

REPUBLIQUE DU TCHAD

UNITE-TRAVAIL-PROGRES

MINISTERE DES INFRASTRUCTURES ET DU
DESENCLAVEMENT

SECRETARIAT D'ETAT

SECRETARIAT GENERAL

DIRECTION GENERALE DES ROUTES

à

**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 | 5 |
| I.1.1 Situation géographique | 5 |
| I.1.2 Situation démographique | 7 |
| I.1.3 Situation économique | 8 |
| II. LES PREMIERES ROUTES CONSTRUITES AU TCHAD | 8 |
| II.1 Les routes urbaines | 8 |
| II.2 Les routes nationales | 9 |
| III. STRUCTURE DE L'ADMINISTRATION ET SON EVOLUTION | 9 |
| IV. PRESENTATION ET CONTEXTE DE LA ROUTE TRANSSAHARIENNE AU TCHAD | 12 |
| IV.1 Section 1 | 14 |
| IV.2 Section 2 | 14 |
| IV.3 Section 3 | 15 |
| IV.4 Section 4 | 16 |
| V. INTERVENTION DES BAILLEURS DE FONDS SUR LES PROJETS DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORTS AU TCHAD | 16 |
| VI. PEAGES ROUTIER AU TCHAD | 22 |
| VI.1 Entretien des routes | 23 |
| VI.1.1 LE CONCEPT GENIS | 23 |
| VI.1.2 MARCHES DE GESTION ET D'ENTRETIEN DES ROUTES PAR NIVEAUX DE SERVICES | 24 |
| VI.1.3 PROJET PILOTE DE LA TECHNIQUE GENIS RT | 24 |
| VI.1.4 LES CRITERES DE L'EFFICACITE DES NIVEAUX DE SERVICE | 25 |
| VII. ANALYSE ET EFFICACITE DE LA MISE EN ŒUVRE DE DEUX(2) SECTIONS: MASSAKORY – N'GOURI ET N'GOURI – BOL | 25 |
| VII.1 Lot1: Massakory – N'gouri (85 km) | 26 |
| VII.1.1 Analyse sur l'exécution des travaux de la route Massakory – N'gouri | 28 |
| VII.2 Lot2: N'gouri – Bol (100 km) | 34 |
| VII.2.1 Analyse sur l'exécution des travaux de la route N'gouri- Bol | 36 |
| VIII. RESULTAT | 42 |
| CONCLUSION | 45 |

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 concernés (Algérie, Mali, Niger, Nigeria, Tchad et Tunisie). La RTS est bien située dans les 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 de certains bailleurs des fonds la section tchadienne de la RTS (axe Ndjamenas-Frontière Niger) longue de 568 km d'environ. Au stade actuel, l'Axe Ndjamenas-Massakory longue de 152km est effectivement bitumé, par contre les axes (Massakory – Ngouri = 85km ; Ngouri – Bol = 100km et RigRig – Frontière Niger = 93km) sont 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.

Quant au plan d'étude, il 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)

