

Research Article

LA PROBLÉMATIQUE DU TRANSPORT ROUTIER AU TCHAD

Gondjessabé Mackaye and *Meusngar Gédéon

Faculté des Lettres, Arts et Sciences Humaines, Département d'Histoire, Université de Doba /Tchad.

Received 15th October 2025; Accepted 16th November 2025; Published online 25th December 2025

RÉSUMÉ

A plus de 60 ans d'indépendance, le Tchad n'est pas encore au bout de ses peines. Le désenclavement, inscrit en priorité dans la politique globale de développement n'a pas porté de fruits dans cet immense territoire. Le secteur de transport routier rencontre de sérieux problèmes. Doublement enclavé, la relation entre les infrastructures routières, le transport et l'amélioration des conditions socio-économiques des populations se dégradent au jour le jour. Ce sujet qui traite de la problématique de transport routier, se donne comme objectif d'analyser les facteurs qui empêchent le développement de transport routier au Tchad. Parti de l'analyse documentaire, des entretiens et de l'observation directe sur le terrain, ce travail aboutit aux résultats selon lesquels, le transport routier au Tchad souffre de l'enclavement interne et externe, du mauvais état de la route, de l'insuffisance de réseau routier et des tracasseries policière, douanière et administrative.

Mots clés: Enclavement, développement, problématique, transport routier, tracasserie, Tchad.

INTRODUCTION

Dans l'acceptation générale, l'homme est un être grégaire c'est-à-dire qui aime vivre en société. Ainsi, aussitôt après les indépendances, l'Etat, en principe devrait assurer la formation des cadres, ouvrir les voies de communication dans cet immense espace pour la circulation des biens et des personnes. Mais l'on constate que le Tchad présente encore des caractéristiques de sous-développement malgré l'exploitation de son pétrole. Les structures économiques, politiques et sociales ne permettent pas de satisfaire les besoins fondamentaux de la population: pauvreté caractérisée, faible insertion dans le tissu économique mondial. La caractéristique la plus virulente du sous-développement et qui constitue le drame de notre pays est le problème des routes, condition sine-qua non pour le développement des transports et le développement dans son sens large.

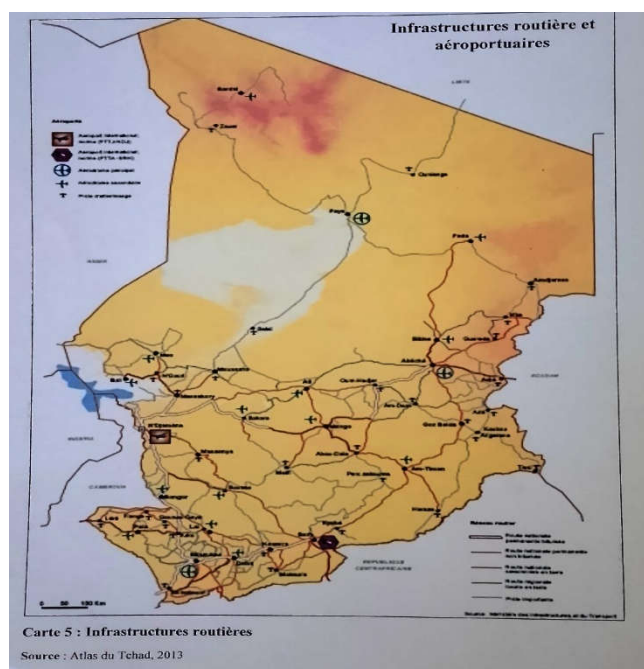
Ce travail qui procède par des documents écrits, des enquêtes de terrain et de l'observation directe se donne comme objectif principal, d'analyser les principaux maux qui minent le transport routier au Tchad. Ainsi, ce travail abordera tour à tour les aspects comme le double enclavement du pays, le mauvais état des routes, l'insuffisance du réseau routier et les diverses tracasseries.

