

UNIVERSITE DE YAOUNDE II SOA

ECOLE SUPERIEURE DES SCIENCES ET
TECHNIQUES DE L'INFORMATION ET
DE LA COMMUNICATION



THE UNIVERSITY OF YAOUNDE II

ADVANCED SCHOOL OF MASS
COMMUNICATION



Dossier de production du magazine TV

« Dans nos villes »

Présenté en vue de l'obtention de la Licence en Sciences et
Techniques de l'Information et de la Communication

Option : journalisme

Par :

DINGUEMTOG Streve

Matricule : 18C0009-J

Année académique : 2021-2022

Jun 2023

SOMMAIRE

INTRODUCTION.....	3
I. FICHE TECHNIQUE	4
II. RESUME DU MAGAZINE	5
III. RESUME DE L'EDITION	6
IV. NOTE D'INTENTION	7
V. MENU DU MAGAZINE	8
VI. DECOUPAGE SEQUENTIEL	9
1. L'entretien.....	12
2. Introduction de l'interview.....	12
VII. PLAN DE TOURNAGE.....	14
VIII. CONDUCTEUR DU MAGAZINE.....	15
IX. SCRIPT DU MAGAZINE	16

INTRODUCTION

Dans l'optique de mettre en pratique les enseignements reçus durant la formation en journalisme, il est demandé à l'étudiant arrivé en fin de cycle licence, de réaliser une production professionnelle selon sa sensibilité. Cette production doit appartenir aux médias suivants : la presse écrite, la radio et la télévision. A travers sa production, ce dernier doit démontrer sa capacité d'identifier, de collecter, de traiter et de diffuser les informations selon les techniques et les canons du métier appris au cours de sa formation. Le produit fini définitivement monté est présenté et défendu devant un jury préconstitué, dans le but d'apprécier les aptitudes du candidat.

C'est dans cette perspective que nous réalisons ce présent dossier technique, lequel présente théoriquement la forme et le fond de notre production. Au regard du cahier de charges fourni par le département de télévision de l'Ecole Supérieure de Sciences et Techniques de l'Information et de la Communication, notre production est un magazine télévisé d'un format de treize (13) minutes, portant sur les problèmes urbains. Ce document a pour objectif de présenter cette œuvre professionnelle. Il comporte la fiche technique, le speech, le résumé de l'édition, la note d'intention, le découpage séquentiel, le plan de tournage, le conducteur, le script, le devis de production dudit magazine.

I. FICHE TECHNIQUE

Magazine TV

Titre générique du magazine :	dans nos villes
Genre :	magazine de reportage
Thème :	les problèmes urbains
Sujet :	le trafic routier
Angle :	les automobilistes dans la tourmente des bouchons
Titre de l'édition en cours :	N'Djamena piétine dans les embouteillages
Format :	13 minutes
Durée :	12 minutes et 30 secondes
Format d'images en full HD :	1920x1080
Producteur :	Esstic
Auteur / présentateur :	Streve DINGUEMTOG
Cible principale :	le gouvernement
Cible secondaire :	population de N'Djamena
Périodicité :	hebdomadaire
Type de production :	émission de stock
Langue :	français

II. EQUIPE TECHNIQUE

Images : Talba AHMAT, Abdoulaye OUMAR et Issa IBRAHIM

Preneur de son : Abdoulaye MAHAMAT

Montage :

Présentation : Streve DINGUEMTOG

Production : Université de Yaoundé II-ESSTIC

II. RESUME DU MAGAZINE

« **Dans nos villes** » est un programme télévisé consacré aux problèmes urbains. La précarité du réseau routier et le déficit très prononcé en infrastructure donnent à la ville de N'Djamena le visage d'une capitale oubliée. L'accès dans les centres villes se fait par des rues remplies des nids de poules et des axes non-aménagés. Les voies bitumées mal entretenues soutiennent difficilement le trafic des personnes et des biens particulièrement en saison des pluies. La circulation de ces derniers se trouve handicapée par l'indigence des infrastructures de transport. Le développement de la ville de N'Djamena et l'accroissement de la population posent un réel problème de trafic routier. « Dans nos villes » vise à sensibiliser les usagers des rues sur les conséquences du désordre urbain, sur le trafic routier et à interpeller les pouvoirs publics quant à la nécessité d'accroître le réseau routier de la ville de N'Djamena, en créant de nouvelles voies, mais aussi en arrangeant ou élargissant celles déjà existantes.

