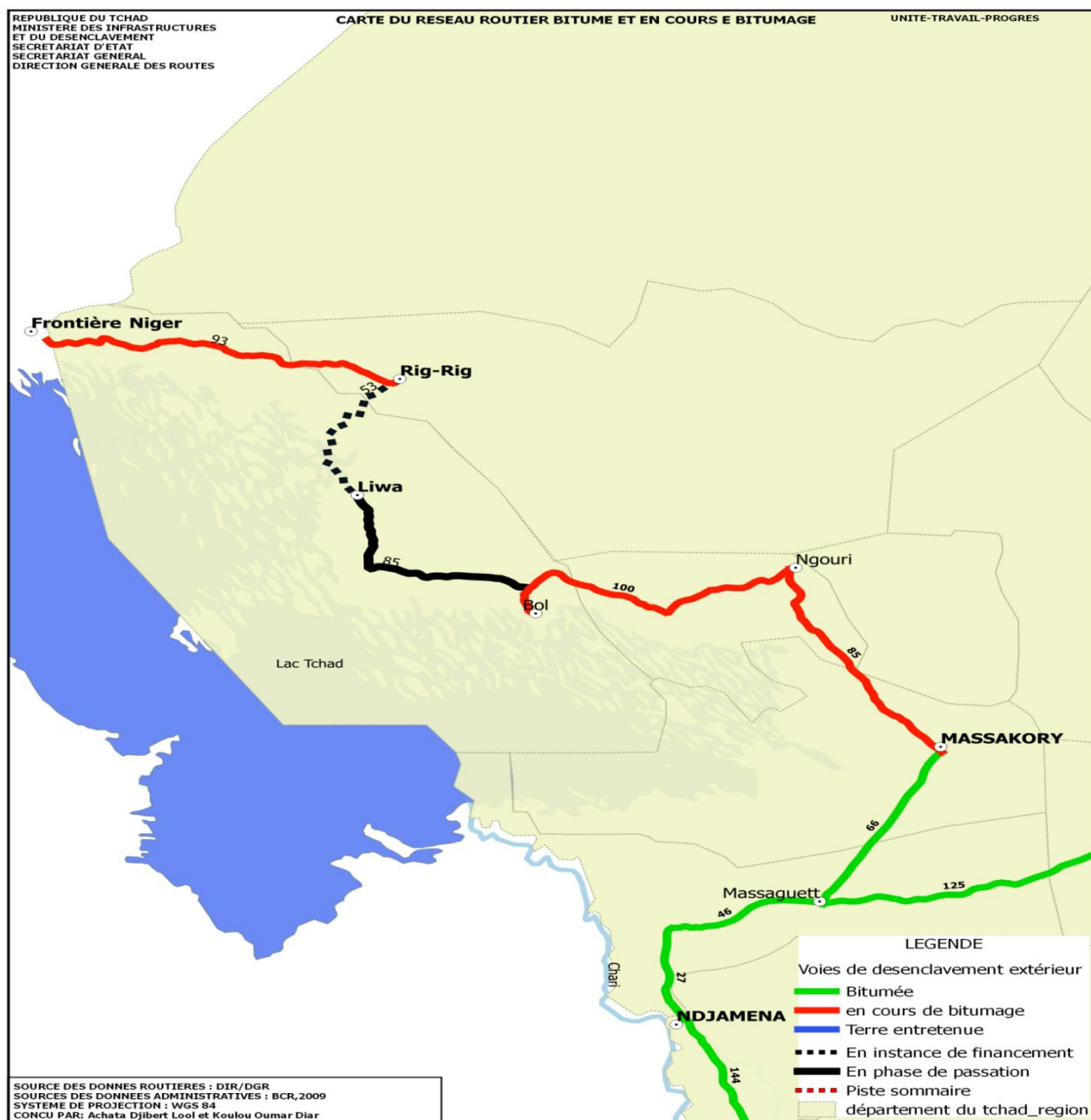
La Direction Générale des Routes comprend cinq (5) directions techniques :

- ✓ **Une Direction des Investissements Routiers** chargée de la mise en œuvre et du suivi des opérations de construction et de réhabilitation du réseau routier à charge de l'Etat y compris les ouvrages d'art.
- ✓ **Une Direction de l'Entretien Routier** chargée de la mise en œuvre et définition, du suivi de l'ensemble des activités de l'entretien routier sur le réseau à charges de l'état y compris les ouvrages d'art.
- ✓ **La Direction des Routes et Pistes rurales** est chargée de l'appui aux initiatives locales en vue de la construction et de l'entretien des routes et piste rurales.
- ✓ **La Direction des Voiries Urbaines** chargée de l'appui aux communes en vue de la construction et de l'entretien des voiries urbaines.
- ✓ **La Direction de Protection du Patrimoine Routier** chargée d'assurer la protection du réseau national. Elle est chargée d'élaborer la stratégie de protection du patrimoine routier et assurer sa mise en œuvre, la gestion de barrières de pluies, la gestion des stations de pesage et de superviser les brigades de réseau routier. Elle est chargée d'apporter un appui aux collectivités décentralisées dans la protection de leur patrimoine routier.