MATÉRIELS ET MÉTHODE

Zone d'étude

L'aire d'étude c'est le Tchad et ici se sont les routes et les transports qui nous intéressent particulièrement. Pour bien comprendre le reste de l'analyse, il est nécessaire de présenter d'abord la carte routière du Tchad, objet de ce travail.

La carte routière du Tchad



C'est la carte de la zone d'étude. A première vue de la carte, on constate que les routes sont nombreuses au Sud, Sud- Est et à l'Est (densité de la population oblige). Au Nord, il y a quasiment absence de routes et là précisément, les transporteurs font appel aux services des guides. Ce qui explique qu'au nord du pays, les routes ne sont pas frayées et les endroits ou les localités se repèrent grâce au concours des guides qui maîtrisent bien la région.

Méthode

En plus de la consultation des documents écrits, nous avons eu recours à l'enquête de terrain et l'observation directe. Ainsi, un échantillon de 65 personnes a été choisi afin de recueillir les informations. Ces personnes ont été sélectionnées suivant leur appartenance professionnelle. Ce sont des commerçants, des chauffeurs, des transporteurs, des passagers et des opérateurs

*Corresponding Author: Meusngar Gédéon,
Faculté des Lettres, Arts et Sciences Humaines, Département d'Histoire,
Université de Doba /Tchad.

économiques. Des grandes villes du pays qui constituent les destinations de plusieurs usagers du transport routier ont servi des lieux d'enquête. Un questionnaire était élaboré et adressé à ceux qui savent lire et écrire en français. Pour nos informateurs illettrés, nous avons procédé aux entretiens directs et semi-directs. Les thèmes de ces entretiens ont porté sur les conditions de voyage au Tchad, sur l'état de la route, sur les tracasseries policières et douanières et sur le confort. Dans le souci d'avoir des résultats fiables, nous avons adopté la méthode de traitement qualitatif. Cette méthode a consisté à brasser les informations, les confronter les unes aux autres afin d'éliminer les informations moins riches et laisser celles qui sont dignes, jugées pertinentes. Ce travail a permis d'aboutir aux résultats suivants.

RÉSULTATS

Ledouble enclavement du pays

La République du Tchad est un Etat enclavé de l'Afrique centrale. Totalement enclavé, le port maritime le plus proche est le port de Douala au Cameroun distant de 1700 km de la capitale N'Djamena. Le Tchad indépendant a hérité un immense espace qu'il faut surveiller, contrôler, protéger et défendre. Surtout la mise en valeur de cet espace par les routes. Il se pose alors le problème de logistiques, de transports et surtout de personnel qualifié pour faire fonctionner ce lourd héritage.

La France métropolitaine devait sa survie à travers les colonies. C'est dans ce sens qu'un réseau de drainage des produits des colonies vers la métropole a été soigneusement mis en place : voies de communication surtout terrestre, découpage territorial et administration territoriale. Tout cela est laissé sur place. André Malraux n'a démantelé aucun pont avant de repartir à Paris! Mais manque d'entretien, le voyage entre les différentes provinces du Tchad pose problème car les routes sont englouties d'eaux d'inondations. Ce qui explique aussi le mauvais état de la route.

Le mauvais état de la route

A l'aube de l'indépendance, le pays a hérité un secteur de transport bien assez pauvre. Un parc automobile presque insignifiant et absence de routes permanentes et fiables rendant difficile la vie des populations surtout en cas d'évacuation sanitaire dans ce pays continental.

