

UNIVERSITÉ DE YAOUNDÉ I

\*\*\*\*\*

CENTRE DE RECHERCHE ET  
DE FORMATION  
DOCTORALE EN SCIENCES  
HUMAINES, SOCIALES ET  
ÉDUCATIVES

\*\*\*\*\*

UNITÉ DE RECHERCHE ET  
DE FORMATION  
DOCTORALE EN SCIENCES  
HUMAINES ET SOCIALES

\*\*\*\*\*

DÉPARTEMENT D'HISTOIRE



*THE UNIVERSITY OF YAOUNDE I*

\*\*\*\*\*

*POSTGRADUATE SCHOOL FOR  
SOCIAL AND EDUCATIONAL  
SCIENCES*

\*\*\*\*\*

*DOCTORAL RESEARCH UNIT  
FOR SOCIAL SCIENCES*

\*\*\*\*\*

*DEPARTMENT OF HISTORY*

**TRANSPORTS ET DÉVELOPPEMENT SOCIO-ÉCONOMIQUE DANS LA  
PROVINCE DU LOGONE OCCIDENTAL AU TCHAD DE 1985 À 2023**

Mémoire présenté et soutenu le 16 septembre 2024 en vue de l'obtention du diplôme de  
Master en Histoire

Spécialisation : Histoire Économique et Sociale

Par :

**HOUVOUNSADI DIMMA**

Licencié en Histoire

**Jury**

Président : **Maxime Gabriel DONG MOUGNOL**, Professeur (Université de Yaoundé I)

Examinatrice : **Jeanne MBRAGA MESSOMO**, Chargée de Cours (Université de Yaoundé I)

Rapporteur : **Alassa FOUAPON**, Chargé de Cours (Université de Yaoundé I)

Septembre 2024



## SOMMAIRE

SOMMAIRE .....	i
DEDICACE.....	ii
REMERCIEMENTS .....	iii
SIGLES ETACCRONYMES.....	iv
LISTE D'ILLUSTRATIONS.....	vi
RÉSUMÉ.....	viii
<i>ABSTRACT</i> .....	ix
INTRODUCTION GÉNÉRALE.....	1
CHAPITRE I : PRÉSENTATION DE LA PROVINCE DU LOGONE OCCIDENTAL ET TYPOLOGIE DES MODES DES TRANSPORTS .....	23
CHAPITRE II : LES ACTEURS DU SYSTÈME DE TRANSPORT DANS LA PROVINCE DU LOGONE OCCIDENTAL ET LEURS ACTIVITÉS.....	53
CHAPITRE III : LA CONTRIBUTION DU TRANSPORT AU DÉVELOPPEMENT SOCIO- ÉCONOMIQUE DANS LA PROVINCE DU LOGONE OCCIDENTAL .....	76
CHAPITRE IV : LES DIFFICULTÉS MULTIFORMES, ENJEUX ET PERSPECTIVES DES TRANSPORTS DANS LA PROVINCE DU LOGONE OCCIDENTAL.....	102
CONCLUSION GÉNÉRALE .....	125
ANNEXES .....	128
TABLE DES MATIERES.....	137

À

Mon père Emile Dimma et ma Mère Suzane Messa.

## REMERCIEMENTS

La réalisation de ce travail a été faite grâce à la contribution de plusieurs personnes à qui, nous voulons exprimer ici notre gratitude.

Nos remerciements vont tout d'abord à notre directeur de Mémoire, Dr EBENE NYAMNDING MIREILLE qui a accepté de nous encadrer. Malheureusement, paix à son âme suite au décès survenu le 18 avril 2023. Nous sommes reconnaissants envers Dr FOUAPON ALASSA qui nous a conduit tout au long de ce travail. Sa disponibilité, ses qualités professionnelles et surtout sa rigueur scientifique ont été d'un apport considérable dans la réalisation de ce travail universitaire.

Nous exprimons nos remerciements envers tous les enseignants du Département d'Histoire de l'Université de Yaoundé 1, pour la qualité de l'enseignement dispensé par ces maîtres du savoir, qui nous a permis d'avoir ces outils scientifiques pour la réalisation de ce travail. Nous remercions également le corps enseignant du Département d'Histoire de l'Université de Doba/Tchad pour leur formation assurée qui nous a permis d'obtenir la Licence.

Nous disons merci à tous les responsables des centres des documentions qui ont accepté de nous recevoir en mettant à notre disposition les documents nécessaires. À tous nos informateurs qui nous ont aidé, nous disons infiniment merci. Nous voulons à cet effet remercier Dieudonné Ka-irim, Saly Mariam pour leurs appuis intellectuels ainsi que tous ceux qui ont apporté leur appui scientifique dans ce travail.

Ensuite, nous exprimons nos remerciements à l'endroit de tous nos camarades pour leurs mots d'encouragement durant le cursus universitaire. Nous sommes restés reconnaissant envers les oncles Taoli, Albert Gambina, et Gilbert Souina, Benoit Agouna pour leurs conseils et soutiens. Il est ici le moment de remercier tous nos frères qui sont entre autres : Monsieur Enock Douckdrayamma, Mathieu Doumsouna, Abraham Aïkomou, Jonas Makambi, Luc Emtigué et Michel Lackamma pour leurs soutiens financiers.

Que tous ceux qui de près ou de loin ont contribué d'une manière ou d'une autre à la réalisation de ce travail reçoivent notre reconnaissance. Enfin, nous disons merci aux membres du Jury pour l'évaluation et les remarques qui ont permis à l'amélioration de la qualité scientifique de ce travail de recherche.

## SIGLES ET ACCRONYMES

<b>ANAT :</b>	Agence Nationale d'Aménagement du Territoire
<b>ARTT :</b>	Agence Nationale de la Régulation de Transport
<b>ASECNA :</b>	Agence pour la Sécurité de Navigation Aérienne en Afrique et de Madagascar
<b>BAD :</b>	Banque Africaine de Développement
<b>BADEA :</b>	Banque Arabe pour le Développement Économique en Afrique
<b>BCEOM :</b>	Bureau Central des Études d'Outre-Mer
<b>BADEA :</b>	Banque Arabe pour le Développement Économique en Afrique
<b>BID :</b>	Banque Internationale de Développement
<b>BNE :</b>	Bureau National de Fret
<b>CI :</b>	Care International
<b>CCTV :</b>	Centre de Contrôle Technique des Véhicules
<b>CCAA :</b>	Autorité de l'Aviation Civile du Cameroun
<b>CEFOD :</b>	Centre d'Étude et de Formation pour le Développement
<b>COMESA :</b>	Marché Commun de l'Afrique Orientale et Australe
<b>CNAR :</b>	Centre National d'Appui à la Recherche
<b>CONITE :</b>	Conseil National des Importateurs, Industriels Tchadiens et Exportateurs
<b>CMT :</b>	Coopération de Mototaxis
<b>CTT :</b>	Coopération des Transporteurs Tchadiens
<b>CNTT :</b>	Confédération Nationale des Transporteurs du Tchad
<b>FED :</b>	Fonds Européen de Développement
<b>FIT :</b>	Font Inter Tropical
<b>GMT :</b>	Groupement de Mototaxis

<b>IDH :</b>	Indice de Développement Humain
<b>INT :</b>	Institut National de Transport
<b>ITF :</b>	Fédération Internationale des ouvriers de transports
<b>IOT :</b>	Organisation Internationale du Travail
<b>MST :</b>	Maladie Sexuellement Transmissible
<b>MTPHU :</b>	Ministère des Transports Publics, de l'Habitat et d'Urbanisme
<b>OMD :</b>	Objectif de Millénaire pour le Développement
<b>ONG :</b>	Organisation non Gouvernementale
<b>OACI :</b>	Organisation de l'Aviation Civile Internationale
<b>PDI :</b>	Plan de Développement Intermédiaire
<b>PIB :</b>	Produit Intérieur Brut
<b>PRGI :</b>	Projet de Réhabilitation des Infrastructures de Transport
<b>PVD :</b>	Pays en Voie de Développement
<b>RGPH :</b>	Recensement Général de la Population et de l'Habitat
<b>RRP :</b>	Réseau Routier Prioritaire
<b>SNT :</b>	Stratégie Nationale des Transports
<b>SNTRT :</b>	Syndicat National des Transporteurs Libres du Tchad
<b>STCR :</b>	Société de Transports Collectifs Rochelais
<b>STTL :</b>	Société Tchadienne de Transports et de Location
<b>SDEA :</b>	Schéma Directeur de l'Eau et de l'Assainissement
<b>UNICEF :</b>	Fonds des Nations Unies pour l'Enfance
<b>UE :</b>	Union Européenne
<b>UCE :</b>	Unité Commande Électronique