III. RESUME DE L'EDITION

La ville de N'Djamena connaît aujourd'hui une évolution sans précédent ; le taux d'accroissement annuel de sa population est estimé à plus de 6 %, taux qui pose de réel problème à tous les acteurs de la gestion urbaine. La capitale du Tchad a connu une extension de façon fulgurante. Cette évolution crée des problèmes urbains ; celle-ci s'est faite en déphasage avec la capacité de mobilisation des moyens matériels et techniques de l'Etat. Elle demeure le centre urbain le plus important du pays et principal pôle d'attraction concernant presque 45% de population urbaine et 8,6% de la population totale du pays. Ainsi, cette croissance démographique entraîne un problème de circulation considérable des personnes. Dans la cité capitale, pour se rendre au centre-ville, les automobilistes sont pris dans l'engrenage d'interminables bouchons. Un calvaire quotidien pour les habitants de la capitale. Ces automobilistes passent toujours par le pont à double voies. La présente édition se penche sur la question du trafic routier. Au menu, un grand reportage et un entretien. A travers des séquences, des témoignages touchants des usagers des rues de la cité capitale, nous présenterons les souffrances qu'endurent ces derniers pour se déplacer aux heures de pointe. Dans ce grand reportage, nous irons du rond-point à double voies en passant par l'axe CA7 et par le rond-point Hamaman. A l'entame du reportage, nous montrerons l'état des lieux des embouteillages dans la ville. Le reportage se poursuivra avec les causes de ces embouteillages qui freinent les activités à N'Djamena. Nous mettrons l'accent sur l'incivisme des conducteurs de minibus communément appelé « Cars ».

IV. NOTE D'INTENTION

Depuis 1960, le Tchad rencontre d'énormes problèmes avec son réseau routier. Les voies de communication sont comme une denrée rare au pays de Toumaï. Et cela fait de lui une nation doublement enclavée du fait de son manque d'ouverture sur la mer et de ses 23 régions qui ne sont pas accessibles en permanence. Cela est dû au manque des rues et de routes bitumées. Cette insuffisance occasionne le plus souvent des accidents de la circulation parfois mortels. Avec l'exploitation de l'or noir depuis le 10 octobre 2003 à Doba, l'on croyait que les revenus issues des ventes du pétrole pouvaient permettre au pays de se doter des infrastructures pour faciliter le transport des Hommes, des biens et des services. Mais il en résulte que tout ce qui est réalisé, reste loin d'être favorable aux usagers.

Le 27 janvier 2023, un accident de la circulation sur la route d'Oumhadjer a causé la mort de 20 personnes ; sept autres ont été blessées. Et le 19 février dernier, un enfant de 05 ans a été heurté par un véhicule de la police au rond-point Globe terrestre de N'Djamena. La victime a succombé suite à ses blessures. Le chauffeur en voulant fuir, s'est fait rattraper et lyncher. Cela a touché notre sensibilité. C'est ainsi que l'idée de la création de ce présent magazine dénommé **dans nos villes** est né. Il paraît donc important pour les dirigeants et les institutions de la République du Tchad notamment le ministère en charge des Infrastructures et des Transports terrestres et de la Sécurité routière d'actionner tous les leviers pour construire des rues et des méthodes pour assurer leur durabilité.

Mais comment assurer un suivi pour la multiplicité, la durabilité et la qualité dans la construction des rues pour empêcher des nids de poule d'inonder les voies bitumées et causer les embouteillages et des accidents ? Nous pensons qu'il y a donc nécessité d'une action urgente. Que naisse dans nos villes une volonté de changer les mentalités afin d'améliorer l'état des rues, d'éveiller l'esprit tchadien sur les dangers que nous courons en utilisant les voies.

Un tour dans les médias de la cité capitale nous a permis de constater qu'il y a un faible intérêt porté sur le réseau routier. Que ce soit en ce qui concerne les fictions, les documentaires, les magazines télévisés ou radiophoniques. Il y a très peu de productions audiovisuelles entièrement consacrées au réseau routier et aux problèmes urbains. Ceux qui s'y aventurent, loin d'être des leviers de conscientisation pour l'amélioration des rapports dans le réseau routier national, deviennent plutôt des instigateurs à la révolte populaire ou à la division du pays. Ce qui n'est pas l'objectif de « Dans nos villes ».