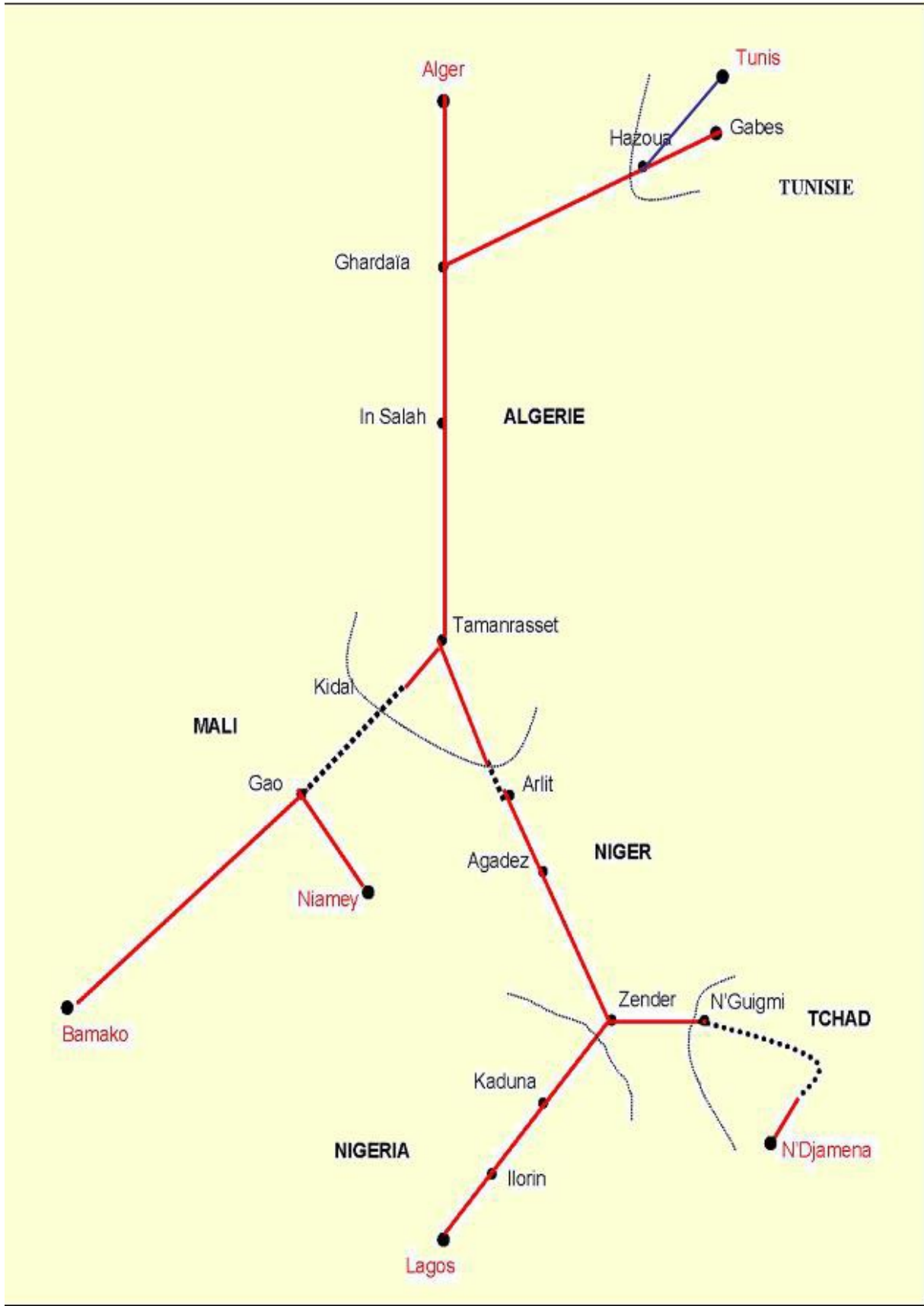
Au début des années soixante les pays riverains du Sahara Algérie, Mali, Niger, Tunisie rejoin par le Nigeria en 1976 et le Tchad en 1995 ont senti la nécessité de coordonner leurs efforts pour la construction d'une infrastructure routière à même de favoriser leurs échanges et stimuler ainsi réciproquement leurs potentialités 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.

Schéma n°1 : Tracé schématique de la Route Transsaharienne



En 1960 le Tchad n'est doté d'aucune route revêtue. Il compte en 2016 environ 2331 km des routes bitumées avec une accélération marquée depuis l'exploitation du pétrole en 2003. Aujourd'hui entre la capitale (N'djamena) et la frontière avec le Niger, la route est bitumée sur 152 km 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 (ville tunisienne) aux capitales des pays de la rive Sud du Sahara : Bamako, Niamey, Lagos et N'Djaména.

La géographie et l'histoire ont fait que les échanges commerciaux entre les pays riverains du Sahara 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 avec le concours des bailleurs de fonds. 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 : la longueur totale est de 568 km, 152 km des routes bitumées soit 27%. Cependant 278 km sont en cours d'exécution avec un avancement global des travaux de 11, 62%, 85 km. A l'achèvement de ces travaux le pourcentage passera à 76%.