IV. PRESENTATION ET CONTEXTE DE LA CONSTRUCTION DE LA ROUTE TRANSSAHARIENNE AU TCHAD

La Route Transsaharienne au Tchad se compose de sept (7) sections distinguées suivants les périodes liées à l'historique de leurs aménagements respectifs à l'aide des matériaux routiers durables, voir le schéma ci-dessous:

- Section 1: L'axe Ndjamena –Massaguet (80 km) est déjà bitumée ;
- Section 2 : Massaguet – Massakory (72km) est déjà bitumée ;
- Section 3 : Les axes Massakory – Ngouri (85 km): en cours d'exécution des travaux;
- Section 4 : Ngouri – Bol (100 km) : en cours de réalisation
- Section 5 : Bol- Liwa (85 km) est en phase de passation des marchés ;
- Section 6 :Liwa – RigRig (53 km) est en instance de financement ;
- Section 7 : RigRig – Daboua Frontière Niger (93 km) : en cours d'exécution des travaux.



IV.1 Section 1 : L'axe N'djamena – Massaguet longueur : 80 km

IV.1.1 Tronçon N'djamena-Djermaya longueur : 34 km

C'est une route bitumée en 1972, les travaux ont été exécutés par l'entreprise COLAS et contrôlés par le bureau BCEOM. Elle avait subi plusieurs renforcements dont le dernier avait eu lieu 2006 avec l'entreprise SOGEA-SATOM (France) et contrôlé par le Bureau LOUIS BERGER(France) sur le fonds de la BANQUE MONDIALE et du GOUVERNEMENT DU TCHAD.

IV.1.2 Tronçon Djermaya-Massaguet longueur : 46km

C'est une route bitumée en 1972, les travaux ont été exécutés par l'entreprise COLAS et contrôlé par le bureau BCEOM. Elle avait subi plusieurs renforcements dont le dernier avait eu lieu 1998 avec l'entreprise SOGEA-SATOM et contrôlé par le Bureau GELSENCONSULT GmbH (Allemand) sur financement du Fond Africain de Développement (FAD) et du Gouvernement du Tchad

IV.2 Section 2 : L'axe Massaguet-Massakory longueur : 72 km

Cette section a été bitumée en 2011 sur le financement de la Banque Islamique de Développement(BID). Les travaux ont été réalisés par l'entreprise THE ARAB CONTRACTORS

(une Entreprise Egyptienne) et le Bureau de contrôle et de surveillance était la SCET-TUNISIE (bureau d'étude tunisien).

IV.3 Section 3 : L'axe Massakory- Ngouri longueur : 85 km

- **Travaux**

Les travaux sont en cours de réalisation, l'entreprise chargée de l'exécution des travaux est la **Société des Routes et Bâtiments(SOROUBAT)** pour un montant hors toutes taxes de **49 831 399 257 FCFA** et un délai de **trente-six (36)** mois. Financement : BID (95,99%) et Etat Tchadien (4,01%). L'avancement global des travaux est de 22,68% pour un délai consommé de 51,19%.

- **Contrôle**

Les prestations de contrôle et de surveillance des travaux sont assurées par le groupement de bureaux CIRA-TECHNOROUTE (groupement de bureau Malien et Tchadien) pour un montant hors toutes taxes de **1 010 929 800 FCFA** et un délai de **trente-huit (38)** mois sur financement de la Banque Islamique de développement(BID). L'avancement global des prestations est de l'ordre de 54,74 % pour un délai consommé de 68,14 %.

IV.4 Section 4: L'axe Ngouri – Bol longueur: 100km

- **Travaux**

Les travaux sont en cours de réalisation, l'entreprise chargée des travaux est **l'Entreprise des Travaux et d'Etudes des Projets (ETEP)** (entreprise tunisienne) pour un montant hors toutes taxes de **61 075 470 286 FCFA** et un délai de **trente (30)** mois. Financement: BADEA (8,7%), OFID (12,9%), FKDEA (15,58%), FSD (23,77%) et Etat Tchadien (39,05%). L'avancement des travaux est de 6,05 % pour un délai consommé de 53,33%.

- **Contrôle**

Les prestations de contrôle et de surveillance des travaux sont assurées par le groupement de bureaux CIRA – AAI (groupement de bureaux Malien et Tchadien) pour un montant **hors toutes taxes de 893 752 000 FCFA** et un délai de **trente-deux (32)** mois. L'avancement global des prestations est de l'ordre de 29,20% pour un délai consommé de 42,71 %. Financement : BADEA (50%) et FSD (50%).

IV.5 Section 5 : L'axe Bol – Liwa longueur: 85 km

Pour ce tronçon financé par la BID, le plan de passation des marchés est en cours, et elle se présente:
Travaux

L'avis de pré qualification des entreprises candidates pour exécuter les travaux a été lancé le 10 décembre 2014 et la remise des offres des candidats avait eu lieu le 26 février 2015. Le rapport d'évaluation des offres a été envoyé à la BID le 18 juin 2015 pour avis. Plusieurs observations de la BID ont été reçues dont la dernière date du 03 août 2016 et ont été intégrées dans le rapport d'évaluation des offres de pré-qualification et ce dernier est retransmis à la BID pour avis en date du 18 octobre 2016.