Les populations des quartiers Nord et Est de la ville de N'Djamena vivent en silence leur martyre. Les autorités publiques ne semblent guère s'en préoccuper. Il faut en parler, pour que les choses changent. Notre prétexte principal dans la production de ce magazine est la tenue d'un point de presse par le ministère des Transports terrestres et de la Sécurité routière le 23 mars 2023 pour une bonne gestion de la sécurité routière dans la ville de N'Djamena. Et secundo le manque des voies permettant à certains usagers de se rendre rapidement dans leur lieu de services au centre de la cité de capitale. Pour cause, l'état des rues inquiétant de la principale ville du pays. Sur les artères, l'on en compte des milliers de nids de poules, l'envahissement des bassins d'eaux de rétention sur certains principaux axes, manque de canalisation rendant les rues impraticables en saison des pluies. A travers cette édition, il s'agit donc de sensibiliser à la fois le gouvernement et les usagers de la route. Ces bouchons, constatons-nous, sont non seulement causés par la saison pluvieuse, l'état des voies bitumées, mais aussi par l'incivisme des automobilistes. Nous jugeons judicieux de rappeler les usagers à l'ordre au travers de ce magazine. Dans l'attente de l'action des autorités en charge de l'entretien de ces voies, nous espérons qu'elles mettront les moyens nécessaires pour l'amélioration ou la construction des rues secondaires dans la cité capitale. En débouchant sur les rues principales, elles rendront sans doute fluide la circulation.

Un suivi du ministère des Infrastructures lors des travaux d'aménagement ou de bitumage de ces rues serait important pour offrir des voies de bonne qualité aux citoyens. Ce magazine est donc pour nous l'occasion de réveiller les consciences des uns et des autres sur la nécessité de changer les choses, en faisant un gros plan sur les souffrances des usagers et leurs difficultés dans l'optique de les appeler à la vigilance et pousser les pouvoirs publics à l'action.

Notre démarche est simple. D'un numéro à un autre, nous plongerons le téléspectateur dans les réalités de l'univers du réseau routier tchadien. Le magazine « Dans nos villes » a deux rubriques : le regard de la semaine et l'entretien.

Le regard de la semaine : dans l'édition en cours, nous avons un grand reportage de sept minutes trente secondes. Il est question de montrer le sujet abordé dans toutes ses composantes ; présenter via l'objectif de la caméra, des faits trouvés sur le terrain en faisant parler les sources.

L'entretien : c'est la partie consacrée à l'éclairage dans ce magazine. Il s'agit de faire intervenir sur un sujet de la semaine un expert qui vient donner son avis, des explications approfondies et éventuellement proposer des solutions.

V. MENU DU MAGAZINE

Numéro	Sujet	Angle	Lieu de tournage	Genre	Auteur	Durée
1	Les embouteillages dans les rues de la ville de N'Djamena	Les automobilistes dans la tourmente des bouchons	Rond-point double voies, axe CA7, rue de 40, rond-point double voies, etc.	Reportage	Streve DINGUEMTOG	7 minutes 30 secondes
2	En finir avec les embouteillages	faisabilité de la demande de la population	Salle Bleue de l'Office National des Médias Audiovisuels	Interview	Streve DINGUEMTOG	3 minutes 30 secondes

VI. DECOUPAGE SEQUENTIEL

❖ Script du reportage

Sujet : le trafic routier

Angle : les automobilistes dans la tourmente des bouchons

Lieu : rond-point double voie, axe CA7, rond-point 10 octobre, rond-point Hamaman

Reporter : Streve DINGUEMTOG

Caméraman : Talba AHMAT

Preneur de son : Abdoulaye MAHAMAT

Jingle

Lancement du reportage

Nous sommes ici, au rond-point à double voies de la capitale tchadienne. Il n'est pas du tout aisé de se rendre au travail le matin ou d'en revenir le soir, pas du tout facile de faire les courses ou de vaquer à d'autres occupations en empruntant cette rue. Comme ici, et de plus en plus, la ville connaît une montée fulgurante des embouteillages. L'encombrement des rues est sans précédent. Passagers, chauffeurs, propriétaires de véhicules livrent une bataille contre les bouchons. Le constat dans ce reportage.

In (Images plus plein son)

Première (vitesse), avancez un peu. S'arrêter, parfois longtemps. Les embouteillages peuvent nous mettre à rude épreuve comme on a l'impression de ne jamais choisir de la bonne voie.

Extrait de l'automobiliste , Mahamat Hassane.

« La circulation n'est pas fluide. J'ai l'impression que de ne jamais emprunter cette voie. Pour éviter les accident, j'essaye d'être vigilant et je ne répons pas aux appels étant au volant.»

La voiture, les N'Djamenois l'adorent. N'Djamena sur ses petits boulevards et ses petites avenues, enregistre de kilomètres de bouchons.

Sur le pont à double voie, difficile de circuler à certaines heures.

Images des véhicules bloqués sur le pont double voie

L'encombrement des rues au rondpoint double est sans précédent.

Au rondpoint Hamaman, situé vers le Nord de la ville de N'Djamena, la pile des rues varie selon les heures de pointes.

Extrait de Virginie MOUHIBE, commerçante au rond-point Hamaman.

« Oui les embouteillages commencent à 17 heures 30minutes ou 19 heures 00. Ça commence à réduire un peu un peu et vers 20 heures, ça recommence encore jusqu'à 20heures 30 ça se calme. Là la rue est un peu mieux, on peut passer normalement. Parfois, il y a même accident.»