## LISTE D'ILLUSTRATIONS

### LISTE DES PHOTOS

<b>Photo 1</b> : Culture du riz dans les plaines inondables .....	38
<b>Photo 2</b> : Brasserie du Tchad et les bouteilles de bière dans les usines de Moundou.....	39
Photo 3 : Groupe de danseurs Naye lors du Festival Dary .....	42
Photo 4 : Fête Peurkoudji chez les Ngambaye de Koutoukian.....	43
<b>Photo 5</b> : Transport sur le Fleuve Logone .....	50
<b>Photo 6</b> : Construction des axes routiers Moundou-Laramanaye, Moundou-Doba .....	59
<b>Photo 7</b> : Aéroport de Moundou dans le Logone Occidental .....	60
<b>Photo 8</b> : Agence de voyage de STTL.....	66
<b>Photo 9</b> : les sacs de céréales chargés dans le camion.....	81
<b>Photo 10</b> : Chargement des marchandises dans le camion. ....	83
<b>Photo 11</b> : vente de carburant dans la station .....	85
<b>Photo 12</b> : Vendeurs et vendeuses ambulants aux alentours et devant la gare routière.....	86
<b>Photo 13</b> : Main-d'œuvre recrutée pour vanner le sésame .....	87
<b>Photo 14</b> : Transport des étudiants dans l'Université de Moundou/Tchad.....	89
<b>Photo 15</b> : État détérioré des réseaux routiers de transport. ....	105
<b>Photo 16</b> : Les voyageurs dans le parc routier de la société de transport Abu Salam de Moundou ...	108
<b>Photo 17</b> : Signature d'accord de coopération entre le Cameroun-Tchad en matière de recherche et de sauvetage d'aéronefs en détresse .....	120

### LISTE DES CARTES

<b>Carte 1</b> : carte de la province du Logone Occidental .....	26
--	----

### LISTE DES GRAPHIQUES

<b>Graphique 1</b> : Évolution de la population tchadienne par estimation.....	33
<b>Graphique 2</b> : Évolution de la population de la province du Logone Occidental.....	34
<b>Graphique 3</b> : Situation des accidents de circulation des années 2021 à 2023.....	97

## **LISTE DES ANNEXES**

<b>Annexe 1 : Attestation de recherche Académique.....</b>	<b>129</b>
<b>Annexe 2 : Autorisation Provinciale de recherche .....</b>	<b>130</b>
<b>Annexe 3 : Demande d'autorisation pour la consultation de rapport des accidents dans la ville de Moundou. ....</b>	<b>131</b>
<b>Annexe 4 : Archive d'entretien aux populations de la Province du Logone Occidental.....</b>	<b>132</b>
<b>Annexe 5 : Archive de délégation provinciale du Ministère des infrastructures de transport et de la sécurité routière.....</b>	<b>136</b>

## **LISTE DES TABLEAUX**

<b>Tableau 1 : Division administrative de la Province du Logone Occidental .....</b>	<b>28</b>
<b>Tableau 2 : Évolution de la population du Tchad .....</b>	<b>32</b>
<b>Tableau 3 : Évolution de la population du Logone Occidental.....</b>	<b>34</b>
<b>Tableau 4 : Taux de personnes pratiquant les religions dans le Logone Occidental.....</b>	<b>47</b>
<b>Tableau 5 : Catégories des routes par kilomètre .....</b>	<b>48</b>
<b>Tableau 6 : Impact positif du bitumage de la route Moundou-Koutéré.....</b>	<b>61</b>
<b>Tableau 7 : Récapitulatif des accidents de circulation de l'année 2021 à 2023 .....</b>	<b>97</b>
<b>Tableau 8 : Causes humaines des accidents de circulation au Tchad .....</b>	<b>98</b>



## RÉSUMÉ

Le présent travail de recherche s'intéresse aux transports et au développement socio-économique dans la Province du Logone Occidental au Tchad. Il vise à disséquer les retombées des transports routier, aérien et fluvial dans le développement socio-économique du Logone Occidental. L'amélioration progressive des infrastructures par les différents acteurs permet au secteur des transports de jouer pleinement son rôle de vecteur du développement. Le recours aux approches synchronique et diachronique, et aux théories de la croissance économique, de la valeur ajoutée et de la localisation permet de comprendre comment les transports massifs et à bon marché stimulent la croissance économique. Les entreprises de transport déterminent souvent les lieux où les activités de transport sont les plus denses. Leur localisation influence positivement la valeur des produits transportés. Le corpus documentaire exploité est constitué des sources écrites, orales, numériques et iconographiques. Les méthodes quantitative et qualitative utilisées ont permis d'obtenir les résultats suivants : l'existence de trois modes des transports dans le Logone Occidental (routier, fluvial et aérien) ; la contribution des transports au développement socio-économique de la population du Logone Occidental ; le transport routier comme le mode le plus utilisé, le moins coûteux est un facteur de réduction du chômage à travers les différents emplois offerts. Mais pour optimiser et tirer le plus grand profit, pour surmonter les difficultés liées au développement du secteur de transport dans la Province du Logone Occidental en particulier et au Tchad en général, l'État et ses différents partenaires doivent augmenter leurs investissements.

Mots clés : Développement socio-économique, transports, province, Tchad.

## **ABSTRACT**

*This research work focuses on transport and its socio-economic development in the Logone Occidental Province in Chad. It aims to dissect the impact of road, air and river transport on the socio-economic development of Western Logone. The gradual improvement of infrastructure by the various stakeholders allows the transport sector to fully play its role as a vector of development. The use of synchronic and diachronic approaches, and theories of economic growth, added value and localization makes it possible to understand how mass and cheap transport stimulates economic growth. Transportation companies often determine where transportation activities are densest. Their location positively influences the value of the products transported. The documentary corpus used consists of written, oral, digital and iconographic sources. The quantitative and qualitative methods used made it possible to obtain the following results: the existence of three modes of transport in Western Logone (road, river and air); the contribution of transport to the socio-economic development of the population of Western Logone; road transport as the most used, least expensive mode and a factor in reducing unemployment through the different jobs offered. But to optimize and derive the greatest benefit, to overcome the difficulties linked to the development of the transport sector in the Western Logone Province in particular and in Chad in general, the State and its various partners must increase their investments.*

*Key words: Socio-economic development, transport, province, Chad.*

# **INTRODUCTION GÉNÉRALE**

## I- CONTEXTE ET PRÉSENTATION DU SUJET

Un large territoire peut être source de grandes difficultés, tel est le cas du Tchad où le 1284000 km<sup>2</sup> sur lesquels vivent environ 17 millions d'habitants pose l'un des problèmes les plus délicats de l'économie moderne, celui des moyens de communication. Situé au cœur de l'Afrique<sup>1</sup>, le Tchad se trouve enclaver entre la Lybie au Nord, le Soudan à l'Est, la République Centrafricaine au Sud et le Cameroun, Nigéria, Niger à l'Ouest. Les distances intérieures comme celles qui relient le Tchad à la Mer constituent deux handicaps majeurs pour un pays en développement aux ressources internes faibles. Cet enclavement tant intérieur qu'extérieur peut être illustré par quelques données. Au niveau externe<sup>2</sup>, le port le plus proche Douala se situe à 1700km, le transport effectuée pour N'Djamena par le train jusqu'à Ngaoundéré passe par la route à un coût moyen de 80000 FCFA/tonne soit 45 F CFA /t.km. Au niveau interne, les distances sont également grandes N'Djaména-Abéché, 762km et N'Djaména-Moundou-Sarh, 559km et le coût de transport est encore élevé de 50 à 140 F CFA/t.km.

Privé des voies de désenclavement, le Tchad est obligé<sup>3</sup> de recourir à l'utilisation des voies de communication des États voisins pour transporter ses marchandises en passant par le port de Nigéria (Lagos et la Pointe Noire au Congo). Cependant, le fait que la majeure partie de ses frontières soit de la création artificielle, le Tchad reste encore très perméable aux mouvements de la population et aux commerces traditionnels qui continuent à avoir lieu, de part et d'autre entre les populations frontalières de ses États voisins.

Pourtant, le secteur des transports occupe une place très prépondérante dans la croissance économique du pays avec pour essentiel la connectivité des lieux cloisonnés et la localisation des activités, lesquelles nécessitent l'intervention de transport. Ainsi, pour qu'une économie<sup>4</sup> se développe, que de la richesse soit créée et la prospérité soit partagée, il faut que les personnes et les biens puissent circuler librement à travers les infrastructures de transport. La transformation de la mobilité mondiale passe par la mise en place d'un système de transport plus sûr, plus propre, plus efficient et plus accessible. Selon les Nations Unies<sup>5</sup>, la planète comptera plus de 8,5 milliards d'habitants en 2030, et la demande de mobilité

---

<sup>1</sup> Ministère de l'information, Direction Générale de l'information, aperçu sur le Tchad, 2016, p.65.

<sup>2</sup> *Ibid.*

<sup>3</sup> Jean Géli, " Les transports au Tchad, Où va-t-on ? ", *Revue Tchad et culture*, n° 126, 1992, p.1-9.

<sup>4</sup> Groupe de la Banque Mondiale, in <https://www.banquemondiale.org/fr/topic/transport>, consulté le 27 mars 2023.