Constatant le retard encaissé sur la phase de la pré-qualification, la BID a proposé le changement de procédure du dossier d'appel d'offres précédé de pré qualification avec un appel d'offre avec qualification à postériori. L'Administration a pris acte et a préparé le Dossier d'Appel d'Offre avec qualification à postériori et transmis à la BID pour avis. La BID a donné son avis de non objection à la date du 6 mai 2017. L'avis d'appel est lancé et le dépôt des offres est prévu pour le 01 août 2017.

- **Contrôle**

La BID avait donné son avis sur le short-liste des bureaux le 11 mars 2015 et sur le dossier de consultation restreinte le 13 juillet 2015. La remise des offres avait eu lieu le 03 septembre 2015.

Le rapport d'évaluation des offres techniques a été envoyé à la BID le 28 janvier 2016, pour avis. Les dernières observations de la BID ont été reçues le 29 Décembre 2016 et le rapport des évaluations des offres technique corrigé est retransmis à la BID le 20 janvier 2017. La BID a donné son avis de non

objection le 16 mars 2017 sur le rapport d'évaluation des offres techniques et propose d'ouvrir les offres financières.

Le 25 avril 2017, la commission d'ouverture et de jugement des offres a procédé à l'ouverture des offres financières. Le rapport d'évaluation des offres financières est transmis à la BID le 24 mai 2017, pour avis.

IV.6 Section 6 : L'axe Liwa –Rig-Rig longueur: 53 km

Sur la base du budget général de l'Etat tchadien, un appel d'offres a été lancé, l'entreprise China First Highway Engineering Co., Ltd (CFHEC), entreprise Chinoise a été déclarée attributaire provisoire. Le projet de marché ne pourra pas être mis dans le circuit à cause de non délivrance du certificat de disponibilité de crédit.

Vu la situation économique que traverse le pays, le Gouvernement a sollicité un financement auprès des bailleurs de fonds pour l'aménagement de ce tronçon, il a été convenu avec la BID pour son financement qui serait programmé pour l'année 2017; le Gouvernement Tchadien attend de celle-ci un calendrier de négociation.

IV.7 Section 7 : L'axe Rig-Rig – Daboua Frontiere Niger longueur:93km

- **Travaux**

Suite à un appel d'offre international, l'entreprise CGCOC Group est retenue pour l'exécution des travaux pour un montant **hors toutes taxes de 54 184 556 945 FCFA** et un délai contractuel de **trente (30) mois**. Financement : prêt FAD : 27,54 %, Don FAD : 19,43%, prêt BDEAC : 39,74% et l'Etat Tchadien : 13,29%. L'ordre de service de démarrage a été notifié le 18 avril 2016. Les travaux sont en cours d'exécution avec un avancement des travaux estimé à 8% pour un délai consommé de 40%.

- **Contrôle**

Lors du processus de sélection d'un consultant pour le contrôle et surveillance des travaux, le bureau CIRA (Bureau d'étude Malien) a été retenu pour un montant **hors toutes taxes de 1 313 571 000 FCFA** et un délai de **trente-six (36) mois** sur financement Banque Africaine de Développement (BAD). L'ordre de service de démarrage des prestations a été notifié le 04 février 2016. L'avancement global des prestations est de l'ordre de 26,32% pour un délai consommé de 38,88 %.

V. INTERVENTION DES BAILLEURS DE FONDS SUR DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORTS AU TCHAD

Le Tchad est un pays avec moins d'infrastructures de transports. La construction de celles-ci était le souci permanent du Gouvernement afin de relier toutes les régions pour accroître le développement du pays. Dans cette optique, il a présenté de façon successive des stratégies du développement du secteur de transports aux bailleurs de fonds en sollicitant leur intervention :

1. Plan intermédiaire 1986-1988, il a pour objectif la mise en état du réseau de transports. Les deux(2) projets mis en place étaient :
 - Le projet d'entretien des routes(1986) d'un montant d'environ 14 milliards F CFA, était conçu pour mettre en place un programme d'urgence pour l'entretien des routes du réseau routier prioritaire. Ce projet a permis d'entretenir 2500km en dotant le pays de capacités suffisantes (appui à l'organisation du sous-secteur de transport et l'Office National des Routes).
 - Le Projet de construction routière(1988) d'un montant de 28 Milliards F CFA. Ce projet avait pour but la réhabilitation des routes Ndjamen-Djermaya (30 km) et Ndjamen-Guelengdeng (146 km).

La mise en œuvre de ces deux (2) projets s'était bien déroulée et elle a attiré une attention particulière des bailleurs de fonds.