Sur cette artère, quelques automobilistes accusent les commerçants se trouvant au bord.

Extrait du motocycliste sorti du bouchon, Mahamat Béchir.

« Il y a souvent les embouteillages ici vers 16 heures 30 et 17 heures. C'est aux commerçants de libérer un peu la voie publique et si quelqu'un veut acheter quelque chose, il va descendre de son véhicule ou sa moto acheter et puis partir. »

La montée en puissance de ces embouteillages influence sur l'activité économique des conducteurs de minibus.

Extrait du chauffeur de minibus, Djibrine MAHAMAT

« 17 heures à 18 heures, c'est à partir de là que les embouteillages nous dérangent avec notre client. Oui, souvent quand on perd le temps ici, ça foutue notre économie. Parce que tu prends une ou deux heures de temps sur un même rond-point, ça nous perd beaucoup d'économie.»

Les policiers dans les rues de la ville de N'Djamena, régulent la fluidité de la circulation pour éviter des accidents.

Extrait du chef de poste de la police routière du rond-point double voie, Mahamat BAROUTE

« Les stratégies ici, nous sommes de la police de la circulation routière premièrement. Notre rôle c'est de gérer l'embouteillage et puis faciliter la circulation aux citoyens pour éviter les accidents et faciliter la circulation pour que tout le monde ait la voie pour bien circuler. Et cela veut dire qu'on a les stratégies. »

Certains propriétaires de véhicules, appellent les automobilistes au respect du code de la route et invitent les policiers au contrôle strict des permis de conduire.

Extrait d'un automobiliste, Mahamat NOUR.

« Je crois que c'est la circulation. Le service (police) concerné fait son travail. Mais il faut que la population respecte le service. Le service de la police doit contrôler est-ce qu'il y a des chauffeurs qui ont des documents permis pour conduire les véhicules. Plusieurs gens n'ont pas de permis et c'est ce qui crée le désordre. »

Les conducteurs de minibus commerciaux, l'on en compte par milliers à N'Djamena. Bien qu'ils rendent service à plusieurs habitants de la ville, ces conducteurs mi-chauffeurs mi-chauffards s'illustrent par un comportement indécent sur la voie publique. L'incivisme traduit par le ramassage anarchique des passagers qui les caractérise, perturbe la fluidité de la circulation.

Images plus plein son

Véhicules mal garés, ces derniers prennent plaisir à mettre leurs cars côte à côtes. Conséquence, bienvenue les embouteillages.

Images plus plein son

Pour vite stopper les minibus, certains clients transforment la chaussée en trottoir, interrogés sur la question n'est-il pas idéal d'attendre plutôt sur le trottoir, ces passagers refusent de s'exprimer devant notre caméra.

Ce conducteur en voulant sortir des embouteillages, force le passage.

Extrait du chauffeur de minibus, Djido SALEH.

« Pour sortir là, certaines personnes sont compliquées. Lorsqu'elles roulent, elles cherchent à créer les problèmes aux gens et créer des embouteillages. Nous les Tchadiens, on a une courte mentalité. Certains n'ont pas la patience. Je n'ai pas peur de gêner mon véhicule. »

Face à la montée en puissance de l'incivisme de ces conducteurs, la police les passe au crible des textes préétablis.

Extrait du chef de poste de la police routière du rond-point double voie, Mahamat BAROUTE

« On les demande de céder le passage en cas de refus, on est obligé de réprimander la personne selon les lois et les textes. »

Pour mettre fin aux comportements des conducteurs de minibus et lutter contre les embouteillages, la police routière a du pain sur la planche.

Out

1. L'entretien

Sujet : en finir avec les embouteillages

Angle : faisabilité de la demande de la population

Lieu : salle bleue de l'Office National des Médias Audiovisuels

Présentateur : Streve DINGUEMTOG

Invité : Senoussi Ahmat Senoussi, architecte-urbaniste

Cameramen : Talba AHMAT, Abdoulaye OUMAR et Issa IBRAHIM

Preneur de son : Abdoulaye MAHAMAT

Tournage	Images	Questions
Séquence Entretien	- « Journaliste » et l'invité dans la salle bleue de l'ONAMA (Office Nation des Médias Audiovisuels) - Images : embouteillages et pont double voies	1. De manière générale, quelle analyse faites-vous du réseau routier de la ville de N'Djamena ? 2. A quoi sont dus ces embouteillages qui montent de plus en plus ? 3. En ce qui concerne les nids de poules causant le plus souvent des accidents, engendrant une succession des embouteillages, quelle autorité faut-il blâmer ? 4. Face à la recrudescence des embouteillages et l'état calamiteux des rues, quelles solutions pouvez-vous proposer pour l'amélioration du réseau de circulation ?