<sup>5</sup> Organisation des Nations Unies pour le développement industriel, "Transport et développement industriel en Afrique noire ", Vienne, 2019, p. 108.

continuera à s'accroître. Le transport offre des opportunités aux pauvres et contribue aux gains de compétitivité des pays. Les infrastructures de transport permettent l'accès aux emplois, à l'éducation et aux services de santé, ainsi que la livraison des marchandises. En plus, il ne peut y avoir de transport des personnes, des marchandises et de services de part et d'autre des frontières, ni de mobilité des voyageurs d'un lieu à un autre en absence des routes et des infrastructures de transport. Selon André Huybrechts<sup>6</sup>, la vie économique moderne est basée sur les transports massifs et à bon marché. Le développement économique et social peut dès lors se mesurer à la rapidité et à la densité de la circulation des biens, c'est-à-dire au volume des transports. Il précise que la médiocrité des infrastructures de transport est un handicap pour le bien-être de tous et que la mauvaise qualité de celles-ci est responsable de 42% environ de l'écart de productivité dans les pays en voie de développement. Mieux en cette ère de globalisation, le transport constitue<sup>7</sup> l'un des moteurs importants qui permet de faciliter les échanges des idées et de raffermissement des lieux entre les peuples. Il est à la fois un facteur et un reflet des activités économiques et sociales pour son rôle majeur dans les relations spatiales entre les lieux géographiques.

Cette réalité justifie le choix d'écrire sur "transports et développement socio-économique dans la Province du Logone Occidental au Tchad (1985-2023)". Il s'agit de parler de l'Histoire Économique et Sociale du point de vue pratique en s'appuyant sur les instruments liés à la mobilité des biens et des personnes. Pour preuve, les transports conditionnent tous les aspects du développement et créent des emplois à la population. C'est ainsi que ce travail s'intègre globalement en Histoire économique et sociale. Alors, l'histoire économique permet d'étudier les économies ou les phénomènes économiques du passé et leurs évolutions dans le présent. En ce qui concerne notre sujet, le fait d'écrire sur les transports et développement socio-économique du Logone Occidental au Tchad permet d'appréhender les efforts du pouvoir public et les acteurs financiers et les besoins présents envie d'améliorer la question de transport et de réduire la pauvreté dans le Logone Occidental. Dans cette étude, il convient de s'appuyer sur les différents modes des transports utilisés dans la Province du Logone Occidental. Il s'agit en effet de la pluralité des raisons qui ont permis à faire le choix de ce sujet.

---

<sup>6</sup> A. Huybrechts, *Transports et structures de développement au Congo. Étude du progrès économique de 1900 à 1970*, Paris, La Haye, Mouton, 1970, p.142.

<sup>7</sup> I. Abdou Yonlihinza, "Transport et désenclavement dans la problématique du développement local à Tera au Niger", Thèse de doctorat en Géographie, Université de Moumouni, 2011.

## II- RAISONS DE CHOIX DU SUJET

Le choix de cette thématique tient à plusieurs raisons. Il implique en réalité de contribuer à l'écriture sur les transports au Tchad en général et dans l'économie provinciale du Logone Occidental en particulier. Tout secteur public ou privé doit nécessairement avoir des traces dans l'histoire. En effet, le fait d'avoir les ambitions, d'être professionnel dans les institutions publiques en charge du Ministère des infrastructures de transports terrestres et de sécurité routière, a animé le désir ardent à mener une étude dans le secteur de transport. En outre, la Province du Logone Occidental a été sélectionnée en raison de son potentiel économique, notamment dans les domaines du commerce, de l'agriculture et de sa situation géographique très intéressante avec le Cameroun frontalier. Il est essentiel d'étudier l'impact des transports dans cette province sur son développement socio-économique.

Sur le plan politique, il est question de comprendre les dynamiques des acteurs étatiques à opérer de choix, des mutations, structurelles, des infrastructures de transport dans cette province de 1985 jusqu'en 2023. Sur le plan socio-économique, il s'agit d'abord de dégager les avantages liés au secteur de transport des marchandises, des passagers et d'éléments hétérogènes comprenant les produits transportés sur les infrastructures de transport. La finalité est de mieux comprendre les mécanismes et les efforts fournis par les pouvoirs publics en matière d'investissement dans le domaine des transports et son optimisation dans cette province.

Sur le plan scientifique, il s'agit de contribuer à l'historiographie des transports et le développement socio-économique au Tchad en général et dans le Logone Occidental à travers les efforts consentis par l'État tchadien depuis 1985 dans l'optique de rendre lisible toutes les actions menées conjointement jusqu'en 2023. Ce travail peut permettre à l'État de mieux mesurer le chemin parcouru et davantage permettre d'ajuster en redressant le manque à gagner dans l'amélioration du secteur des transports. C'est donc une contribution dans l'orientation stratégique de politique future des transports au Tchad d'une part et dans la province du Logone occidental d'autre part.

En ce qui concerne notre conviction personnelle liée au parcours professionnel, c'est le projet de construction des routes nationales lancé dans les années 2000 qui a contribué à relier les villes du Tchad en général et notamment celle de la province du Logone occidental en particulier. Il vise à établir un plan d'action stratégique pour l'équipement des infrastructures de transport, de première nécessité. En outre, quand nous étions en deuxième année de licence

à l'Université de Doba (Tchad), l'enseignant chercheur Léopold Mackaye GONDJESSABE nous a fait saisir les atouts qu'offrent les transports dans l'économie de pays en voie de développement. Ainsi, de notre arrivée au Cameroun en 2021 pour le cycle de Master, ce fut le Pr Gabriel Maxime DONG MOUGNOL qui, a retracé tour à tour l'impact des transports dans le bien-être de la population et ses incidences. L'Histoire Économique et Sociale comme étude historique des aspects économiques<sup>8</sup> de l'existence humaine englobe les thèmes tels que la production, la distribution, le commerce et la transformation sociale dans le contexte de l'innovation, de la croissance et du développement. Les transports l'un des secteurs de l'économie permettent aux populations de se prendre en charge grâce aux activités diversifiées liées à ce secteur. Durant notre séjour à Ngourkosso, l'un de quatre départements dans la Province du Logone Occidental, l'on a remarqué avec amertume le manque des infrastructures de transport dans la zone et les difficultés d'accès des produits agricoles dans le centre provincial et autres provinces environnantes. En outre, tout travail à caractère historique veut que l'on le situe dans un environnement précis et avec de chronologie adaptée. C'est dans ce sens qu'il est évident de faire intervenir le cadre spatial et temporel.

### **III- CADRE SPATIO-TEMPOREL**

La question du cadre spatio-temporel se pose notamment lorsque l'on étudie l'évolution d'un fait en histoire. C'est ainsi qu'il est important de limiter cette étude dans un espace géographique et dans une durée du temps.

#### **A. Délimitation spatiale**

L'étude portée sur les transports et développement socio-économique dans la Province du Logone Occidental concerne l'espace géographique de cette province. Il est ici judicieux de présenter succinctement les aspects visibles qui la différencient des autres Provinces. La Province du Logone Occidental est située à l'extrémité<sup>9</sup> Sud-Ouest du Tchad, à 478 km de la capitale N'Djamena. La ville est construite sur la rive gauche au Nord du Logone à proximité du Lac Wey. La Province de Logone-Occidental est divisée en 4 départements. Les provinces les plus sont au Nord la Tandjilé, au Nord-ouest, le Mayo-kebbi Ouest, au Sud par le Logone Oriental et à l'Ouest la Province du Logone Occidental est limitée par le Cameroun frontalier. Dans ce travail, l'on a choisi une période bien précise afin de mieux cerner notre thématique.

---

<sup>8</sup> L. Fontaine, *L'Histoire Économique et Sociale : autour des changements de paradigmes*, Paris, Gallimard, 2014, pp. 259-262.

<sup>9</sup> Ordonnance n°038/PR/2018 portant création et réorganisation des unités administratives et des collectivités autonomes.

## B. Justification des bornes chronologiques

La période qui concerne la présente étude s'étale de 1985 à 2023. La chronologie de 1985 est marquée par la tenue de la conférence sur la stratégie de développement au Tchad. La conférence a réuni le Gouvernement du Tchad et les Bailleurs de fonds. Elle s'est soldée sur l'adoption d'un projet de construction et réhabilitation des infrastructures routières et aériennes de transport dans les régions aux ressources nécessaires : production agro-pastorale, exploitation minière, commerce et industrie. Cette date caractérise aussi la faible représentativité du réseau des transports dans la Province du Logone Occidental, car les infrastructures de transport construites depuis les premières heures de l'indépendance sont dégradées et retardent des activités liées au transport et surtout durant la saison de pluie.

L'année 2023 est marquée par le projet de modernisation du réseau de transport au Tchad par le promoteur intermédiaire financier dans les zones rurales du Sud à production agricole. C'est un projet initié par le gouvernement tchadien en partenariat avec la Banque Européenne d'Investissement<sup>10</sup> ainsi que le Plan National de Développement de 2017-2023, formulé par le Gouvernement du Tchad. Le Plan National de Développement du Tchad de 2017-2023 est un référentiel national des interventions de l'État et ses partenaires afin d'investir ensemble dans les secteurs de l'économie.

## IV- DÉFINITION DES CONCEPTS

Toute étude en sciences sociale et humaine, pour être mieux appréhendée, nécessite la maîtrise de son lexique. Ainsi, il est fondamental d'apporter la lumière sur les termes clés afin de comprendre les expressions suivantes : transport, transport routier, transport aérien, transport fluvial, développement, développement socio-économique.