2. Le Projet d'Ajustement Sectoriel des Transports (PASET) a été défini lors d'une table ronde des bailleurs de fonds à N'djamena, en 1988 au cours de laquelle le Gouvernement Tchadien a présenté les stratégies de développement du secteur de transports à savoir :
 - La réorganisation des instituts publics du secteur ;

- La création d'une Cellule Interministérielle de Suivi et de Coordination des projets (CISCP) ;
- La libération du secteur de transports ;
- La promotion du développement du secteur privé dans les travaux routiers et la production des matériaux ;
- La réhabilitation de 1800 km du réseau routier prioritaire.

Le PASET a réorganisé les institutions du secteur des transports et a permis la remise en état de 1500 km sur les 1800 km prévus, 256 km ont été revêtus et le reste en terre. L'enveloppe de financement du PASET correspondait à 180 Millions de dollars US pour la période de 1988 – 1993.

3. Le Second Projet Sectoriel des Transports(PST2) a poursuivi les objectifs du PASET en consolidant les acquis dans la privatisation des travaux de réhabilitation et d'entretien des routes, la mobilisation des ressources et une gestion plus efficace du réseau routier. L'époque opératoire du PST2 allait de 1994-1998.Ce programme a aménagé 3 556 km des routes et le coût de réhabilitation était :

- 170 Millions FCFA par km pour les routes revêtues ;
- 40 Millions FCFA par km pour les routes en terres.

4. Stratégie Nationale des Transports (SNT)

Le Gouvernement tchadien a élaboré en 2009 une Stratégie Nationale des Transports qui est un cadre de référence national structuré et cohérent à court, moyen et long terme, qui permette d'insérer chaque projet particulier dans un projet d'ensemble coordonné, cherchant toute fois à satisfaire la demande actuelle de transport et à préparer l'avenir. Il doit être réactualisé à intervalles réguliers afin de mieux appréhender le futur dans un contexte économique et social en profonde mutation.

Avec l'appui de l'Union Européenne, la SNT a été réactualisée en avril 2011 pour la période 2011-2020.

Ces différents programmes progressifs ont permis l'intervention des bailleurs de fonds (BM, UE, BAD, BID, FED, AFD, BADEA, FKDEA, FMI, OFID, FSD, BDEAC etc.) dans la construction des infrastructures routières, pour illustration les sections de la RTS sont présentées dans le tableau n°1 en annexe.

VI. PEAGES ROUTIER AU TCHAD

Une route bitumée, réceptionnée et mise à la disposition des usagers, a besoin d'entretien. Ce dernier nécessite des ressources, c'est ainsi, il fût créé en 2000 un Fonds d'Entretien Routier(FER), devenu opérationnel en janvier 2001, sous tutelle du Ministère des Infrastructures et du Désenclavement. C'est une structure autonome mobilisant des redevances prélevées auprès des usagers routiers pour financer les charges d'entretien routier

Au Tchad, la politique de mise en œuvre des péages routiers sur les routes bitumées a commencé en 2005 sur les localités de Kondoul (sortie sud de N'Djaména) et Pont Bellilé (sortie nord de la capitale tchadienne). L'implantation des postes de péage sur le réseau routier bitumé est programmée sur un intervalle de distance allant de 70 km à 100 km. Au total dix-neuf(19) péages sont actuellement opérationnels.

Par accord, le FER a concédé au Bureau National de Fret(BNF), pour une durée déterminée, la gestion et la collecte de ces postes de péage. Créé en 1989, Le Bureau National de Fret (BNF) est un établissement public avec une autonomie des gestions sous tutelle du Ministère des Infrastructures et du Désenclavement, visant à assurer l'établissement des statistiques en matière de trafic routier ; gérer les redevances d'affrètement ; assurer le suivi des conventions internationales et suivre le mouvement terrestre des marchandises et tenir leurs statistiques.

Le droit de passage est fixé à 500 F CFA par véhicule. Le BNF mobilise trois(3) à quatorze(14) agents par poste en fonction du trafic. Les montants de collectes sont versés directement sur le compte du FER. Le BNF reçoit pour ses frais de fonctionnement, un pourcentage, fixé d'accord parties, de ces versements.

Les recettes de péage contribuent à l'entretien des routes, le montant perçu annuel de péage est infime par rapport au montant annuel alloué à l'entretien routier.

Les bilans des recettes de péage routier de 2005 à 2015 sont présentés dans le tableau n°2 en annexe.

VI.1 ENTRETIEN DES ROUTES

Dans les marchés classiques de travaux d'entretien, l'entreprise se trouve en charge d'exécuter un ensemble de travaux tels que spécifiés par l'Administration en charge des routes, et elle se voit rémunérer sur la base de prix unitaires correspondant à chacune des sous composantes de ces travaux.

L'entretien d'un réseau routier met en jeu des travaux d'entretien courant et des travaux d'entretien périodique.

Cette approche constitue déjà un net progrès par rapport aux travaux exécutés en régie par l'Administration, mais elle donne, dans bien des cas, des résultats qui restent en dessous de l'optimum. Dans le cadre de ces travaux d'entretien confiés à l'entreprise selon le schéma classique, l'entreprise est incitée à maximiser le volume de travaux exécutés, afin d'augmenter son chiffre d'affaires et bénéfices. Pourtant, quel que soit au final le volume des travaux exécutés et les sommes dépensées, on constate que le niveau de qualité générale du service rendu aux usagers reste fortement dépendant de la qualité initiale du projet confié à l'entreprise, qualité qui échappe totalement à sa responsabilité. Les résultats obtenus sont bien souvent insatisfaisants.