2. Introduction de l'interview

Chers téléspectateurs,

Vous venez de suivre les problèmes que l'on rencontre chaque jour dans les rues de la ville de N'Djamena. Les habitants de la ville rencontrés dans les artères de la cité formulent une demande en priorité, celle de trouver des voies et moyens pour mettre fin à ces embouteillages. Pour étudier la faisabilité d'un tel projet, nous recevons dans la partie consacrée à l'éclairage, l'architecte-urbaniste, Senoussi Ahmat Senoussi. Avec lui, nous allons identifier des leviers qu'il convient d'actionner pour freiner la montée en puissance des embouteillages dans nos rues.

Monsieur Senoussi Ahmat Senoussi bonjour, merci d'avoir répondu présent à notre invitation. Comme annoncé, durant les prochaines minutes, nous parlons de problèmes liés à la circulation dans la ville de N'Djamena et notamment des solutions pouvant y être apportées.

Journaliste : De manière général, quelle analyse faites-vous du réseau routier de la ville de N'Djamena ?

Invité : « Comme vous savez, la ville de N'Djamena est en train de s'étendre en termes d'occupation spatiale, en termes d'occupation démographique dont le réseau routier devrait suivre. Et quand on appelle réseau routier, les voiries hiérarchisées en voies principales, secondaires et tertiaires. Et aussi les voies nationales de contournements, et donc pour une ville comme la nôtre, on doit prioriser les voies nationales et les voies secondaires. Et maintenant, les autres voies peuvent être pavées ou aménagées selon nos moyens. Comme vous le constatez, la démographie a suivi, le nombre de véhicules de transports individuels surtout a suivi, et les transports en commun se sont pratiquement réduits. Donc, c'est ces éléments-là qui contribuent un peu à cette saturation et également a beaucoup des éléments de dégradation au niveau de la voirie urbaine. »

Journaliste : A quoi sont dus ces embouteillages qui montent de plus en plus ?

Invité : « Ces embouteillages sont dus d'abord à la saturation des voiries qui sont opérationnelles. Parce que les gens ne peuvent pas aller dans toutes les voies et les priorités sont aux voies bitumées. Et aussi l'occupation des voies sous forme anarchique des voies en termes d'activités. Finalement, il y a une forte pression. Imaginer quand vous voyez dans les pays avancés, développés, les Etats-Unis ou Singapour, voie de passage vous trouvez quatre véhicules ascensionnés les gens se projettent dans l'avenir. C'est ainsi qu'il n'y a pas longtemps, l'Etat a voulu appliquer la loi pour toute voie nationale, il faut une voie de 50 mètres. Quand on dit 50 mètres pour les urbanistes pour les voies nationales, il faut aller même au-delà parce qu'on est sensé avoir des métros et d'autres moyens de transports. Sinon on va se trouver limité. C'est difficile de casser les maisons à chaque fois et de dédommager ».

Journaliste : en ce qui concerne les nids de poules causant le plus souvent des accidents, engendrant une succession des embouteillages, quelle autorité faut-il blâmer ?

Invité : « Il y a la mairie principale et aussi le service de la gestion de la voirie urbaine. Et de permettre aux gens de limiter les accidents. Parce que les gens ne comptabilisent tout ce qui est conséquence dû à ces nids »

Journaliste : face à la recrudescence des embouteillages et l'état calamiteux des rues, quelles solutions pouvez-vous proposer pour l'amélioration du réseau de circulation ?

Invité : « A travers ces infrastructures et ces problèmes de nids ; d'abord, protégeons et entretenons ce qui est là. Une ville ne se planifie pas pour 5 ans ; une ville ça se projette sur 50 ans. Regardons Doubaï, hier c'était un désert et maintenant, c'est la zone la plus économique et la plus attirante. Donc, pour nous, on a un fleuve naturel, on doit se retourner vers ce fleuve et profiter de cette navette fluviale pour construire un projet sur 30 kilomètres de la ville en commençant par Marra en finissant sur Bakarra avec 12 arrêts donc 10 arrêts de la ville ici et 2 sur le pont à double voies et le pont de Chagoua. Ça permet un peu la mobilité urbaine. Et ça permet aussi de transporter une seule navette 300 personnes donc en moyenne, on a «30 milles personnes à transporter dans la ville. Et secundo au niveau des autres voies, il faut améliorer et encourager le transport urbain. Et si on a des réponses en transport urbain, les gens vont facilement se déplacer. Et l'accès au travail ou à la santé et à l'éducation coutera moins chère. »

Journaliste : Senoussi Ahmat Senoussi, merci d'avoir répondu favorablement à notre invitation.