Le secteur du transport est jugé important plus que névralgique. Aussitôt, le Président Tombalbaye a érigé un Ministère en charge des transports avec des directions et services techniques et autant des instruments pour dire que les routes et les transports sont au cœur du Programme National de Développement (PND). Le secteur est tenu par les particuliers après les premières heures d'UNITCHADIENNE¹. Les causes du retard connu dans le secteur du transport routier est son financement, le manque de pertinence dans le choix des projets des infrastructures de transport et la mauvaise utilisation de la route. Et la relation entre les infrastructures routières et l'amélioration des conditions socio-économiques des populations se dégradent de jour en jour suscitant beaucoup de débats. Le Tchad est un pays continental mais il y a un manque criard de routes. L'état des routes est resté dans une situation déplorable c'est-à-dire une dégradation croissante. Le bilan est mitigé même avec l'exploitation du pétrole,

les résultats sont décevants et le secteur de transport est totalement informel. La population en souffre de cette situation. Or, la population est le principal agent de développement. Les attentes de la population en croissance exponentielle, aujourd'hui élargies et variées, commandent l'ouverture des routes. Ces deux tronçons qui suivent sont présentés en guise d'illustration.

Axe Timbéri-Kagpal dans le Département de la Nya-Pendé, Province du Logone Oriental et la ville de Moundou dans la Province du Logone Occidental



Source : photo Mackaye et Meusngar, 2025

Cette planche montre l'état global des routes au Tchad. En haut, c'est le tronçon Timbéri-Kagpal devenu totalement boueux imposant un rythme de vitesse de caméléon aux chauffeurs. Les latérites qui rendaient par le passé solides ce tronçon, ont complètement disparu pour faire place à la boue et aux creux. Dans la ville de Moundou (en bas), capitale économique du Tchad, le bitume a disparu dans bon nombre de tronçons le long de la route nationale laissant place aux creux et nids de poule. Ces deux cas sont l'image des grandes routes qui relient les villes du Tchad. A ce mauvais état de la route, s'ajoute l'insuffisance du réseau routier.

L'INSUFFISANCE DU RÉSEAU ROUTIER

Le désenclavement inscrit en priorité dans la politique globale de développement n'a pas encore porté de fruit dans cet immense territoire (Ngaressen, 2012). Le niveau de développement d'un pays ou d'une ville s'apprécie entre autres à travers l'importance et l'état de ses infrastructures routières (Laoukein 2016). Le Tchad est confronté réellement à ce problème qui fait de lui la lanterne rouge du

¹C'est l'Unité du Tchad. C'est une agence de voyage d'origine libanaise qui s'était installée aux premières d'indépendance et a trouvé cette appellation UNITCHADIENNE.

monde. Depuis le 11 Aout 1960, date de l'indépendance, le Tchad dispose de deux (2) Routes Nationales Bitumées (RNB). A partir de N'Djamena la capitale prise comme point 0 km :il y a la RNB1 qui part de la capitale à Sarh,deuxième ville du Tchad sur une distance de 800 km et la RNB2 qui part de N'Djamena àAbéché, troisième ville, sur une distance de 900 km.

La RNB1 et la RNB2 sont sérieusement dégradées en ce moment. C'est ce que le pays a fait en 60 ans d'indépendance et ce, avec l'appui des partenaires financiers et techniques étrangers « Union Européenne au chevet du Tchad malade »

La Politique Globale de Développement du Tchad, appelée Plan National de Développement (PND) est aussi désignée sous le vocable Stratégie Nationale de Réduction de la Pauvreté (SNRP) où tous les secteurs ont leur propre stratégie (Ministère des Infrastructures et du Désenclavement, 2020).

La finalité du développement est l'amélioration de la qualité de la vie et du bien-être de la collectivité par le niveau de vie (économie), le mode de vie (société) et le cadre de vie (environnement) (PND, 2013-2015). Elle fait ainsi appel à la bonne gouvernance. Il y a inadéquation chronique sur le terrain, surtout dans le monde rural (ONU/PNUD, 2019). Une mauvaise gouvernance dans tous les domaines bien apprécié par le Forum Economique Mondiale en 2010 :l'indice de compétitivité classe le Tchad au dernier rang des économies non compétitives du monde (1396/139), sans doute à cause des caractéristiques de son économie peu compétitive avec des coûts de services très importants (énergie, transports).