Pour ces raisons, l'Administration avec ses partenaires ont envisagé une autre méthode d'entretien plus efficace et offrant une meilleure qualité de service aux usagers.

VI.1.1 Marchés de gestion et d'entretien des routes par Niveaux de Services

Les marchés de gestion et d'entretien des routes par niveaux de services suppriment cet effet pervers en termes d'incitations. Les entreprises ne sont plus rémunérées en fonction directe du volume d'activité mais sur la base de leurs résultats.

Les rémunérations forfaitaires versées tous les mois à l'entreprise couvriront ainsi l'ensemble des prestations d'entretien, effectivement assurées par ses soins, à l'exception de l'exécution d'éventuels travaux d'urgence, non prévisibles, qui seront rémunérés à part.

VI.1.2 Projet pilote de la technique GENIS RT

Le Ministère en charge des infrastructures de l'époque à travers son projet d'appui au programme national des transports(PAPRONAT), avait donc porté son choix pour tester la faisabilité du contrat GENIS RT sur le tronçon Bokoro-Oum hadjer pour diverses raisons ci-dessous.

Tout d'abord, l'importance sur le plan économique que joue cet axe qui relie la capitale, à la partie septentrionale du pays. Ensuite, sur le plan technique, un projet de bitumage entre N'djamena et Bokoro faisait déjà l'objet soit d'exécution (tronçon N'djamena –Massaguet) soit des négociations avec les bailleurs de fonds (axe Massaguet – N'goura-Bokoro).

Suite à un appel d'offres que l'Entreprise DTP - Terrassement qui a satisfait aux critères d'éligibilité et aux critères de qualification, et qui a soumis l'offre évaluée la moins-disant pour un montant de **7.721.256.000 FCFA HT** soit **9.384.414.542 CFA TTC** (sans provision pour les travaux d'urgence) et un délai d'exécution de quarante-huit (48) mois.

Elle est contrôlée par la Société Africaine d'Etudes, d'Exploitation et de Gestion (SADEG) pour assurer la surveillance des Prestations de Gestion et d'Entretien par Niveaux de service évidemment après une consultation des bureaux que celle-ci est déclarée attributaire avec un montant de **709 618 582 F CFA TTC**. Les travaux sont déroulés dans les normes fixées et les objectifs visés sont atteints. L'expérience de GENIS-RT a connu son succès sur cet axe Bokoro-Oum hajer.

Le concept GENIS est retenu comme une méthode d'entretien routier:

- Les routes bitumées (GENIS-RB) et les routes en terres (GENIS-RT) sont gérées par l'Agence d'Entretien Routier (AGER). Ce dernier fut créé par la loi N°003/PR/2010 du 07 janvier 2010, l'AGER est placée sous la tutelle du Ministère en charge de la gestion et de l'entretien du réseau routier national. Elle a pour mission la mise en œuvre des programmes d'entretien routier de l'Etat par le biais des conventions de délégations de maîtrise d'ouvrage;
- Les Pistes rurales (GENIS-PR) sont gérées par la Direction Générale des Routes à travers sa Direction Technique (Direction des Routes et Pistes Rurales).

Pour l'appréciation du niveau de services, il est fixé d'avance dans les clauses contractuelles des critères d'efficacité des niveaux de service pour les différentes routes. Par exemple: la praticabilité de la route : calculabilité en toute saison pour le véhicule de référence un pick-up 4x4 (route en terre) et pour la condition de travail : circulation du véhicule de référence en toute sécurité a une vitesse moyenne de 60 km/h (qui pourra être réduite à 40km/h pour les routes en terre ou piste rurales)...

VII. ANALYSE DE L'EFFICACITE DE LA MISE EN ŒUVRE DES MARCHES DES TRAVAUX AU TITRE DE DEUX(2) SECTIONS:MASSAKORY – N'GOURI ET N'GOURI – BOL

La route Massakory – N'gouri – Bol longue de 185 km et répartie en deux(2) lots: Lot 1:Massakory – N'gouri (85 km) et Lot2: N'gouri – Bol (100 km), fait partie de la route N'Djaména – Bol – Frontière Niger qui constitue une bretelle de la transsaharienne.

Ce projet contribuera au désenclavement du pays et à l'intégration régionale participant à la relance de l'économie et réduisant la pauvreté.

VII.1 Lot1: Massakory– N'gouri (85 km)

La période choisie pour cette étude est la date allant du démarrage des travaux jusqu'au 31 mars 2017. Les critères d'appréciation fixés pour analyser la situation de la mise en œuvre sont :

- Le planning ;
 - Le délai d'exécution ;
 - Les ressources mobilisées ;
 - L'avancement des travaux.
- **Travaux**

Le projet de construction de cette route est financé par la BID sous l'accord de prêt 2CD0084 (95,99%) et l'Etat tchadien (4,01%). Selon les Directives pour la passation des marchés du bailleur le

décret n°503/PR/PM/SGG/2003 portant Code des marchés publics en République du Tchad, le processus de passation des marchés s'est déroulé du 03 décembre 2012 au 18 décembre 2014 soit une durée de deux ans et quinze(15) jours environs.