**Le transport**<sup>11</sup> est une action ou la manière de transporter quelque chose d'un lieu à un autre, le plus souvent par les moyens de transport. C'est aussi le déplacement des marchandises, ou des individus qu'ils soient des humains et des animaux d'un endroit à un autre. Au pluriel, les transports<sup>12</sup> sont l'« ensemble des techniques et moyens de déplacement des marchandises ou des personnes ». Pour le *dictionnaire Larousse*, les transports sont aussi « l'ensemble de divers modes d'acheminement des personnes ou des marchandises ». Notre étude prend en considération trois modes des transports que sont : le transport routier, le

<sup>10</sup> Banque Européenne d'Investissement, « Modernisation du réseau routier au Tchad », in <https://www.eib.org/projets/all/20200097>, consulté le 23 février 2023.

<sup>11</sup> Beitone et Ali, *Dictionnaire des Sciences économiques*, Paris, 2<sup>e</sup> Ed, Armand Colin, 2007.

<sup>12</sup> *Dictionnaire Larousse : transport*, Paris Édition Larousse, 2008, p.145.



transport aérien et le transport fluvial. Elle ne s'attelle pas sur le transport utilisant le câble, ni le transport ferroviaire et maritime.

**Le transport routier**<sup>13</sup> est un type de transport terrestre utilisant la route pour acheminer les marchandises ou le déplacement des personnes. Il est une activité réglementée des transports terrestres qui s'exerce sur les infrastructures routières. Elle englobe à la fois le transport routier des marchandises et le transport routier des personnes. Pour Alain Sauvant<sup>14</sup>, le transport routier est un secteur en croissance très important pour l'activité économique, mais qui doit relever les défis tant sociaux, environnementaux qu'interne pour être pleinement accepté. C'est en réalité un secteur vital pour l'activité économique grâce à son apport aux économes, une flexibilité que les autres modes de transport n'ont en général pas pu offrir jusqu'à maintenant. Ce dernier se présente alors comme un prestataire des services ayant pour mission d'acheminer une marchandise d'un point A à un point B. Qu'en est-il de transport aérien ?

**Le transport aérien** : le transport aérien<sup>15</sup> est plus spécifique et porte sur les aspects liés au transport par la voie aérienne. Il est essentiellement réalisé par des compagnies aériennes exploitant des avions de ligne circulant dans la haute troposphère constituant un réseau de destination. C'est aussi une activité économique et réglementée qui regroupe toutes les opérations de transport des personnes et des marchandises des toutes sortes de volume en avion à la fois au niveau interne et au niveau international. Le transport aérien des personnes et des marchandises fait référence à l'utilisation des avions, pour déplacer des individus et des marchandises d'un endroit à un autre par la voie aérienne. Toutefois, le transport aérien des personnes implique le déplacement des passagers par avion, que ce soit pour des voyages d'affaires ou des motifs distincts, les compagnies aériennes proposent des vols réguliers pour transporter ces derniers vers des destinations nationales et internationales. Quant au transport aérien des marchandises, il s'agit du déplacement des biens et des marchandises par avion. Cela inclut des produits manufacturés, des denrées périssables, des produits de luxe. Ainsi, que peut-on retenir de transport fluvial ?

---

<sup>13</sup> T. Alouki, "Le transport routier dans le Mayo-louti (Nord Cameroun), 1950-2014", Mémoire de Master Ceva Logistiques en Histoire, 2015, p.11.

<sup>14</sup> A. Sauvant, "Transport routier de marchandises : technique de l'ingénieur", in <https://www.fr/base-transport-routier:technique-ingénieur>, consulté le 13 février 2024.

<sup>15</sup> C. Escude Rojo, "Impact environnemental des aérosols formés dans les panaches d'avions : modélisation et application à l'utilisation de carburants alternatifs", Thèse de doctorat en géographie, Université de Strasbourg, 2012.

**Le transport fluvial** : le transport fluvial<sup>16</sup> est un type de transport empruntant les voies navigables qu'elles soient des cours d'eau éventuellement aménagés ou des canaux artificiels. Le transport fluvial est essentiellement utilisé pour transporter les marchandises et des personnes par les bateaux ou les pirogues sur les voies navigables. En ce qui concerne notre travail, l'on peut définir le transport fluvial comme étant le transport qui s'opère sur le fleuve Logone, reliant les populations de la Province du Logone Occidental séparées avec les agglomérations urbaines. Il a son incidence dans le développement économique et social. Dans le contexte de cette étude, il s'agit de transport fluvial utilisant les pirogues comme les moyens de transport sur le long du fleuve Logone. Toutefois, qu'est-ce qu'on peut entendre par le développement ?

**Développement** : le terme développement a plusieurs dimensions et veut dire grandir, croître ou se développer. Il peut être considéré comme un passage progressif d'un état à un autre ou de l'ensemble des modifications<sup>17</sup> subies dans le temps. C'est aussi le changement qui peut être assimilé à l'évolution. Le développement se réfère à un processus d'amélioration ou de la croissance dans les différents domaines que ce soit dans l'économie, la société ou l'environnement. Il implique souvent des changements positifs et durables pour les populations d'une région qui a connu le développement. Pour Bialès Christian<sup>18</sup>, le développement est l'ensemble des changements observés dans les systèmes économique et social qui conditionnent la croissance économique. Il est alors une action qualitative et implique en réalité les changements structurels, démographiques, sociaux, mentaux favorisant et accompagnant la croissance économique. Dans le cadre de ce travail, le développement veut dire amélioration des conditions de vie des populations et l'élimination de l'extrême pauvreté dans le Logone Occidental. Cependant, que peut-t-on retenir de développement socio-économique ?

**Le développement socio-économique** est largement utilisé dans les débats académiques et les travaux de recherche. C'est un terme complexe et multi-facette qui peut être compris de différentes manières selon les auteurs. Pour Traoré<sup>19</sup>, le développement socio-économique, que ce soit dans un pays aujourd'hui avancé ou non, il n'y a pas d'autres significations que celles de l'amélioration des conditions de vie d'une majorité croissante des individus. Il est également le processus par lequel une collectivité humaine en croissance

---

<sup>16</sup> *Dictionnaire le Petit Larousse*, Ed, Larousse, Paris, 1993, p. 541.

<sup>17</sup> G. Rist, " Le développement, histoire d'une croyance occidentale ", *Presses de Science Po*, 1997.

<sup>18</sup> C. Bialès, *Dictionnaire économie et des faits sociaux contemporain*, Paris, Faucher, 1996, pp.154-157.

<sup>19</sup> B. Traoré, *L'intégration économique de la paysannerie en Afrique subsaharienne*, Paris, L'Harmattan, 1999, p.136.

complexe s'auto entretient en préservant son environnement naturel. Le développement socio-économique est toute chose en rapport à la fois avec le social et l'économique. Cette vision globale de Traoré se rapproche de celle de Georges Makema<sup>20</sup> pour qui, le développement socio-économique est un processus conduisant à la protection des biens et des services nécessaires, à l'amélioration sur le long terme des conditions de vie de tous. Ce développement demande l'intervention de l'État de se charger d'un certain nombre de tâches en rapport avec l'industrie, l'agriculture, le commerce, les transports et l'énergie, la santé, la communication ; de créer un environnement propice à l'épanouissement individuel, de réduire les inégalités et de promouvoir le bien-être de tous<sup>21</sup>. Dans notre travail, il vise l'amélioration de conditions de vie de la population du Logone Occidental par rapport aux opportunités offertes de l'activité de transport. Après avoir défini les termes clés, ce travail n'est pas le tout premier à être entrepris dans le domaine du transport et ses conséquences. Des travaux des différents auteurs l'ont précédé d'où la nécessité de faire le recours à la revue critique de la littérature.

## V- REVUE CRITIQUE DE LA LITTÉRATURE

Une recherche peut avoir une orientation sociologique, économique, historique, démographique etc. D'où l'utilité en fonction de l'envergure de l'objectif de la recherche entreprise, de consulter les travaux les plus récents dans le domaine ou dans les domaines connexes. La revue de la littérature<sup>22</sup> consiste à situer, d'insérer une recherche dans un courant théorique élaboré par d'autres recherches et de prendre position de manière critique par rapport à leurs conclusions. Elle est en plus une étude approfondie et critique<sup>23</sup> des principaux travaux existants, réalisés sur un thème particulier. Elle permet, sinon la maîtrise du domaine de recherche, l'acquisition des connaissances principales sur les travaux de recherche. Cela permet de comprendre à travers les différentes lectures faites sur les travaux des auteurs afin de voir ce qui est connu et ce qui ne l'est pas et doit nécessairement être comblé. C'est dans l'amas de travaux de chercheurs et leurs analyses que l'on peut identifier le point de vue des chacun et situer la question de recherche dans un sujet précis. Ainsi, s'agissant des transports et du développement, l'on n'est pas le premier à entreprendre ce type

---

<sup>20</sup> G. Makema kasongo, "Administration publique et le développement socioéconomique. Cas de la ville de Lubumbashi", Mémoire de Droit et Sciences politiques, Université de Lubumbashi, 2011, p.10.

<sup>21</sup> F. Bourguignon, "Repenser les infrastructures pour le développement : observations finales", *Revue d'économie du développement*, vol .15, n° 4, 2007, p. 125-134.