I.1 Historique des routes au Tchad

I.1.1 Situation géographique

Situé en Afrique Centrale à une altitude moyenne de 200 mètres, le Tchad est un grand pays sahélien 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 mettant en exergue d'importantes distances de transport.

Le pays 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, dont :

- 1 055 km au Nord : avec la Libye suivant une frontière presque rectiligne ;
- 1 360 km à l'Est : avec le Soudan ;
- 1 197 km au Sud : avec la République Centrafricaine ;
- 889 km au Sud-ouest : avec le Nigeria (89 km d'eaux territoriales communes sur le lac Tchad) et le Cameroun (800 km) ;

➤ 1 175 km à l'Ouest : avec le Niger.

Du point de vue géomorphologie, le territoire Tchadien caractérisé par un relief très peu accidenté dans sa majeure partie, est constitué de deux grandes plaines séparées par le massif central du guéra.

La plaine nord, à l'exception des points d'eau que constituent les oasis, est désertique, tandis que la plaine sud, drainée par deux fleuves orientés Sud-est/Nord-Ouest que sont le chari (1 200 km) et le Logone (970 km), est inondable.

Elles sont limitées au Nord par le massif du Tibesti, au Nord- Est par les plateaux de l'Ennedi, à l'Est par les massifs du Ouaddaï, au Sud par les monts de Lam et au Sud- Ouest par des systèmes collinaires.

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, limitant les activités agro-pastorales qui ne se développent qu'autour des oasis,
- **Une zone sahélienne au Centre**, avec des précipitations entre 300 et 600 mm par an, couverte d'une savane boisée et herbacée, réservée aux activités d'élevage intensif et à la culture des céréales,
- **Une zone de climat soudanien au sud, caractérisé** par une précipitation abondante, atteignant par endroit 1200 mm favorisant le développement des activités agricoles.

Les eaux s'étendent sur 24.800 km² soit 2% de la superficie totale du pays. Le lac Tchad est le deuxième plus grand lac d'Afrique et abrite environ 120 espèces de poissons et autant d'espèces d'oiseaux. L'avancé du désert et la diminution des précipitations ont considérablement réduit la surface du lac (25.000 km² en 1963 contre 1.350 km² aujourd'hui). Les fleuves Chari et Logone, qui prennent tous deux leur source en République centrafricaine, fournissent la plus grande partie de l'eau douce du lac.

- **Organisation administrative et territoriale**

L'organisation administrative au Tchad est hiérarchisée. Depuis février 2008 le territoire a été divisé en 23 régions, 62 départements, 253 sous-préfectures. La ville de N'Djamena dispose d'un statut de région avec 10 arrondissements.

Les 23 régions sont réparties de la façon suivante.

Tableau 1 : Découpage Administratif du Tchad

| Zone | Nombre de régions | Intitulés des Régions |
|-----------------|-------------------|---|
| Zone saharienne | 4 | Borkou, Ennedi Est, Ennedi Ouest Tibesti |

| | | |
|------------------|----|--|
| Zone sahélienne | 12 | Barh El Gazal, Batha, Chari Barguirmi, Guera, HadjerLamis, Kanem, Lac, Ouaddai, Salamat, Silla, Ville de N'Djamena, WadiFira, |
| Zone soudanienne | 7 | Logone oriental, Logone occidentale, Mandoul, Mayo-Kebbi Est, Mayo-Kebbi Ouest, Moyen-Chari, Tadjile |

Source : RGPH2 – INSEED

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 d'environ 13,63 millions d'habitants en 2015 et 14,1 millions d'habitants en 2016.

La densité est évaluée à 11.1 habitants / km (2015), ce qui fait du Tchad, l'un des pays le moins dense du monde. La population tchadienne est également marquée par la prépondérance de sa composante rurale, qui représente 77% de la population totale (2015), reflétant un faible niveau d'urbanisation et la prépondérance des activités agropastorales, en dépit d'une croissance accélérée de la population urbaine au cours de dernières années.