Ce retard est dû à la longue procédure de passation des marchés au Tchad et aussi le retard sur les avis de non objection de la banque.

A cet effet, L'Administration devra alléger le processus de passation des marchés et les bailleurs doivent donner leurs avis à temps sur les dossiers transmis afin que la passation du marché s'achève dans les six(06) mois. Cette observation est valable pour le cas du tronçon **N'gouri – Bol** (Travaux et Contrôle).

L'entreprise titulaire du marché est la **Société des Routes et Bâtiments(SOROUBAT)**, une entreprise tunisienne. Le montant des travaux est de quarante-neuf milliards huit cent trente un million trois cent quatre dix-neuf mille deux cent cinquante-sept (**49 831 399 257**) francs CFA TTC et un délai d'exécution de trente-six(**36**) mois en jours calendaires.

- **Contrôle**

Le processus de sélection du consultant pour le contrôle et la surveillance des travaux s'est déroulé de 10 mai 2012 au 04 février 2015 soit une durée de deux ans, sept(7) mois et vingt-quatre(24) jours environs. A l'issue de l'évaluation, le groupement de bureaux **CIRA/TECHNOROUTE** (Mali et Tchad) est déclaré attributaire de ce contrat pour un montant d'un milliard dix millions neuf cent vingt-neuf mille huit cent (**1 010 929 800**) francs CFA HTT et un délai d'exécution de trente-huit (**38**) mois sur financement de la Banque Islamique de développement(BID).

VII.1.1 Analyse sur l'exécution des Travaux de la route Massakory–N'gouri

- **Les caractéristiques géométriques**

En rase campagne :

- La plateforme : 10,00 m ;
- La chaussée : 2x3, 50 m ;
- L'accotement : 2x1, 50 m ;
- La vitesse de référence : 80 km/h.

En traversées d'agglomérations :

- La plateforme : 16,60 m ;
- La chaussée : 2x3, 50 m ;
- Le terre-plein central(TPC) : 2,00 m ;
- La sur-largeur d'accotement : 2,00 m ;
- Le trottoir : 1,00 m ;
- Le caniveau de largeur : 1,00 ou 2,00m ;
- La vitesse de référence : 50 km/h.

- **Structure de la chaussée**

- Couche de forme en sable limoneux : Ep=30 cm ;
- Couche de fondation en sable limoneux traité au ciment: Ep=20 cm ;
- Couche de base en grave concassé 0/31,5 : Ep=15 cm ;
- Le revêtement en béton bitumineux de 5cm d'épaisseur sur la chaussée et monocouche sur les accotements ;
- La pente transversale : 2,5% (profil en toit);
- Le talus de remblais : pente minimale 3/1;
- Le talus en déblais : pente minimale 2/3.

AVANCEMENT DES TRAVAUX

Initialement l'ordre de service pour le démarrage des travaux a été notifié à l'entreprise SOROUBAT le 18 décembre 2014. Comme le paiement de l'avance de démarrage était effectif plus de soixante jours après sa demande, alors l'Administration a notifié un nouvel ordre de service de démarrage des

travaux à l'entreprise, la date du début des travaux sera celle de paiement de l'avance de démarrage (18 septembre 2015).

L'avancement global des travaux exécutés est de **22,68%** pour un délai **51,19%** en fin mars 2017. L'entreprise est en retard dans l'exécution des travaux cela s'explique par :

- Le retard sur la mobilisation du matériel et du personnel ;
- La réactualisation à trois(3) reprises du planning général.

Les états des décomptes provisoires émis

L'entreprise a émis quatorze (14) décomptes provisoires pour paiement. Seuls les n°12, n°13 et n°14 sont en instance de décaissement et aussi le paiement de la part de l'Etat Tchadien est attendu pour l'ensemble de décomptes provisoires.

Cependant, l'entreprise a arrêté les travaux du 28 septembre au 08 décembre 2016 pour des difficultés financières liées aux décomptes impayés (n°7, 8 et 9). Et pourtant, elle a prévu une ligne de crédit de cinq milliards (5 000 000 000) de francs CFA dans son offre soutenue par la Banque Nationale d'Investissement, Ivoirienne mais l'entreprise n'a pas justifié l'utilisation de cette ligne de crédit et aussi la totalité des sommes perçues lors de l'avance de démarrage.

Pour la période (juin - octobre 2016), le Tchad a été mis sous-sanction par la BID pour le non-paiement de ses cotisations à temps. En dépit de la situation financière très précaire, le Gouvernement Tchadien a pu se mettre à jour de ses manquements et aussitôt la BID a déclenché les paiements à l'entreprise. Ceci a engendré un retard dans le paiement.