Invité : « Merci également à vous. »

❖ Conclusion de l'interview et du magazine

Madame, monsieur, vous l'avez suivi. Il a été question au cours de ce programme de faire une analyse sur le réseau de circulation de la ville de N'Djamena et de proposer des solutions pour lutter contre les embouteillages. Nous vous donnons rendez-vous samedi prochain, même heure pour parler de l'axe de la ville de Bongor-Moundou.

Bon week-end, portez-vous bien !!

VII. PLAN DE TOURNAGE

Heure	Lieux	Activité/images
07h- 11h	Rond-point double voies	Tournage, interview des usagers de la rue et images d'habillage.
15h- 17h	Axe CA7	Tournage sur l'axe, interview des automobilistes et des policiers, images d'habillages.

10h	Plans de la ville de N'Djamena	Images d'habillage
09h00	Salle bleue de l'Office Nationale des Médias Audiovisuels	- Entretien avec l'urbaniste

VIII. CONDUCTEUR DU MAGAZINE

Numero	Source	Auteur	In	Out	Durée	Observations
01	-	-	-	-	10''	Générique
02	Plateau réel		Chers téléspectateurs, Bienvenue Dans nos villes,	et dans la ville de N'Djamena en particulier.	50 ''	Stand up du journaliste introduisant le magazine
03	Jingle	-	-	-	5''	
04	Lancemet du reportage	Streve DINGUEMTOG	Nous sommes ici, au rond-point à double voie de la capitale tchadienne	Le constat dans ce reportage.	20''	Stand up du journaliste
05	Reportage	Voix off de Streve DINGUEMTOG	Première (vitesse), avancez un peu.	L'on continuera de voir les véhicules à la rangette	7' 25''	Les automobilistes dans la tourmente des bouchons
06	Jingle	-	-	-	5''	
07	Entretien sur le plateau réel	Streve DINGUEMTOG et Senoussi Ahmat Senoussi	Chers téléspectateurs,	Bon week-end, portez-vous bien !!	3' 30''	Conclusion du magazine
10	-	-	-	-	10''	Générique de fin

IX. SCRIPT DU MAGAZINE

Introduction du magazine TV « Dans nos villes »

Chers téléspectateurs,

Bienvenue **Dans nos villes**, votre magazine d'information qui traite des problèmes urbains. Pour ce premier numéro, nous faisons un gros plan sur la circulation dans les rues de N'Djamena. Au cours de cette édition, nous suivrons les automobilistes, les motocyclistes et les piétons dans certaines rues de la capitale. Au fil du parcours, nous verrons à travers les vitres des véhicules, la souffrance qu'endurent les conducteurs pour se rendre d'un point à l'autre de la ville, une situation qui est parfois causée ou aggravée par l'incivisme de quelques chauffeurs, en particulier ceux des minibus commerciaux communément appelés cars.

En posture d'invité pour sortir de ce magazine, nous recevons Senoussi Ahmat Senoussi, architecte-urbaniste, qui nous proposera des solutions relatives à la fluidité du réseau de circulation intra-urbain au Tchad en général et dans la ville de N'Djamena en particulier.

Jingle

Lancement du reportage

Nous sommes ici, au rond-point à double voies de la capitale tchadienne. Il n'est pas du tout aisé de se rendre au travail le matin ou d'en revenir le soir, pas du tout facile de faire les courses ou de vaquer à d'autres occupations en empruntant cette rue. Comme ici, et de plus en plus, la ville connaît une montée fulgurante des embouteillages. L'encombrement des rues est sans précédent. Passagers, chauffeurs, propriétaires de véhicules livrent une bataille contre les bouchons. Le constat dans ce reportage.

In (Images plus plein son)

Première (vitesse), avancez un peu. S'arrêter, parfois longtemps. Les embouteillages peuvent nous mettre à rude épreuve comme on a l'impression de ne jamais choisir de la bonne voie.

Extrait de l'automobiliste , Mahamat Hassane.

« La circulation n'est pas fluide. J'ai l'impression que de ne jamais emprunter cette voie. Pour éviter les accident, j'essaye d'être vigilant et je ne réponds pas aux appels étant au volant. »

La voiture, les N'Djamenois l'adorent. N'Djamena sur ses petits boulevards et ses petites avenues, enregistre de kilomètres de bouchons.

Sur le pont à double voie, difficile de circuler à certaines heures.

Images des véhicules bloqués sur le pont double voie

L'encombrement des rues au rondpoint double est sans précédent.

Au rondpoint Hamaman, situé vers le Nord de la ville de N'Djamena, la pile des rues varie selon les heures de pointes.

Extrait de Virginie MOUHIBE, commerçante au rond-point Hamaman.