Le recensement de 2009 (RGPH2) a également montré que :

- La majorité de population tchadienne était rurale (78,3% de la population totale) et féminine (51,3% des ruraux étaient des femmes) ;
- 57,5% des Tchadiens ont moins de 18 ans et la proportion des femmes était plus élevée que celle des hommes (50,7% contre 49,3%).

La répartition de la population sur le territoire national est particulièrement déséquilibrée, allant d'une densité de 0,5 habitant / km² en zone saharienne à 24,5 habitants / km² en zone soudanienne.

Selon les prévisions de l'Institut National de la Statistique, des Etudes Economiques et Démographiques (INSEED), l'évolution de la population devrait suivre une tendance moins soutenue au cours des prochaines décennies, élevant à 3,4% par an. Elle est inférieure en zone rurale (2,6% par an) contre 4,7% par an en milieu urbain.

Deux grandes religions sont pratiquées au Tchad : l'islam, pratiqué par 54% de la population et le christianisme, pratiqué par 35% de la population (20% de catholiques et 15% de protestants). Le reste de la population est animiste (8%) ou bien déclare n'appartenir à aucune religion (3%). Les langues officielles sont l'arabe et le français ; les principales langues

véhiculaires sont l'arabe, le Sara et le français bien que 14 langues au total sont parlées dans le pays. Le pays compte par ailleurs environ 256 groupes ethniques.

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.

Le Tchad dispose des potentialités pour son développement économique : le potentiel agro-pastoral, minier, artisanal et humain. Ces potentialités qui, en principe, devraient servir de pivot essentiel à une croissance économique soutenue se heurtent à un certain nombre de problèmes. Il s'agit entre autres des guerres interminables, du manque de façade maritime, de l'avancée du désert, de l'insuffisance d'infrastructures socio-économiques et sanitaires adéquates, de l'inadéquation entre la formation et l'emploi, de la détérioration des termes d'échanges, etc. Comme la plupart des pays africains au sud du Sahara, le Tchad a été profondément touché par la crise économique surtout la chute du baril du pétrole et l'instabilité politique qui n'ont pas véritablement favorisé des performances économiques aptes à propulser le pays vers l'avant. Ainsi, la situation économique a entraîné une baisse du pouvoir d'achat, lequel pourrait avoir une influence sur l'accès aux soins et sur la déperdition en matière de soins prénatals.

II. LES PREMIERES ROUTES CONSTRUITES AU TCHAD

II.1 Les routes urbaines

Les premiers tronçons urbains 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.

Ces trois (3) tronçons ont les mêmes structures de chaussée :

Couche de fondation : sable argileux avec une épaisseur de 30 cm ;

Couche de base : sable argileux mélangé avec des gravés concassés, épaisseur : 20cm ;

Couche de roulement : Sand asphalté, épaisseur : 4cm.

II.2 Les routes nationales

Les premières routes nationales construites 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. STRUCTURE DE L'ADMINISTRATION ET SON EVOLUTION

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). Du 16 février 2016 jusqu'aujourd'hui, le ministère est dénommé Ministère des Infrastructures et du Désenclavement et s'articule sur l'organigramme suivant :

- Un Cabinet ;
- Une Direction des Travaux Publics qui était chargée de faire les suivis des travaux routiers et des bâtiments.

De l'indépendance à nos jours, 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. Elle est chargée :

- D'élaborer des projets de politique routière au niveau national, laquelle, considérée dans sa globalité, intègre la conception, les études, la construction et l'entretien ;
- De déterminer le niveau d'aménagement des infrastructures ;
- De procéder à la recherche et la normalisation dans le domaine des infrastructures routières, ainsi que leur gestion ;
- D'assurer l'inspection visuelle régulière du réseau routier et le suivi technique de l'évolution de l'état des routes ainsi que l'information auprès des usagers ;
- D'établir la programmation à court et moyen termes des projets d'aménagement et d'entretien du réseau routier à la charge du département, compte tenu de l'évolution du trafic et des conditions économiques du pays ;
- D'étudier et contrôler l'exécution des opérations de construction, de réhabilitation et d'entretien des routes du réseau à la charge du département ;
- D'assurer la mise en œuvre des dispositions prises pour la conservation du patrimoine routier existant ;
- D'assurer la mise en œuvre, en accord avec les services en charge des transports routiers, des dispositions prises pour assurer la sécurité routière y compris la signalisation routière ;
- D'assurer la maîtrise d'œuvre de tous travaux de construction routière ou d'entretien à la charge de l'Etat ;
- D'assurer l'appui technique aux collectivités territoriales et aux communautés villageoises pour la gestion de leurs programmes routiers ;
- D'assurer la mise en œuvre des programmes de construction et d'entretien des infrastructures routières des collectivités territoriales ;
- De contrôler la bonne exécution des prescriptions techniques conformément au cahier des charges des établissements conventionnés.