<sup>22</sup> A. Jaillet, B. Mabilon-Bonfils, Qu'est-ce qu'une revue de littérature ? *Revue je réussis mon mémoire de Master MEEF*, 2021, p.42.

<sup>23</sup> *Ibid.*

d'étude. Des travaux antérieurs sur les transports ont inspiré la conduite de cette thématique notamment les mémoires, les thèses, les ouvrages et les articles scientifiques qui donnent de manière générale les connaissances sur les transports et son importance.

Sanoussi Ahmat Haroun<sup>24</sup> part du constat selon lequel, de nombreuses crises sont intervenues au Tchad depuis la décennie de 1970 et ont eu un sérieux impact sur le développement de ce pays. Ceci a poussé les dirigeants tchadiens successifs à recourir à l'assistance internationale pour mettre fin aux souffrances des populations et impulser le développement du pays. De cette réalité, soulève le problème de l'implication des institutions onusiennes humanitaires telles que Fonds des Nations Unies pour l'Enfance (UNICEF) dans le développement de la région de N'Djamena. Pour mieux analyser la question, l'auteur commence par présenter le début et l'instrument de coopération UNICEF-Tchad. Ensuite, il présente les différents domaines d'intervention de l'UNICEF dans la région de N'Djaména pour ces, l'on cite la construction des infrastructures scolaires, le renforcement de l'hygiène et de l'assainissement ainsi que l'alimentation des enfants. Par suite, l'UNICEF s'investit dans le développement infrastructurel à travers l'aménagement de quelques infrastructures de transport.

Il conclut au terme de ce travail que, l'apport de l'UNICEF au développement de la région de N'Djamena est inestimable. Seulement, ce travail se limite dans la région de N'Djamena, évoque de manière générale le développement socio-économique du pays sans établir une corrélation entre le transport et ce développement. Toutefois, ce travail est essentiel parce qu'il a permis d'avoir un aperçu sur les problèmes économique et social auxquels est confronté le pays.

Mariam Saly <sup>25</sup> fait savoir que les zones desservies par les moyens de transport sont pleinement des centres d'activités commerciales. Et au Cameroun sur l'axe Ngaoundéré-Garoua, les individus vivent exclusivement des activités issues du développement des transports routiers. De ce fait, l'auteur met en lumière les principaux problèmes liés aux transports routiers qui font ombrage au développement de cette partie du Cameroun. Pour mieux analyser l'impact du bitumage de l'axe Ngaoundéré-Garoua et le développement des populations riveraines, Mariam Saly examine l'évolution de transport dans la partie

---

<sup>24</sup> A.H. Sanoussi, " L'UNICEF et le développement humain dans la région de N'Djaména (Tchad) 1990-2018 ", Mémoire de Master en Histoire, Université de Yaoundé I, 2022.

<sup>25</sup> S. Mariam, " Transports routiers et développement socio-économique au nord-Cameroun : cas de l'axe Ngaoundéré-Garoua (1955-2019) ", Mémoire de Master en Histoire, Université de Yaoundé I, 2023.

septentrionale du Cameroun. En plus, elle montre que, le bitumage de l'axe Ngaoundéré-Garoua constitue un facteur accélérateur du développement des transports routiers et des activités commerciales. Mais et surtout, Mariam a aussi ressorti les obstacles liés aux transports routiers ainsi que les solutions pour un meilleur développement des transports dans cette contrée du Cameroun. L'auteur conclut au terme de cette étude que, le bitumage de l'axe Ngaoundéré-Garoua a contribué au développement des activités des transports routiers qui conduit au développement des populations riveraines. Cet axe bitumé a participé à la lutte contre le chômage à travers les multiples opportunités offertes aux individus.

Toutefois, ce travail se focalise sur les transports routiers via l'axe Ngaoundéré-Garoua et aborde le développement socio-économique au Nord-Cameroun en général et ne prend pas en compte tous les modes des transports. Enfin, cette étude est importante parce qu'elle a permis de connaître le rôle des transports routiers dans le développement des activités commerciales. Alors que le présent travail prend en compte trois modes des transports et examine leurs impacts sur le développement socio-économique de la province du Logone occidental.

Dokalyo Alphonse<sup>26</sup> part du postulat selon lequel, le Tchad est confronté aux multiples problèmes des transports. Ces obstacles liés au système de transport conduisent à la réduction du développement des activités diverses dans la province ainsi que la croissance économique du Tchad en général. Ensuite, Alphonse pose le problème du développement économique du Tchad qui doit se faire via l'investissement dans le secteur de transport. Pour y parvenir, l'auteur fonde son analyse sur les réseaux des transports prioritaires qu'il faut réaliser pour le décollage économique du pays. Dans ce sens, il met l'accent sur la construction et la réhabilitation des infrastructures de transport. Il préconise à la suite une politique d'entretien de ces réseaux prioritaires afin de les préserver. D'emblée, son examen porte sur trois modes des transports que sont le transport routier, transport aérien, transport fluvial. Ces types des transports sont la cible pour amorcer le développement du pays si l'on investit dans ce secteur d'activité. Pour terminer ce travail, l'on a répertorié les difficultés qui se posent au développement des modes des transports tant à l'intérieur du Tchad qu'à l'extérieur. Ce travail est essentiel car, l'auteur précise que les réseaux prioritaires du Tchad ont un impact sur le développement de l'économie nationale en offrant des opportunités d'emplois aux populations.

---

<sup>26</sup> A. Dokolyo, " La stratégie nationale des transports : un outil pour le développement des trois modes de transport à savoir routier, aérien et ferroviaire ", Nanterre(FR) : *Challenge international*, 2016, p.58-62.

Dans le même d'ordre d'idée, Pierre Huillier<sup>27</sup> montre que le Tchad est un pays d'Afrique centrale très enclavé, un pays qui a cinq voies de communication qui assurent son ouverture avec les États voisins et une économie traditionnelle basée sur l'agriculture et l'élevage. Pour faciliter le transport des biens par exemple, l'exportation de bétail sur pied ressortissant d'un trafic clandestin, voire les produits agricoles. En début de présentation du Tchad, Pierre a évoqué la voie de Nigéria, la voie de Bénoué, la voie fédérale Tchad-Bangui, la voie aérienne Douala-Fort-Lamy et enfin la voie terrestre entre le Cameroun et le Tchad. Il récapitule ce travail dans l'optique que le problème de transport est au Tchad le pivot autour duquel tourne l'infinie variété d'autres problèmes du territoire. D'une complexité déroutante, il présente trois aspects essentiels. Le premier est un aspect technique, celui des difficultés liées à l'accès au Tchad par le fleuve. Ainsi s'ajoute celui de relief montagneux ainsi que l'aspect lié au coût de transport élevé. Mais dans ce travail, l'auteur a mis l'accent sur cinq voies qui relient le Tchad avec les pays frontaliers et ne s'intéresse pas dans une unité administrative quelconque du Tchad. Enfin, ce travail vise à équilibrer la balance commerciale entre le Tchad et ses pays voisins et notre étude se préoccupe de l'amélioration des conditions de vie des populations de la province du Logone occidental.

Ibrahim Moussa<sup>28</sup> s'intéresse à la résolution des problèmes d'optimisations combinatoires difficiles en utilisant les méthodes de résolution approchée. Il porte son analyse sur la planification et la gestion des problèmes des réseaux de transport. En plus, il fait intervenir la méthode mathématique dans la résolution des tournées des véhicules en concevant des algorithmes plus efficaces. Pour l'auteur, les modèles de résolution approchée permettent une meilleure planification dans la gestion des réseaux de transport et l'orientation des véhicules dans les villes. Cette démarche présente des retombées industrielles et potentielles. En outre, le travail de Moussa se base sur les modèles de la résolution approchée et l'efficace des problèmes du réseau de transport et n'établit pas un lien entre ces modèles de résolution et le développement comme notre travail accès sur les transports et développement socio-économique dans une zone bien délimitée.

---

<sup>27</sup> P. Huillier, " Le problème de la desserte au Tchad " : *Information géographique*, vol 21, n°2, 1954, pp. 62-65.

<sup>28</sup> I. Moussa, " Modèles de résolution approchée et efficace pour les problèmes de réseau de transport et de télécommunication ", Thèse de Doctorat 3em cycle en Sciences Techniques, Université de Picardie Jules verne, Amiens, 2015.

Youchahou kouotou<sup>29</sup> a travaillé sur la contribution des transports terrestres dans le développement des relations socio-économiques des États en se basant sur la relation Tchad-Cameroun. L'auteur aborde ce travail dans le sens que le transport est un moteur dynamique pour faciliter l'intégration entre les États. Par la suite, il fait énumérer les obstacles au centre de l'intégration. Il a également préconisé les solutions pour renforcer l'intégration socio-économique entre le Tchad et le Cameroun dans le cadre de coopération bilatérale. Dans cette réalité, il aborde son analyse sur la contribution des transports terrestres au développement socio-économique Tchad-Cameroun. De plus, il a fait ressortir les bases juridiques qui régissent le fonctionnement de transport routier au-delà de la frontière nationale et met l'accent sur une politique d'entretien routier suivi afin de réduire les risques liés à l'effectivité de l'intégration socio-économique entre le Tchad et le Cameroun. Il conclut au terme de son analyse que, les transports terrestres ont un lien avec le développement socio-économique des États et renforce davantage la coopération internationale des pays. Seulement cette étude se résume au rôle des transports terrestres entre Tchad-Cameroun et souligne la question du développement économique et social des deux États.