Revenons à notre secteur de transport à travers sa propre stratégie c'est-à-dire la politique de transport et communication au Tchad.L'accession du Tchad à l'indépendance le 11 Aout 1960 a été accompagnée par des efforts publics dans tous les secteurs de l'économie, notamment celui des transports. Le Président F. Tombalbaye a créé un Ministère en charge des Travaux Publics et de Transports. Il a déjà une vision pour le désenclavement du pays. Cette période est marquée par la création de deux compagnies : UNITCHADIENNE en 1970 et la Société Libanaise de Transport Urbain(SLTU)² en 1972. Après quelques années d'opération, ces entreprises ont été confrontées à des crises à cause du modèle importé mais aussi de la faiblesse de la demande locale. Le jeune Etat n'était pas économiquement et financièrement autonome.

Ces deux compagnies sont réquisitionnées le plus souvent pendant les grandes vacances pour les déplacements des élèves, étudiants et parfois les fonctionnaires mutés et affectés pour de nouveaux postes. Depuis cette date,il y a des chemins parcourus, des régimes qui se sont succédés. Il a fallu l'arrivée au pouvoir d'Idriss Debyltno pour qu'une politique de transport se formalise en Plan et Stratégie. L'objectif global de la Stratégie Nationale des Transports est d'assurer le désenclavement intérieur et extérieur du Tchad en vue d'accélérer la croissance économique (Mackaye, 2011). Le développement des infrastructures physiques constitue un levier important de la croissance économique et la lutte contre la réduction de la pauvreté au Tchad. Les activités devront couvrir les différents sous-secteurs suivant des transports:

- 1 Transports routiers,
- 2 Pistes rurales,
- 3 Transports aéroportuaires,
- 4 Industries de transport terrestre,
- 5 Les voiries.

Les projets intérieurs sont les suivants:

- Les aéroports de Djermaya, N'Djamena, Faya (capitale du grand nord) et Abéché.
- Construction des raccordements à la Transsaharienne (Massaguet- Massakory-Bol- Frontière Niger),
- Liaison ferroviaire (N'Gaoundere (Cameroun) - Moundou- N'Djamena- Abéché- Adré- Frontière Soudan).
- Route (Kélo- Pala- Léré- Figuil (Cameroun) (PND, 2013- 2015)

Les pistes rurales n'ont jamais fait l'objet d'une attention particulière; elles sont abandonnées entre les mains de la Coton-Tchad à travers ses usines d'égrenage ; praticables le temps d'une campagne d'achat de coton. Juste drainer le coton grain vers les usines ! On brandit la convention passée entre la Coton- Tchad et l'Etat Tchadien

Le désenclavement extérieur est contenu dans la politique d'intégration régionale (PND, 2013- 2015). Le Tchad est engagé dans un processus visant la construction d'un marché commun en Afrique Centrale et au-delà en Afrique. Ce processus qui doit conduire à l'intégration au niveau régional et continental à l'horizon 2025, de tous les secteurs d'activités et particulièrement dans les domaines du commerce, de l'agriculture, de la monnaie et des finances, des transports et communications, de l'industrie et de l'énergie, constitue l'antichambre de la mondialisation des échanges. Conscient de ses enjeux, le Gouvernement du Tchad, s'est engagé avec ses partenaires de la CEMAC³ et de la CEEAC⁴, dans un processus d'élaboration et la mise en œuvre des programmes régionaux de développement. Au niveau de la CEMAC, il s'agit en particulier du Programme Economique Régional (PER) approuvé par le sommet des Chefs d'Etats. Il en est de même pour les engagements pris dans le cadre des autres regroupements sous régionaux (CBLT ; CILSS ; ...) afin de relever les grands défis. Il s'agit pour le Tchad d'approfondir ses relations économiques et commerciales avec les autres pays de la sous-région et favoriser le renforcement des institutions sous régionales. Pour cela il faut :