La Direction Générale des Routes comprend :

- ✓ **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, à ce titre, elle est chargée :
 - D'élaborer des programmes et des projets de construction et de réhabilitation ;
 - De déterminer des niveaux d'aménagement ;

- De mettre en œuvre les projets de construction et de réhabilitation ;
 - D'analyser les coûts de construction et de réhabilitation.
- ✓ **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.

A ce titre, elle a notamment la responsabilité :

- D'assurer la programmation de l'entretien routier ;
 - D'établir des budgets d'entretien ;
 - D'assurer la maîtrise d'œuvre des travaux ;
 - d'analyse des coûts d'entretien.
 - D'apporter l'appui technique pour la gestion de l'entretien routier relevant des institutions concernées.
- ✓ **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.

A cet effet elle est chargée :

- D'apporter l'assistance technique aux collectivités locales et aux communautés villageoises dans l'élaboration et la mise en œuvre de leurs programmes ;
 - D'élaboration des normes de construction ;
 - D'élaboration des documents d'appel d'offres types ;
 - D'apporter l'assistance pour la mise en place des structures et des mécanismes de gestion des infrastructures routières par les bénéficiaires ;
 - De réaliser l'inventaire du réseau de routes et pistes rurales ;
 - D'assurer la planification des investissements et de l'entretien des routes et des pistes rurales ;
 - De mettre en place d'une banque de données des routes et pistes rurales.
- ✓ **La Direction des Voiries Urbaines** chargée de l'appui aux communes en vue de la construction et de l'entretien des voiries urbaines.

A cet effet, elle est chargée :

- D'apporter l'assistance aux communes urbaines dans l'élaboration et la mise en œuvre de leurs programmes ;
- D'élaborer les normes de construction en relation avec les services en charge de l'urbanisme ;
- D'élaborer les dossiers d'appels d'offres ;
- D'assurer la mise en œuvre des projets de construction, de réhabilitation et d'entretien ;

- D'apporter un appui pour la réalisation de l'inventaire des réseaux de voiries urbaines.
- ✓ **La Direction de Protection du Patrimoine Routier** chargée d'assurer la protection du réseau national. A ce titre, elle est chargée :
 - D'élaborer la stratégie de protection du patrimoine routier ;
 - D'assurer la mise en œuvre de cette stratégie ;
 - D'assurer la gestion de barrières de pluies ;
 - D'assurer la gestion des stations de pesage ;
 - De superviser les brigades de réseau routier ;
 - D'apporter un appui aux collectivités décentralisées dans la protection de leur patrimoine routier.

IV. PRESENTATION ET CONTEXTE DE LA ROUTE TRANSSAHARIENNE AU TCHAD

La Route Transsaharienne au Tchad est caractérisée par la section allant de la capitale Ndjaména jusqu'à la Frontière avec le Niger. Suivant la situation actuelle, elle est composée de quatre(4) sections à savoir :

- Section 1: L'axe Ndjaména - Massakory (152 km) est déjà bitumée ;
- Section 2 : Les axes Massakory-Ngouri-Bol et RigRig – Daboua Frontière Niger sont en cours d'exécution et les états d'avancement des travaux sont repartis comme suit :
 - Axe Massakory – Ngouri (85 km) : 22,68% pour un délai consommé de 51,19% ;
 - Axe N'gouri – Bol (100 km) : 6,05% pour un délai consommé de 53,33 %;
 - Axe RigRig – Daboua Frontière Niger (93 km) : 8% pour un délai consommé de 40%.
- Section 3: L'axe Bol- Liwa (85 km) est en cours de passation des marchés ;
- Section 4 : L'axe Liwa – RigRig (53 km) est en instance de financement.