Ludovic Feudjio<sup>30</sup> évalue l'impact de la gestion de réseau routier au Cameroun et le développement de la ligne. Après avoir énuméré des résultats établis lors de l'élaboration de la stratégie sectorielle des bâtiments et travaux publics au Cameroun, il centralise son analyse sur les écarts entre les objectifs fixés et les résultats escomptés. L'auteur fait une comparaison entre l'extension du réseau structurant et celle de route frontalière et de désenclavement de 2006 et 2008. De ce fait, il ressort que l'insuffisance des ressources financières, la mauvaise planification de programme et l'exécution limitent le développement de ce secteur. Ce travail est très important car il donne une vision sur la politique publique de transport et la planification de manière générale.

Bienvenu Kpatoukpa et Moussa<sup>31</sup> montrent que la mobilité des hommes, des biens et des informations est une condition nécessaire au progrès économique. Les transports sont un maillon essentiel de l'activité économique et jouent un rôle social très important. Dans la commune de Tchaourou au Niger, où l'agriculture occupe une part importante de la population, le problème du transport se pose avec acuité. Bienvenu a présenté la commune de

---

<sup>29</sup> Y. Kouotou, " Transports terrestres et développement des relations socio-économiques entre le Cameroun et le Tchad 1965-2015 ", Thèse de Doctorat/PhD en Histoire, Université de Yaoundé I. 2019.

<sup>30</sup> F. Ludovic, " Gestion du réseau routier au Cameroun et développement du linéaire ", Mémoire de Master en analyse et évaluation de projet, Université Rennes I et Université de Yaoundé II, 2008.

<sup>31</sup> B. Kpatoukpa, G. Moussa, " Effets socio-économiques du transport routier dans le développement de la commune de Tchaourou", *Home* n°2, 2019.

Tchaourou et par la suite, il a montré les principales productions agricoles. Il présente l'état des lieux du réseau routier constitué des pistes de desserte en terres aménagées et les routes revêtues. Davantage, il analyse l'incidence économique des pistes de desserte rurales et le rôle des infrastructures de transport pour l'agriculture. Il a également identifié les facteurs qui contribuent à la dégradation des voies de communication dans cette commune de Tchaourou. Dans son analyse, l'auteur démontre que les transports constituent un maillon important dans la chaîne du développement des sociétés humaines toutes formes confondues. Dans la commune de Tchaourou où l'activité agricole prédomine, les besoins en transport sont importants. Les perspectives pour un monde agricole moderne imposent à ce secteur l'instauration d'une politique efficace de mobilité afin de disposer des systèmes des transports plus économiques et moins nuisibles. Après avoir évoqué les différents aspects, il importe de redynamiser le secteur des transports en réorganisant tous les acteurs concernés dans l'amélioration afin d'avoir un système de transport fiable contribuant à la prospérité de l'économie locale. Toutefois, ce travail est essentiel parce qu'il a permis de connaître les retombées du transport routier dans le développement des activités commerciales ainsi que son rôle pour agriculture, mais Bienvenu s'est limité au transport routier et notre étude prend en considération trois types de transports et analyse leurs impacts dans la province du Logone occidental au Tchad.

Dans son Rapport d'Examen Africain sur les transports, la Commission Économique Africaine de Nations Unies<sup>32</sup>, accorde une grande place au secteur de transport pour sortir l'Afrique de son ancrage économique. Pour ce rapport, la croissance économique durable et la réduction de la pauvreté couvrent un ensemble complexe des questions, qui exigent le développement de tous les secteurs de l'économie afin de répondre aux besoins de la génération actuelle sans compromettre les besoins à long terme des générations à venir. Les transports sont l'un des secteurs fondamentaux qui jouent un rôle de premier plan dans la réalisation des objectifs d'élimination de la pauvreté et favorisent de développement durable. Le secteur des transports est étroitement lié aux autres secteurs de l'économie et influence leur évolution. Les pays africains pour la plupart font face à des prix de transport élevés. Pour un accès aux marchés étrangers, le coût de transport et d'assurance en Afrique représentent en moyenne 30% de la valeur totale des exportations, pourcentage moins avantageux si on le compare à la moyenne de 8,6% pour les pays en développement. Certains pays connaissent ce problème de prix des transports élevés, mais c'est dans les pays enclavés du continent que

---

<sup>32</sup> Nations Unies, Commission Économique pour l'Afrique, Rapport d'examen africain sur les transports, 2010.



l'on trouve les coûts les plus élevés. Ce rapport est important parce qu'il fait du transport un facteur fondamental de l'économie des pays en développement.

Hassane Mahamat Hemchi<sup>33</sup> présente les Mobilités urbaines et la planification dans la région de N'Djaména. Dans ce travail, il souligne que la mobilité des personnes dans les villes constitue un problème et nécessite en réalité une planification dans le domaine des transports indispensables. Il considère la croissance démographique comme un facteur de dynamisation du système de transport et de l'extension urbaine dans la ville de N'Djaména. La croissance démographique accompagnée de l'exode rural dans une ville ou un grand centre urbain peut avoir de l'effet sur le système de transport. L'auteur aborde la question de la régulation du transport qui se fait par le libre jeu du marché, faisant apparaître une domiciliation de plus en plus marquée du secteur informel. Ce travail rapporte que le transport urbain permet l'accès à la population de se lancer dans le secteur informel afin de se prendre en charge. Alors que ceci a trait avec notre thématique sur les transports et le développement socio-économique dans la province du Logone occidental qui analyse l'impact du secteur de transports dans cette province.

Marc Wiel<sup>34</sup> met l'accent sur le processus de transformation du monde urbain par la mobilité. Il établit un rapprochement de la transition urbaine qui explique l'évolution de la ville pédestre vers la ville motorisée, éclatée et redéployée. Il attribue à la mobilité la facilité par l'utilisation de l'automobile, un rôle central dans l'évolution de la morphologie urbaine, du fait des nouvelles possibilités de localisation de l'habitat et des activités. L'extension de la ville, ou périurbanisation est liée à un processus d'étalement urbain, qui engendre un allongement des déplacements, ceux-ci provoquent la croissance du trafic automobile, qui rend nécessaire l'amélioration des infrastructures de transport par les pouvoirs publics.

Emmanuel kabre<sup>35</sup> s'intéresse à étudier profondément l'impact négatif de transport sur l'environnement. Soulignant que l'environnement est un bien public mondial, il doit être protégé avec toutes ses ressources disponibles. Aujourd'hui, plusieurs organisations internationales concourent à la protection de l'environnement qui constitue un patrimoine mondial. Ainsi, cette réalité de Kabre n'est la même dans la Province du Logone Occidental

---

<sup>33</sup> H. M. Hassane, " Mobilités urbaines et planification : le cas de N'Djaména ", Thèse de Doctorat en Aménagement de l'espace et urbanisme, Université Michel de Montaigne - Bordeaux III, 2015.

<sup>34</sup> M. Wiel, " Accessibilité et évaluation des politiques de transport en milieu urbain : le cas du Tramway Strasbourgeois ", Thèse de Doctorat de Science économiques option économie de transport, Université Lumière Lyon II, 2008.

<sup>35</sup> E. Kabre, " Impacts des transports sur l'environnement ", Maîtrise en Économie Agricole et Environnement, Université de Koudougou, 2011.

où le transport constitue un secteur essentiel au développement des activités économiques. Si Emmanuel Kabre consacre son analyse au transport et ses incidences négatives sur l'environnement, il n'est pas dans le présent travail d'étudier le lien qui existe entre le transport et l'environnement.

L'on retient de cette pléthore d'auteurs que leurs travaux sont riches et abondants. Car, ces travaux nous ont permis d'avoir une idée générale sur les transports et son importance dans le processus de développement économique et social.

## **VI- PROBLÉMATIQUE**

Elle désigne la technique qui consiste à poser un problème sur un sujet bien déterminé. Selon Michel Beaud, la problématique<sup>36</sup> est « l'art de poser les bonnes questions », c'est aussi « l'ensemble construit autour de la question principale ». Mais chaque question ne constitue pas une problématique ou question de recherche ; on nous précise alors que la question doit être pertinente. Dans tout le système du développement, les transports et les infrastructures de transport constituent un facteur intégré. Le développement du secteur des transports devient un impératif catégorique. De ce fait, dans les années 1980, le réseau circulatoire du Tchad en général et celui du Logone occidental en particulier se trouvait dans un état de délabrement très avancé. Au regard des mutations qu'avaient connues le Tchad avec la liberté démocratique de 1990, les acteurs de transport se sont progressivement occupé de l'aménagement du territoire et de la politique de développement des infrastructures de transport. Alors, notre question principale de recherche est la suivante : dans quelle mesure les transports constituent le pilier du développement socio-économique de la province du Logone occidental au Tchad ? L'objectif de ce travail est d'analyser la contribution des transports dans le développement socio-économique du Logone occidental au Tchad. À la question principale, viennent se greffer les questions secondaires.