- La facilitation du transit et de transport en zone CEMAC (corridor Douala- Bangui et Douala-N'Djamena) ;
- L'aménagement de la route Maroua – Kousserie- N'Djamena ;
- L'aménagement du corridor N'Djamena- Bangui- Brazzaville- Pointe Noire (océan Atlantique);
- Projet Air CEMAC;
- L'amélioration de la navigabilité sur l'axe fluvial Congo- Oubangui;
- L'interconnexion en fibre optique Cameroun – Tchad – RCA;
- L'interconnexion électrique Cameroun – Tchad (Convention Tchad-Cameroun, 1999).

C'est précisément renforcer la coopération sous régionale, régionale et internationale, rendre plus compétitifs les produits tchadiens et développer ainsi les échanges extérieurs du Tchad.

²Une autre agence libanaise, Société Libanaise de Transport Urbain. A cette époque, les taxis de la Capitale, sur les portières, on voyait l'abréviation TU (Transport Urbain).

³Communauté Economique et Monétaire de l'Afrique Centrale regroupant 6 pays à savoir : le Cameroun, le Gabon, la Guinée Equatoriale, le Tchad, la République Centrafricaine et le Congo Brazzaville.

⁴Communauté Economique des Etats de l'Afrique Centrale regroupant les 6 pays de la CEMAC et le Rwanda et le Congo Démocratique qui se sont retirés il y a peu de temps.

Le processus de la décentralisation et de la déconcentration enclenché par le gouvernement depuis 1993 sous-entend le développement local. Ce processus vise à rapprocher l'administration des administrés d'une part et, faciliter la prise en charge du développement par les communautés locales d'autre part.

L'accès aux Nouvelles Technologies de l'Information et de la Communication (NTIC) recherché pour désenclaver le pays piétine. « L'information en ligne » n'est pas à la portée du tchadien moyen ; le réseau est en dérangement perpétuel et souvent le gouvernement même brouille les lignes pour des raisons de sécurité.

On a vu de bout en bout que la politique de la route et du transport du Tchad est hautement « techniciste » totalement en déphasage avec les aspirations et les attentes légitimes des « damnés de la terre » du Tchad.

Pour l'exécution de la Stratégie Nationale des Transports sur le terrain, des Délégations ont été créées. Elles sont créées et placées sous la tutelle du Ministère des Infrastructures et du Désenclavement qui change d'appellation à chaque remaniement du gouvernement. C'est le bras séculier de l'Etat en la matière comme l'indique l'appellation. Le Ministère s'occupe des bâtiments, des routes et des transports au Tchad. Il est de ce fait, un très grand Ministère avec plusieurs Directions Techniques et Spécialisées, des Organismes sous tutelle et des Services Déconcentrés.

Ces Délégations Provinciales de Routes démunies, assez pauvres, absence de crédits de fonctionnement sont impuissantes face à la dégradation des routes locales. Ainsi, relier les chefs lieu des provinces est un véritable casse-tête. La ville d'Am-timan, chef-lieu de la province du Salamat est coupée du reste du pays durant 6 à 8 mois du fait d'abord de l'inondation en saison pluvieuse et d'absence de routes à praticabilité permanente. Les Routes Nationales et les Routes Secondaires au Tchad sont en état de dégradation bien avancée et corroborée des tracasseries.

Les diverses tracasseries

Une route sérieusement dégradée constitue en elle-même une tracasserie. Une route en mauvais état cause les crevaisons, la panne du moteur, l'affaiblissement des amortisseurs et le renversement du véhiculé et le plus souvent en pleine brousse. Il faut se rendre au village le plus proche ou dans un centre important pour le dépannage. Les transporteurs et les commerçants chantent le même refrain : la route est notre mal. C'est la route qui nous tue. Les mauvaises routes sont plus dangereuses que les tracasseries policières, douanières et administratives⁵. Les formalités sont faites à la hâte et rapidement en quelques heures et minutes mais les routes dégradées peuvent nous retenir des jours et des mois pendant la saison pluvieuse. La desserte n'est pas facile occasionnant de grosses pertes de notre côté et la rareté des produits chez les consommateurs, poursuit notre informateur.