IV.1 Section 1

IV.1.1 L'AXE NDJAMENA-DJERMAYA longueur : 36 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 renforcement 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 L'AXE DJERMAYA-MASSAGUET longueur : 47km

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 renforcement avait eu lieu 1998 avec l'entreprise SOGEA-SATOM et contrôlé par le Bureau GELSENCONSULT GmbH (Allemand) sur le financement du FAD et du GOUVERNEMENT DU TCHAD

IV.1.3 L'AXE MASSAGUET-MASSAKORY longueur : 68km

Cette section a été bitumée 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 était la SCET-TUNISIE (bureau d'étude tunisien).

IV.2 Section 2

IV.2.1 L'AXE MASSAKORY- NGOURI longueur : 85 km

• Travaux

Les travaux sont en cours de réalisation, l'entreprise qui exécute les travaux est l'entreprise SOROBAT (Tunisie) 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 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 %.

• Audit des comptes

La BID a donné son avis de non objection avec quelques observations sur le dossier de consultation le 21 Septembre 2016. Ces observations ont été intégrées dans le dossier et l'ouverture des offres techniques avait eu lieu le 22 décembre 2016.

A ce jour, l'évaluation des offres techniques est en cours d'évaluation par la Commission d'Ouverture et de Jugement des Offres.

IV.2.2 L'AXE NGOURI – BOL longueur: 100km

• Travaux

Les travaux sont en cours de réalisation, l'entreprise qui exécute les travaux est l'entreprise ETEP (Tunisie) 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.2.3 L'AXE RIG-RIG – DABOUA FRONTIERE NIGER longueur:93 km

- **Travaux**

Suite à un appel d'offre international, l'entreprise CGCOC Group est retenue pour l'exécution des travaux pour un montant hors 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 de la 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 %.

IV.3 Section 3

IV.3.1 L'AXE BOL – LIWA longueur: 85 km

Pour ce tronçon, la passation des marchés est en cours. Le Financement sera assuré par la BID.

Les plans de passation des marchés se présentent comme suit :

- **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. Les dernières observations de la BID ont été reçues le 03 août 2016. Toutes les observations 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 les retards encaissés 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 posteriori et transmis à la BID en date du 17 février 2017 pour avis. La BID a donné son avis de non objection sur ce DAO à la date du 6 mai 2017. L'avis d'appel sera lancé au courant du mai 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 et les termes de références(TDR) 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.Le 16 mars 2017 la BID a donné son avis de non objection sur le rapport d'évaluation des offres technique et propose d'ouvrir les offres financière.

Le 25 avril 2017, la commission d'ouverture et de jugement des offres a procédé à l'ouverture des offres financières. Et, le processus d'évaluation des offres financières est en cours.

- **Audit des comptes**

Suite à la consultation restreinte du 01 juin 2015, l'ouverture des offres avait eu le 06 aout 2015 et le rapport d'évaluation des offres technique a été envoyé à la BID le 8 janvier 2016, pour avis. La BID a donné son avis de non objection le 29 février 2016 demandant de poursuivre le processus d'évaluation des offres Techniques. Le rapport d'évaluation des offres techniques corrigé est retransmis à la BID le 29 septembre 2016, la réponse est attendue.

IV.4 Section 4

IV.4.1 L'AXE LIWA –RIG-RIG longueur: 53 km

Sur la base du budget général de l'état tchadien, un appel d'offre 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 Tchad, 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.

V. INTERVENTION DES BAILLEURS DE FONDS SUR LES PROJETS 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 Ndjamena-Djermaya (30 km) et Ndjamena-Guelengdeng (146 km).

La mise en œuvre de ces 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 ;
 - Promouvoir le développement du secteur privé dans les travaux routiers et la production des matériaux ;
 - La réhabilitation de 1800km 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 1800km prévus, 256km 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 quelques projets sont présentés dans le tableau n°2 ci-dessous :