Quels sont les types des transports dans la province du Logone occidental ?

Qui sont les acteurs intervenants dans le système de transport dans la province du Logone occidental ?

Quel est impact des transports au développement socio-économique dans la province du Logone occidental ?

---

<sup>36</sup> M. Beaud, *L'art de la Thèse*: Paris, Montréal : Boréal, 1985, pp.47-53.

Finalement, quels sont les obstacles, enjeux et les perspectives de transport dans le Logone occidental ? Après avoir formulé la problématique de recherche, il convient de dégager les objectifs de la recherche.

## **VII-OBJECTIFS DE L'ÉTUDE**

Ce travail de recherche qui s'étend sur près de quatre décennies d'histoire des transports au Tchad en général et dans la province du Logone occidental en particulier a pour les objectifs d'analyser l'évolution des modes, moyens et infrastructures des transports dans cette unité administrative ; et d'examiner leurs retombées socio-économiques pour les populations et les acteurs divers intervenants dans ce secteur. Il s'agit de faire une rétrospective sur le développement du transport routier, fluvial et aérien dans la province du Logone occidental et d'évaluer les retombées diverses sur l'économie de la province ainsi que sur le bien-être de la population. De manière opérationnelle, cette étude vise à :

- Présenter le Logone occidental et typer les différents modes et moyens des transports qui desservent cette province ;
- D'énumérer les différents acteurs intervenants dans le système des transports dans la province du Logone occidental en insistant sur leurs activités quotidiennes ;
- Évaluer l'apport et la contribution des transports à l'essor économique, au développement social et à l'épanouissement de la population de la province tout en relevant les problèmes causés par ce secteur d'activités ;
- À examiner les difficultés multiformes, les enjeux, défis et les perspectives des transports dans cette unité administrative au sud-ouest du Tchad. À travers les objectifs énumérés de cette étude, il résulte que celle-ci présente d'importants intérêts.

## **VIII- INTERET DE L'ETUDE**

Après l'orientation des questions de la recherche, il révèle que ce travail de recherche présente deux intérêts à savoir : l'intérêt politique et socio-économique.

**Intérêt politique** : En ce qui concerne l'intérêt politique, il tient à saisir les résultats qu'apporte notre travail. Ceux-ci peuvent être couramment utilisés par les populations et ou l'État dans le cadre du projet de développement au niveau de la Province du Logone Occidental.

**Intérêt socio-économique** : L'intérêt socio-économique de cette étude se base sur la sensibilisation et à l'amélioration du secteur de transport auprès des pouvoirs publics afin que

ceux-ci puissent orienter leurs actions dans la prise de décision en faveur du développement des infrastructures de transport. Le développement du secteur de transport routier dans la Province du Logone Occidental constitue le point fort de notre travail en passant par les deux modes de transports aérien et fluvial. Car, il apporte la solution aux habitants de la Province ainsi que le niveau de développement des différentes activités que connaisse la zone de l'étude. En outre, les autorités administratives locales, la population, les pouvoirs publics responsables dans la prise de décision, les organismes de développement sont tous ici évoqués et impliqués dans la nécessité à améliorer les réseaux routiers, aériens et fluviaux afin de rendre meilleur le service de transport.

### **IX- CADRE THÉORIQUE**

Toute recherche en sciences humaines et sociales pour être bien menée nécessite la construction d'un cadre théorique. Le cadre théorique est la base sur laquelle toute recherche est construite<sup>37</sup>. Il permet de structurer non seulement une étude, mais également d'introduire et décrire le concept ou le sujet de recherche. Le cadre théorique sert aussi à présenter un cadre d'analyse et à généraliser des relations théoriques déjà prouvées dans d'autres contextes pour tenter de les appliquer au problème. Il permet de faire un bilan de connaissances dans un domaine précis et de présenter de manière synthétique d'importantes recherches afin de donner une bonne compréhension du sujet. Cependant, une théorie du grec, signifie observer et examiner un ensemble cohérent des explications ou des idées sur un sujet bien précis pouvant inclure des lois provenant de l'observation de faits.

Cette étude portée sur les transports et le développement socio-économique fait intervenir plusieurs théories qui doivent être utilisées pour sa réalisation. Ces différentes théories expliquent comment les transports massifs et effectifs favorisent la croissance économique. De ce fait, il convient de s'appuyer sur la théorie de la croissance économique<sup>38</sup> pour expliquer le rôle des transports dans le développement. La théorie de la croissance économique a pour l'objectif d'expliquer l'origine et les causes de la croissance économique. Selon cette théorie, l'accroissement du transport stimule la croissance économique en favorisant la mobilité des travailleurs, l'accessibilité des régions et l'augmentation des échanges commerciaux. Elle suggère que les investissements dans le secteur des transports

---

<sup>37</sup> J. Debret, "Le cadre théorique de l'article scientifique : rôle et exemples", in <https://www.scribbr.fr/article-scientifique/cadre-theorique-article-scientifique>, consulté le 19 février 2023.

<sup>38</sup> R. Solow, "Une contribution à la théorie de la croissance économique," *Journal trimestriel d'économie*, vol 70, n°1, 1956, pp. 65-94.

stimulent la productivité globale et renforcent la compétitivité des entreprises et c'est ce qui contribue au développement socio-économique.

Ensuite, l'on se base aussi sur la théorie de la localisation<sup>39</sup> afin d'expliquer comment les transports influent sur l'emplacement des activités économiques. La raison de cette théorie, appelée aussi micro-économique permet de savoir que, les entreprises ont tendance à s'implanter dans les zones où le transport est facilement accessible. Cette permet aux entreprises de transport et aux opérateurs économiques d'agir dans leurs propres intérêts et de déterminer les lieux où les activités de transport sont les plus ressenties. Cela peut permettre d'avoir accès à une main-d'œuvre qualifiée et à des marchés élargis. Ainsi, les infrastructures de transport ont un impact direct sur le choix des sites d'activités économiques et donc sur le développement socio-économique des localités désenclavées. En plus, il est important d'évoquer la théorie de la valeur ajoutée<sup>40</sup> pour montrer comment le transport peut contribuer à la croissance économique en augmentant la valeur des produits et services. Pour la théorie de la valeur ajoutée, le transport permet d'ajouter de la valeur à un produit en permettant aux entreprises de les acheminer rapidement et efficacement vers les marchés locaux et internationaux. Ces avantages concurrentiels résultent en une valeur ajoutée à l'économie et une croissance socio-économique. Cependant, un travail de recherche ne peut être réalisé sans faire le recours à la méthodologie.

## **X- MÉTHODOLOGIE DE RECHERCHE**

Tout travail de recherche nécessite au préalable une démarche méthodologique particulière. La méthodologie est l'ensemble des méthodes d'analyse scientifique des données sur un sujet de recherche. Elle permet de bien collecter les données.

La collecte de données : la présente méthodologie prend en compte les sources écrites, orales, matérielles ainsi que les données iconographiques. Les sources écrites ont été susceptibles d'informer d'une façon à une autre. Il s'agit essentiellement des documents écrits, les archives ministérielles ainsi que des organismes qui s'intéressent à la question de transport et développement.

---

<sup>39</sup> La théorie de localisation est appliquée dans le domaine économique. Elle permet de localiser les activités économiques par le système de transport. Selon cette théorie, le coût de transport détermine la localisation idéale de l'établissement et les entreprises de transport et les opérateurs économiques s'installent par rapport au coût de transport moins coûteux.

<sup>40</sup> La théorie de la valeur ajoutée est l'une des théories de la croissance économique, le transport permet d'ajouter de la valeur à un produit en permettant aux entreprises de les acheminer rapidement et efficacement dans les différents marchés.

Les œuvres scientifiques telles que les mémoires, les thèses et les rapports, la consultation et l'analyse de ces documents se sont faites dans la Bibliothèque de Cercle d'Histoire- Géographie-Sociologie de l'université de Yaoundé I et la Bibliothèque de Faculté des Arts, Lettres et Sciences Humaines de l'Université de Yaoundé I. Ainsi, certaines de ces œuvres scientifiques ont été consultées également dans la Bibliothèque de Centre de l'Étude et de Formation pour le Développement(CEFOD) de N'Djamena au Tchad. Ainsi, s'ajoute la Bibliothèque du Centre Culturel d'AL-mouna. De plus, la consultation de certains journaux et périodiques tel que *Tchad et culture* a été fondamentalement profitable. Certains débats relatifs à la question de transport au Tchad ont édifié davantage dans la recherche.