L'Etat crée aussi des tracasseries où les policiers les gendarmes et les douaniers se sucent sur le dos des passagers et les chauffeurs sont tenus de présenter les pièces du véhicule (faire les formalités). Et les commerçants de déclarer leurs marchandises au poste de douanes

Le Bureau National de Fret (BNF) est créée dans ce sens par le décret N°270/PR/MTAC/89 du 14 Avril 1989 rebaptisé aujourd'hui

Bureau National de Fret Terrestre (B.N.F.T.). C'est un établissement public à caractère administratif placé sous la tutelle du Ministère des Infrastructures. Il est doté de la personnalité morale et de l'autonomie financière. Le BNF est créé en vue d'assurer le fonctionnement régulier du marché des transports routiers des marchandises. Il est donc au service des transporteurs, des chargeurs, des transitaires. Le BNF a pour mission entre autres de :

- 1 Servir de centre d'échange d'information sur l'offre et la demande des transports afin d'assurer aux chargeurs et transporteurs l'accès à l'information dont ils ont besoin pour négocier librement les conditions de transport;
- 2 Veiller au respect des accords internationaux de répartition de fret entre les transporteurs tchadiens et étrangers
- 3 Assurer l'approvisionnement et la distribution des Lettres de Voiture Obligatoires (L.V.O) et d'en contrôler la bonne utilisation;
- 4 Tenir les statistiques nécessaires à une bonne planification de l'industrie du transport routier grâce à l'exploitation des L.V.O.
- 5 Fournir au Ministère des Finances et de l'Economie tous les états prévisionnels, information et documents nécessaires au contrôle des prélèvements fiscaux afférents aux activités des transporteurs routiers.
- 6 En outre, il est confié au BNF la mission de recouvrement des redevances d'affrètement des marchandises et de la taxe à l'essieu.

Les organes d'administration, de gestion et de contrôle du BNF sont ; le Conseil d'Administration constitué des représentants des pouvoirs publics, des organisations professionnelles représentatives du secteur des transports routier et la Direction du BNF.

Pour bien mener sa mission, le BNF a mis en place la LVO par arrêté N°001/MTAC/DG/89 du 2 Septembre 1989 pour le transport national et international des marchandises. La LVO est le document de base émis à l'occasion de chaque transport de marchandise. L'établissement matériel de la LVO consiste à porter sur le document un certain nombre d'information sur le transporteur, le véhicule, la marchandise, l'itinéraire, la redevance prélevée... Elle est établie aussi bien au siège du BNF à N'Djamena que dans les agences et les postes de contrôle. Le Service des Statistiques du BNF est chargé du traitement des LVO afin d'établir le bulletin des statistiques.

La LVO est remplie en quatre (4) exemplaires distribués comme suit : un exemplaire au chauffeur, un pour le ministère de tutelle, un pour le BNF et un pour le Ministère des Finances et de l'économie.

Les taux de recouvrement perçus par voyage sur le transport routier de marchandises en national et international sont fixés par le décret 419/PR/MTPT/2000.

Le BNF perçoit :

- Une redevance sur le prix du transport public routier de marchandises ;
- Une taxe à l'essieu sur les véhicules étrangers circulant sur le territoire national. La taxe à l'essieu est vendue au taux unique de 20.000 F. CFA valable pour un mois ;
- Tout transport d'un point donné sur le territoire à un autre point du territoire national ;
- Transport donnant lieu à une facture 7,5% du chiffre d'affaire
- Transport de produit en vrac 1000 F.CFA la tonne- Transport de produit manufacturé 2000 F.CFA la tonne

Tout transport effectué à partir d'un point donné sur le territoire étranger vers un point du territoire national et en sens inverse :

⁵Entretien réalisé le 19 novembre 2025 avec Abdoulaye Mbodou Ousmane et Abdoulaye Mbodou Ousmane à Pala et Kélo.