LA MISSION DE CONTROLE

Le groupement de bureaux CIRA/TECHNOROUTE a mobilisé l'ensemble du personnel exigé pour le suivi des travaux. L'ordre de service de démarrage des prestations a été notifié le 04 février 2015 mais, les prestations effectives avaient débuté le 03 avril 2015.

L'avancement global des prestations est de l'ordre de **54,74%** pour un délai consommé de **68,14%**.

Les critères d'appréciation de l'efficacité (le planning, les ressources mobilisées, le délai d'exécution et l'avancement des travaux) fixés ci-haut ne sont pas atteints. Actuellement, les travaux sont en cours de réalisation, l'entreprise promet de se rattraper. Néanmoins, il est préférable que la mission de contrôle et l'entreprise propose un planning réactualisé et réaliste permettant de résorber ce retard afin que les travaux doivent être réalisés dans un proche délai.

VII.1.2 Lot2: N'GOURI – BOL (100 km)

La période choisie pour cette étude est la date allant du démarrage des travaux jusqu'au 31 mars 2017. Les critères d'appréciation fixés pour analyser la situation de la mise en œuvre sont :

- Le planning ;
- Les ressources mobilisées ;
- L'avancement des travaux ;
- Le délai d'exécution.

• Travaux

L'acquisition de travaux est effectuée conformément aux Directives pour la passation des marchés financés par la BID et le décret n°503/PR/PM/SGG/2003 portant Code des marchés publics en République du Tchad. Le projet de construction de cette route est financé par le groupement des bailleurs : **BDEA (8,7%)**; **OFID (12,9%)**; **FKDEA (15,58%)**; **FSD (23,77%)**; **ETAT TCHADIEN (39,05%)**.

L'entreprise titulaire du marché est l'**Entreprise des Travaux et d'Etudes de Projet(ETEP)**, dont le montant des travaux est de soixante un milliards soixante-quinze millions quatre cent soixante-dix mille deux cent quatre-vingt-six (**61 075 470 286**) francs CFA TTC et un délai d'exécution de trente(**30**) mois y compris les saisons pluvieuses.

• Contrôle

La sélection du consultant pour le contrôle et la surveillance des travaux est effectuée suivant la méthode basée sur la qualité et le coût, conformément aux Directives de la BID pour l'Utilisation des consultants, le groupement de bureaux **CIRA/AAI** (Mali et Tchad) est déclaré attributaire du contrat pour un montant de huit cent quatre-vingt-treize millions sept cent cinquante-deux mille **(893 752 000)** francs CFA HTT et un délai d'exécution de trente-deux **(32)** mois sur financement : 50% BADEA et 50% FSD.

VII.2.1 Analyse sur l'exécution des travaux de la route N'gouri- Bol

Les caractéristiques géométriques et structure de la chaussée

Les caractéristiques géométriques et la structure de la chaussée de la route projetée sont identiques à celles du tronçon Massakory – N'gouri.

AVANCEMENT DES TRAVAUX

L'entreprise a démarré les travaux le 05 septembre 2016, soit neuf(9) mois après la notification de l'ordre de service de démarrage (30/11/2015). Ce retard est lié aux difficultés de paiement de l'avance de démarrage (part des bailleurs) qui était effectif le 01 août 2016. Par contre, la part de l'Etat Tchadien est restée impayée.

L'avancement global des travaux exécutés est de **6,05%** pour un délai **56,67%** en fin avril 2017. L'entreprise est en retard dans l'exécution des travaux cela se résume par :

- La faible mobilisation du matériel prévu dans son offre;
- L'installation de chantier est inachevée car l'entreprise a réactualisé son planning des travaux en prévoyant douze (12) mois allant de décembre 2015 à décembre 2016 pour les installations du chantier ;
- Le non-respect du planning révisé concernant le démarrage des travaux de la chaussée ;
- Le non mobilisation du Directeur des Travaux.

Les états des décomptes provisoires émis

L'entreprise ETEP a introduit au total neuf(9) décomptes provisoires y compris l'avance de démarrage pour paiement. Le FSD a soldé les décomptes n°2 à 4, les autres bailleurs n'ont pas débloqués les décomptes n°2 à 8 et l'ensemble du paiement de la part de l'Etat Tchadien est attendu. Suite aux difficultés financières, l'entreprise suspendu les travaux le 31 mars 2017 à travers son courrier du 23 mars 2017 adressé au Ministre des Infrastructures et du Désenclavement. Mais, la production des concassés se poursuit au niveau de la carrière de N'goura.

Le retard actuel peut être estimé à douze(12) mois et il continuera à croître.

LA MISSION DE CONTROLE

Le groupement de bureaux CIRA/AAI avait mobilisé l'ensemble du personnel exigé pour le suivi des travaux. L'ordre de service de démarrage des prestations datait du 27 novembre 2015 mais le début effectif des prestations est le 10 février 2016.

Au 31 mars 2017, l'avancement global des prestations est de l'ordre de **29,20%** pour un délai consommé de **42,71%**.

Les douze(12) décomptes y compris l'avance de démarrage sont introduits pour paiement. Le FSD a seulement payé sa part sur l'avance de démarrage mais l'ensemble de la part de BADEA est resté impayé.