« Oui les embouteillages commencent à 17 heures 30minutes ou 19 heures 00. Ça commence à réduire un peu un peu et vers 20 heures, ça recommence encore jusqu'à 20heures 30 ça se calme. Là la rue est un peu mieux, on peut passer normalement. Parfois, il y a même accident.»

Sur cette artère, quelques automobilistes accusent les commerçants se trouvant au bord.

Extrait du motocycliste sorti du bouchon, Mahamat Béchir.

« Il y a souvent les embouteillages ici vers 16 heures 30 et 17 heures. C'est aux commerçants de libérer un peu la voie publique et si quelqu'un veut acheter quelque chose, il va descendre de son véhicule ou sa moto acheter et puis partir. »

La montée en puissance de ces embouteillages influence sur l'activité économique des conducteurs de minibus.

Extrait du chauffeur de minibus, Djibrine MAHAMAT

« 17 heures à 18 heures, c'est à partir de là que les embouteillages nous dérangent avec notre client. Oui, souvent quand on perd le temps ici, ça foutue notre économie. Parce que tu prends une ou deux heures de temps sur un même rond-point, ça nous perd beaucoup d'économie.»

Les policiers dans les rues de la ville de N'Djamena, régulent la fluidité de la circulation pour éviter des accidents.

Extrait du chef de poste de la police routière du rond-point double voie, Mahamat BAROUTE

« Les stratégies ici, nous sommes de la police de la circulation routière premièrement. Notre rôle c'est de gérer l'embouteillage et puis faciliter la circulation aux citoyens pour éviter les

accidents et faciliter la circulation pour que tout le monde ait la voie pour bien circuler. Et cela veut dire qu'on a les stratégies. »

Certains propriétaires de véhicules, appellent les automobilistes au respect du code de la route et invitent les policiers au contrôle strict des permis de conduire.

Extrait d'un automobiliste, Mahamat NOUR.

« Je crois que c'est la circulation. Le service (police) concerné fait son travail. Mais il faut que la population respecte le service. Le service de la police doit contrôler est-ce qu'il y a des chauffeurs qui ont des documents permis pour conduire les véhicules. Plusieurs gens n'ont pas de permis et c'est ce qui crée le désordre. »

Les conducteurs de minibus commerciaux, l'on en compte par milliers à N'Djamena. Bien qu'ils rendent service à plusieurs habitants de la ville, ces conducteurs mi-chauffeurs mi-chauffards s'illustrent par un comportement indécent sur la voie publique. L'incivisme traduit par le ramassage anarchique des passagers qui les caractérise, perturbe la fluidité de la circulation.

Images plus plein son

Véhicules mal garés, ces derniers prennent plaisir à mettre leurs cars côte à côtes. Conséquence, bienvenue les embouteillages.

Images plus plein son

Pour vite stopper les minibus, certains clients transforment la chaussée en trottoir, interrogés sur la question n'est-il pas idéal d'attendre plutôt sur le trottoir, ces passagers refusent de s'exprimer devant notre caméra.

Ce conducteur en voulant sortir des embouteillages, force le passage.

Extrait du chauffeur de minibus, Djido SALEH.

« Pour sortir là, certaines personnes sont compliquées. Lorsqu'elles roulent, elles cherchent à créer les problèmes aux gens et créer des embouteillages. Nous les Tchadiens, on a une courte mentalité. Certains n'ont pas la patience. Je n'ai pas peur de gêner mon véhicule. »

Face à la montée en puissance de l'incivisme de ces conducteurs, la police les passe au crible des textes préétablis.

Extrait du chef de poste de la police routière du rond-point double voie, Mahamat BAROUTE

« On les demande de céder le passage en cas de refus, on est obligé de réprimander la personne selon les lois et les textes. »

Pour mettre fin aux comportements des conducteurs de minibus et lutter contre les embouteillages, la police routière a du pain sur la planche.

Out

❖ Introduction de l'interview

Chers téléspectateurs,

Vous venez de suivre les problèmes que l'on rencontre chaque jour dans les rues de la ville de N'Djamena. Les habitants de la ville rencontrés dans les artères de la cité formulent une demande en priorité, celle de trouver des voies et moyens pour mettre fin à ces embouteillages. Pour étudier la faisabilité d'un tel projet, nous recevons dans la partie consacrée à l'éclairage, l'architecte-urbaniste, Senoussi Ahmat Senoussi. Avec lui, nous allons identifier des leviers qu'il convient d'actionner pour freiner la montée en puissance des embouteillages dans nos rues.

Monsieur Senoussi Ahmat Senoussi bonjour, merci d'avoir répondu présent à notre invitation. Comme annoncé, durant les prochaines minutes, nous parlons de problèmes liés à la circulation dans la ville de N'Djamena et notamment des solutions pouvant y être apportées.