Transport d'un véhicule tchadien donnant lieu à l'établissement d'une facture 7,5% du chiffre d'affaires.

- Transport fait sur véhicule immatriculé hors zone CEMAC : 165.000F.FCA
- Transport fait sur véhicule tchadien et autres pays CEMAC 55.000F.FCA (Convention, 1999).

Sur cette lancée, l'Etat a créé les péages. Le péage est un droit, une taxe qu'on lève sur des personnes, des animaux et des marchandises pour le passage sur un chemin, une route, un pont....pour le passage des rivières, des fleuves. Sous la féodalité en France, les péages étaient des redevances destinées à l'entretien des voies et des chemins. C'est aussi le lieu où se perçoit la taxe de passage. Le Tchad n'échappe pas à cette règle. Malheureusement, ces droits et taxes prennent autres directions et les routes du Tchad se dégradent au jour le jour. En plus de cet incivisme fiscal, les barrières de pluie ne sont pas respectées accentuant la dégradation des routes.

Selon l'organigramme du Ministère des Infrastructures et du Désenclavement, le F.E.R. relève de la Direction de l'Entretien Routier⁶. Cette Direction est placée sous l'autorité d'un Directeur et est chargée de la mise en œuvre et du suivi de l'ensemble des activités de l'entretien routier sur le réseau à charge de l'Etat y compris les ouvrages d'art. A ce titre, elle est chargée de et ce confié au F.E.R.:

- Assurer la programmation de l'entretien routier,
- Etablir les budgets d'entretien,
- Assurer la maîtrise d'œuvre des travaux,
- Analyser les coûts d'entretien,
- Apporter l'appui technique pour la gestion de l'entretien routier à la demande des institutions nécessaires.

Le Fonds qui devait être le « centre névralgique » pour le réseau routier national fait figure de parent pauvre ; ce qui fait que les routes du Tchad sont dans un état de délabrement avancé !

Les recettes générées par le B.N.F., aujourd'hui rebaptisé Bureau National de Fret Terrestre (B.N.F.T.) et les péages installés sur les Routes Nationales ne parviennent pas à la caisse du FER⁷. Le FER doit être normalement alimenté par les ressources propres de l'Etat tchadien en appui avec ses partenaires au développement à l'image de « l'Union Européenne au chevet du Tchad malade ».

Cette étude n'est pas la première à se pencher sur la problématique du transport routier.

Selon une étude la Banque Africaine de Développement (2012), moins du tiers de la population africaine a accès à une route praticable en toute saison, tandis que les coûts de transports et les délais d'acheminement des marchandises le long des corridors routiers sont deux à trois fois supérieurs à ceux des autres régions du monde (Banque Mondiale, 2020).

Dans le même sens, Malick Sané (2017), très pointu sur le problème, écrit que même si plusieurs raisons expliquent la faiblesse du commerce inter-régional en Afrique, la carence en infrastructure occupe une importante place dans cet état de fait. L'Afrique souffre d'un énorme déficit d'infrastructures (routes, électricité, chemins de

fer, ports, aéroports). La plupart des lignes ferroviaires, mêmes routières simples, datent de l'époque coloniale et n'ont pas fait l'objet de renouvellement, et une vingtaine de pays africains ne disposent pas de réseau ferroviaire (Tchad). Toujours Sané (2017), le transport routier est le monde de transport motorisé dominant en Afrique, représentant 80 pour cent du trafic de marchandises et 90 pour cent du trafic passagers sur le continent. La densité routière reste très faible environ 7km sur 1000km² avec 40 pour cent des routes en mauvais état. Encore Sané (2017), le déficit en matière d'infrastructure est l'un des facteurs clés qui empêchent l'Afrique de réaliser son plein potentiel de croissance économique, son pouvoir concurrentiel sur les marchés mondiaux et l'atteinte de ses objectifs de développement notamment la réduction de la pauvreté (Islamic Development Bank, 2018).