Compte tenu de l'arrêt des travaux par l'entreprise et sur l'instruction de l'Administration, la mission de contrôle a démobilisé son personnel, excepté du chef de mission et de l'ingénieur géotechnicien pour le suivi de la production des concassés, à compter du 30 avril 2017.

Les critères d'appréciation de l'efficacité (le planning, les ressources mobilisées, le délai d'exécution et l'avancement des travaux) fixés ne sont pas atteints. Actuellement, les travaux sont suspendus, l'entreprise promet de reprendre si tous les décomptes émis sont payés.

Au regard, des difficultés rencontrées pour le consultant et l'entreprise pour l'avancement des travaux, il est souhaitable que les bailleurs engagés prennent l'initiative de décaisser les décomptes émis pour permettre la continuité du chantier.

VIII. RESULTAT

Dans le cadre de la mise en œuvre de ces deux(2) projets cités ci-haut, les deux entreprises n'ont pas mobilisé les moyens (humains et matériels) conformément à leurs plannings initiaux respectifs. Le manque d'organisation du chantier reflète à travers les révisions des plannings par les deux(2) entreprises.

L'autre constat est le non-paiement intégral de factures émises pour le paiement sur le compte de l'Etat tchadien, du fait de la crise financière que traverse le pays. Cela s'explique simplement par la conjoncture économique due à la chute des cours de pétrole brutale inattendue, l'unique produit exporté qui génère un revenu important dans l'économie du pays.

En général, ce retard est constaté sur tous les projets qui ont démarré à la veille de la chute du prix du baril de pétrole. La baisse significative de ce dernier a commencé en 2014, cette tendance se poursuivant jusqu'en 2017.

En rappel, l'exploitation du pétrole dans le bassin du Doba a commencé en 2003. Les revenus pétroliers ont permis au Gouvernement d'investir dans les secteurs prioritaires pour le développement du pays, les infrastructures de transports font partie de ces secteurs. Le tableau ci-dessous présente les revenus du pétrole alloués aux infrastructures de transports entre 2004 à 2016.

La régression dans l'investissement routier sur le budget de l'Etat est bien lisible dans le tableau n°13 et la présentation graphique ci-dessous. En 2014 l'Etat a investi 74 329 888 668 F CFA et revenu deux fois en baisse en 2015 voire la chute en 2016 seulement 2 834 398 000 F CFA prévus pour la construction des routes. Cela démontre à suffisance le rôle joué par le pétrole dans les infrastructures de transports au Tchad.

A part la baisse du prix du pétrole, les crises d'insécurité des pays limitrophes, le Boko haram, la crise du Dar four et de la RCA et l'instabilité en Libye ont étouffé les échanges commerciaux par voie terrestre. Cela a obligé le Gouvernement de mobiliser les forces de l'ordre sur tous les fronts pour maintenir la sécurité, une charge énorme sur le budget de l'état. Presque toutes les conditions sont réunies en faveur d'une conjoncture économique du pays. Dans cette condition, le Gouvernement ne pouvait remplir ses engagements financiers pour la réalisation des infrastructures routière. C'est pourquoi, certains projets sur financement du budget général de l'Etat sont ajournés (par exemple Ndjamenas - Dourbali, Ngoura – Bilala – Ati et Guelengdeng – Bongor).

Pour parachever les projets en cours de réalisation, l'appui des bailleurs de fonds sera un souhait le plus ardent. En espérant sur les raisons étayées ci-dessus motiveront les investisseurs étrangers afin d'épauler le développement des infrastructures routières.

CONCLUSION

La RTS est un réseau fédérateur entre pays subsahariens et ceux de l'Afrique du Nord. Les pays de la CLRT ont démontré leur volonté de construire complètement cette route c'est pourquoi elle est dans les différentes phases de sa réalisation. Sur la partie tchadienne longue de 568 km, 152 km sont déjà bitumés, 278 km sont en cours de réalisation, 85km en cours de contractualisation et 53 km en instance de financement.

Le retard est constaté dans la phase de passation des marchés et sur celle de l'exécution. Les manquements observés au niveau des entreprises (SOROUBAT et ETEP) surtout les postes dépourvus du personnel qualifié et de l'amenée tardive du matériel.

Quant à l'Etat, il éprouve des difficultés pour payer les décomptes émis par les entreprises titulaires des marchés. Les bailleurs ne sont pas souvent expéditifs dans le paiement des factures émises par les entreprises. Ceci freine le rythme d'avancement de la mise en œuvre de la route en exécution, car les entreprises sont sceptiques au préfinancement des travaux.

Pour la bonne progression des travaux, il est préférable de régulariser le paiement des décomptes émis par les entreprises et par conséquent elles doivent mobiliser le personnel capable de gérer le chantier pouvant proposer des solutions d'améliorations à l'avancement des travaux.

La construction de la route transsaharienne est fortement ralentie. Quand même, le bitumage de celle-ci sera un atout précieux pour le désenclavement du pays et elle déclenchera le développement régional voire continentale.