Journaliste : De manière générale, quelle analyse faites-vous du réseau routier de la ville de N'Djamena ?

Invité : « Comme vous savez, la ville de N'Djamena est en train de s'étendre en termes d'occupation spatiale, en termes d'occupation démographique dont le réseau routier devrait suivre. Et quand on appelle réseau routier, les voiries hiérarchisées en voies principales, secondaires et tertiaires. Et donc si aussi les voies nationales de contournements, et donc pour une ville comme la nôtre, on doit prioriser les voies nationales et les voies secondaires. Et maintenant, les autres voies peuvent être pavées ou aménagées selon nos moyens. Comme vous le constatez, la démographie a suivi, le nombre de véhicules de transports individuels surtout ont suivi, et les transports en commun se sont pratiquement réduits. Donc, c'est ces éléments-là qui contribuent un peu à cette saturation et également à beaucoup des éléments de dégradation au niveau de la voirie urbaine. »

Journaliste : A quoi sont dus ces embouteillages qui montent de plus en plus ?

Invité : « Ces embouteillages sont dus d'abord à la saturation des voiries qui sont opérationnelles. Parce que les gens ne peuvent pas aller dans toutes voies et les priorités sont aux voies bitumées. Et aussi l'occupation des voies sous forme anarchique des voies en termes d'activités. Finalement, il y a une forte pression. Imaginer quand vous voyez dans les pays avancés, développés, les Etats-Unis ou le Singapour, voie de passage vous trouvez quatre véhicules ascensionnés les gens se projettent dans l'avenir. C'est ainsi qu'il n'y a pas longtemps l'Etat a voulu appliquer la loi pour toute voie nationale, il faut une voie de 50 mètre. Quand on dit 50 mètre en pour les urbanistes pour les voies nationales, il faut aller même au-delà parce qu'on est sensé avoir des métros et d'autres moyens de transports. Sinon on va se trouver limiter. C'est difficile de casser les maisons à chaque fois et de dédommager »

Journaliste : en ce qui concerne les nids de poules causant le plus souvent des accidents, engendrant une succession des embouteillages, quelle autorité faut-il blâmer ?

Invité : « Il y a la mairie principale et aussi le service de la gestion de la voirie urbaine. Et de permettre aux gens de limiter les accidents. Parce que les gens ne comptabilisent tout ce qui est conséquence dû à ces nids »

Journaliste : face à la recrudescence des embouteillages et l'état calamiteux des rues, quelles solutions pouvez-vous proposer pour l'amélioration du réseau de circulation ?

Invité : « A travers ces infrastructures et ces problèmes de nids ; d'abord, protégeons et entretenons ce qui est là. Une ville ne se planifie pas pour 5 ans, une ville ça se projette sur 50 ans. Regardons Doubaï, hier c'était un désert et maintenant, c'est la zone la plus économique et la plus attirante. Donc, pour nous, on a un fleuve naturel, on doit se retourner vers ce fleuve et profiter de cette navette fluviale pour construire un projet sur 30 kilomètres de la ville en commençant par Marra en finissant sur Bakarra avec 12 arrêts donc 10 arrêts de la ville ici et 2 sur le pont double voie et pont de Chagoua. Ça permet un peu la mobilité urbaine. Et ça permet aussi de transporter une seule navette 300 personnes donc en moyen, on a «30 mille personnes à transporter dans la ville. Et secundo au niveau des autres voies, il faut améliorer et encourager le transport urbain. Et si on a de réponse en transport urbain, les gens vont facilement se déplacer. Et l'accès au travail ou à la santé et à l'éducation coutera moins chère. »

Journaliste : « Senoussi Ahmat Senoussi, merci d'avoir répondu favorablement à notre invitation.

Invité : « Merci également à vous. »

❖ Conclusion de l'interview et du magazine

Madame, monsieur, vous l'avez suivi. Il a été question au cours de ce programme de faire une analyse sur le réseau de circulation de la ville de N'Djamena et de proposer des solutions pour lutter contre les embouteillages. Nous vous donnons rendez-vous samedi prochain, même heure pour parler de l'axe de la ville de Bongor-Moundou.

Bon week-end, portez-vous bien !!

❖ Devis de production

Location	Équipe de tournage	Montage	Montants	Total
Caméra+Accessoires	Caméramans + preneur de son	Monteur		
125 000 F	90 000 F	35 000 F		250 000 F
Matériels achetés				
Cartes SD 64GB	-	-	3 500F	3 500F
Disque dur externe 500G	-	-	15 000F	15 000F
Transport	-	-	15 000F	15 000F
Total de production	-	-	-	283 500F CFA