En ce qui concerne le Tchad Ngaressem, (2012) dit que malgré les travaux d'aménagement des routes (l'ossature du réseau national n'est pas entièrement bitumée), le réseau routier demeure embryonnaire avec seulement 2km de routes à praticabilité permanente pour 1000km² (6,4km en, moyenne pour l'Afrique).

C'est que le problème de transport est récurrent en Afrique, comme quoi, la pauvreté n'est pas l'apanage du seul Tchad et qu'il faut chercher à l'éradiquer sinon la réduire

CONCLUSION

Il ressort de cette analyse que l'extension des axes routiers goudronnés à partir de N'Djamena au cours des dix dernières années, dont certaines connexions régionales restent à compléter, devront s'accompagner d'efforts continus dans les réseaux secondaires desservant les zones à fort potentiel humain. Il est vrai qu'on ne mange pas la route; il est pourtant vrai que la route fait manger. Une route entretenue et aménagée favorise non seulement la circulation fluide des piétons et véhicules, mais facilite également les interventions sanitaires et sécuritaires en cas d'urgence.

Il est important que le gouvernement, les décideurs et les partenaires financiers et techniques du Tchad prennent en compte les résultats de cette étude afin de proposer des stratégies adaptées. Sans les routes et les transports fiables, un développement optimal n'est pas possible dans ce pays. Il faut opter et mener une politique en phase avec les attentes du peuple sans cesse en croissance exponentielle. Il faut assainir le secteur de transport qui est totalement tenu par des particuliers, ce qui fait que le coût des transports reste le plus élevé dans la zone CEMAC.

RÉFÉRENCES

- Banque Africaine de Développement (BAD), 2012, « Rapport sur le développement en Afrique. Les principaux facteurs de performances économiques » in *Revue Interventions Economiques. Transformations*, 2017, pp. 55-60.
- Banque Mondiale, 2020, Rapport Etudes sur l'industrie des transports au Tchad.
- Convention Tchad-Cameroun, 1999, Transport routier, BENF Douala au Cameroun.
- Malick Sané, 2017, « Infrastructures, Commerce Intra-africain et Développement Economique en Afrique » in *Revue Interventions Economiques. Transformations*, 2017, pp. 55-60.
- Ministère des Infrastructures et du Désenclavement, 2020, Plan National du Développement du reseau routier. N'Djamena, Tchad.

⁶Entretien réalisé le 17 août 2023 avec Djezilbé Kebzabo, ingénieur génie-civil et architecture à Doba.

⁷Entretien réalisé le 10 juin 2019 avec Abba Ousman Malloum, ex Directeur de BENF de Doba.

- GondjessabéMackaye, 2011, "Le pont Nguéli et son impact socio-économique à Ndjamaet ses environs de 1985 à 2009",Mémoire de Master d'Histoire, Université de N'Gaoundéré (Cameroun).
- GondjessabeMackaye, 2023, « l'impact socio-économique du pont Nguéli (Tchad – Cameroun) sur les riverains » in *Revue de l'Université de Moundou*, vol, 10, n° 1, pp. 321- 344.
- Islamique Development Bank (B.I.D.), sortir de la pauvreté: développer le réseau de transport au Tchad.
- Laoukein F., 2016, le développement intérieur du Tchad: Réalités et Perspectives.
- NgaressesmGoltob, 2012, « Transports et Communications au Tchad », in *Atlas de l'Afrique : Tchad*, les Editions du Jaguar, Paris, France, pp. 108-109.
- Plan National de Développement 2013-2015, N'Djamena, Tchad.
- O.N.U.-P.N.U.D., 2019, Développement durable et accès aux infrastructures au Tchad (rapport), N'Djamena, Tchad.