En ce qui concerne l'échantillonnage sur l'enquête orale, celle-ci a été menée conjointement dans la Province du Logone Occidental qui constitue la zone de recherche. L'enquête a été ouverte dans la ville de Moundou, chef-lieu de la Province et suivie de déplacements dans les autres villes de ladite Province. L'entretien et l'interview concernaient certaines autorités administratives et celles en charges du Ministère des transports terrestres et de la sécurité routière, de l'Avion Civile de Moundou. En plus, les agences des voyages ont été visitées et les chefs des agences ont été interviewés. Il en est de même pour les chauffeurs conducteurs des véhicules qui étaient également interviewés ; et cela nous a permis de bien s'imprégner de la réalité des obstacles liés au système de transport. Les chefs des bureaux de mototaxis ont été rencontrés et interviewés ainsi que les motomans, communément appelés les *clandomens*. Les commerçants et commerçantes étaient ciblés et interviewés tous les agriculteurs, vendeurs et vendeuses des marchandises ont été concernés et enquêtés. La prise de note s'est faite à travers le bloc note et le téléphone portable a permis de filmer les images qui sont utilisées comme sources iconographiques. Les sources électroniques constituées des documents consultés en ligne, ont été au centre de la réalisation de ce travail. En ce qui concerne le traitement et la validation de données, les méthodes quantitative et qualitative ont été utilisées. La méthode dite quantitative consiste à tenir compte de la quantité de données recueillies c'est-à-dire, son usage comprenait l'échantillon, les entretiens, l'observation par questionnement et l'examen de documents. La méthode qualitative vise la qualité et nous a permis d'analyser en s'appuyant sur la qualité de documents utilisés dans ce travail. Dans l'ensemble, les données recueillies ont été analysées et interprétées minutieusement afin d'être citées dans le travail. La réalisation de ce travail n'a pas été faite sans les difficultés.

## **XI- DIFFICULTÉS RENCONTRÉES**

La réalisation des travaux de recherche ne peut être faite sans que l'on puisse rencontrer des difficultés. La production de ce travail a fait face à de nombreuses difficultés rencontrées. Parmi ces difficultés, il convient de noter en premier lieu, l'éloignement du terrain de la recherche.

Étant donné que ce travail de recherche porté sur l'une des provinces du Tchad, le voyage Cameroun-Tchad et dans la zone d'étude a assez pris du temps. Cela a eu un impact sur la réalisation de ce travail de recherche qui s'est vue sur une durée de trois ans. Ensuite, le problème de l'analphabétisme de population a constitué l'une des difficultés rencontrées car, certains informateurs sont dans l'incapacité de comprendre et répondre au questionnaire établi sur la fiche d'enquête et ont des difficultés à s'exprimer en langue française. Ce qui n'a pas été facile de les interviewer sereinement afin de recueillir les informations fiables auprès de ces derniers.

Par ailleurs, l'insuffisance des archives qui traitent la question des transports au Tchad a rendu difficile la recherche sur le terrain. Toutefois, celles qui étaient retrouvées et consultées ne sont pas bien conservées. L'on peut mentionner l'absence des Bibliothèques riches en documentation dans la Province.

Enfin, la dernière difficulté était le dialecte Ngambaye qui est majoritairement parlé par l'ensemble de la population du Logone Occidental et l'on avait les difficultés à comprendre ce dialecte. Ainsi, un plan de rédaction comprenant quatre chapitres a été adopté pour ce travail.

## **XII- PLAN DE RÉDACTION DU TRAVAIL.**

Pour segmenter le plan de ce travail en chapitre et en adéquation avec tout ce qui précède, cette étude s'organise autour de quatre chapitres.

Ces différents chapitres doivent en général ressortir les éléments de compréhension afin de permettre de mieux cerner les atouts de transport dans le développement socio-économique de la province du Logone occidental depuis 1985.

Le premier chapitre porte sur la présentation de la province du Logone Occidental et la typologie des modes des transports. Il vise à situer la Province en donnant la lumière sur la création et l'organisation politico-administrative, de montrer les aspects démographique et économique. Présenter les principales activités socio-économiques de la Province du Logone Occidental puis typer les modes et moyens de transport.

Le deuxième chapitre s'oriente sur les acteurs du système de transport dans la Province du Logone Occidental et leurs activités. Ce chapitre permet de ressortir les acteurs étatiques et privés intervenants dans le système de transport et montrer la caractérisation du système de transport.

Le troisième chapitre s'intitule : Contribution du transport au développement socio-économique dans la Province du Logone Occidental. Il convient dans ce chapitre de montrer l'apport du transport à l'essor économique et social. En plus de répertorier les problèmes causés par le développement des moyens de transport.

Le quatrième chapitre porte sur les difficultés multiformes, enjeux, défis et perspectives des transports dans la province du Logone occidental. L'on s'intéresse ici à énumérer les difficultés rencontrées, les enjeux et relever les défis en proposant des solutions au développement du secteur de transport.



**CHAPITRE I : PRÉSENTATION DE LA PROVINCE DU LOGONE  
OCCIDENTAL ET TYPOLOGIE DES MODES DES TRANSPORTS**

Le Tchad est un pays d'Afrique centrale très enclavé au niveau intérieur et extérieur. Ce double enclavement se caractérise par des infrastructures de transport défectueuses et des moyens de transport ruraux inefficaces rendant difficile le transport des marchandises et le déplacement des personnes au Tchad. Cette situation a poussé le gouvernement tchadien et ses partenaires financiers à investir dans le secteur du transport en construisant les infrastructures de transport pour répondre aux besoins de la population. De ce fait, l'élargissement des réseaux de transport permanents permet non seulement de réduire le temps et les coûts de déplacement mais également d'accroître les activités économiques. Il permet par ailleurs d'améliorer l'accès aux services sociaux tant au niveau national que provincial, voire international.

Dans ce premier chapitre, il est fondamentalement question de situer la zone dans laquelle l'étude est portée et de typer les modes de transport dans ladite province. Ce chapitre se divise en trois grandes articulations. La première consiste à présenter la province du Logone occidental par rapport aux autres provinces du Tchad. Il convient de s'appuyer sur le fondement de la création, de la situer dans l'espace ainsi que son organisation politique et administrative. Enfin, l'on s'intéresse également à montrer les principaux atouts économiques et sociaux de la population provinciale. Il s'agit de répertorier les principales activités économiques et les manifestations culturelles. La troisième et la dernière articulation vise à identifier les différents modes de transport dans cette unité administrative.

## **I. APERÇU GÉOPHYSIQUE ET ADMINISTRATIF DE LA PROVINCE DU LOGONE OCCIDENTAL**

Les unités administratives décentralisées au Tchad ont été mises sur place dans un contexte spécifique de transfert de compétence de l'État. Ainsi, situer la province du Logone occidental, revient à faire l'historique de sa création et de ses limites administratives. L'on va porter une analyse sur son organisation politico-administrative. Apporter la lumière sur les aspects géophysique et morphologique de la province ainsi que les réalités démographiques.

### **1. Création, délimitation et organisation politico-administrative du Logone occidental**

L'histoire du Tchad en général et celle de la province du Logone occidental en particulier était marquée par une forte circonscription administrative. Au début, le Tchad indépendant en 1960 a été divisé en quatorze préfectures<sup>41</sup> et celles-ci avaient les charges de

---

<sup>41</sup> B. Lanne, *Répertoire de l'administration territoriale du Tchad (1900-1994)*, Paris, l'Harmattan, 1995, p. 56.

garantir les intérêts nationaux et le respect strict des lois. De plus, le Tchad<sup>42</sup> était passé à vingt-huit départements et ce fut une période transitoire dans laquelle, des nouvelles unités administratives de l'État ont été créées. Entre temps, les régions prévues par la nouvelle constitution ne sont pas encore mises sur pied. Dans les années suivantes, les anciennes régions prennent le nom des provinces administratives du Tchad. Pour ce faire, la province du Logone Occidental est le nom dérivé<sup>43</sup> du fleuve Logone. Le terme Occidental était employé généralement pour qualifier la partie située à l'Ouest du globe terrestre. Cette province a pour chef-lieu Moundou et correspond à l'ancienne préfecture du Logone Occidental créée en janvier 1969. Ainsi, l'ancienne préfecture a été démembrée en trois unités administratives que sont la préfecture de la Tandjilé, du Logone Oriental et du Logone Occidental. La création de la ville de Moundou, chef-lieu de la province du Logone Occidental était une inspiration coloniale fondée sur les besoins de ses potentialités. Le Logone-Occidental devient progressivement une province administrative en 2018<sup>44</sup>. Dans cette réalité, la province a été créée dans le cadre de la réorganisation administrative du Tchad. Cette création fait suite à la volonté de décentralisation et de renforcement de l'administration locale dans le pays. C'est ainsi que cette ordonnance portant création des provinces prévoit notamment la délimitation des frontières de ces dernières.

Dans le processus de création des nouvelles unités administratives et autonomes en vue du renforcement de la gouvernance locale, le pouvoir central a délimité les frontières de ces structures administratives décentralisées. En effet, la géographie au service d'un travail historique permet de situer et de délimiter la zone dans laquelle l'étude est portée. Considérée comme l'œil de l'histoire<sup>45</sup>, l'on se sert de la géographie pour localiser la province du Logone Occidental. La province du Logone occidental est localisée entre le 8,7796° de latitude Nord et 15,9127° de longitude Est. Elle est limitrophe avec la province du Logone oriental au Sud, au Sud-Ouest, elle est frontalière par le Cameroun et au Nord par la Tandjilé. Au Nord-Ouest par la province de Mayo Kebbi-Ouest. En raison de la grandeur de son territoire, la province occupe une superficie de 8 695 Km<sup>2</sup>. La situation géographique de la province du Logone Occidental est matérialisée sur une carte réalisée qui ressort toutes les unités administratives.

---

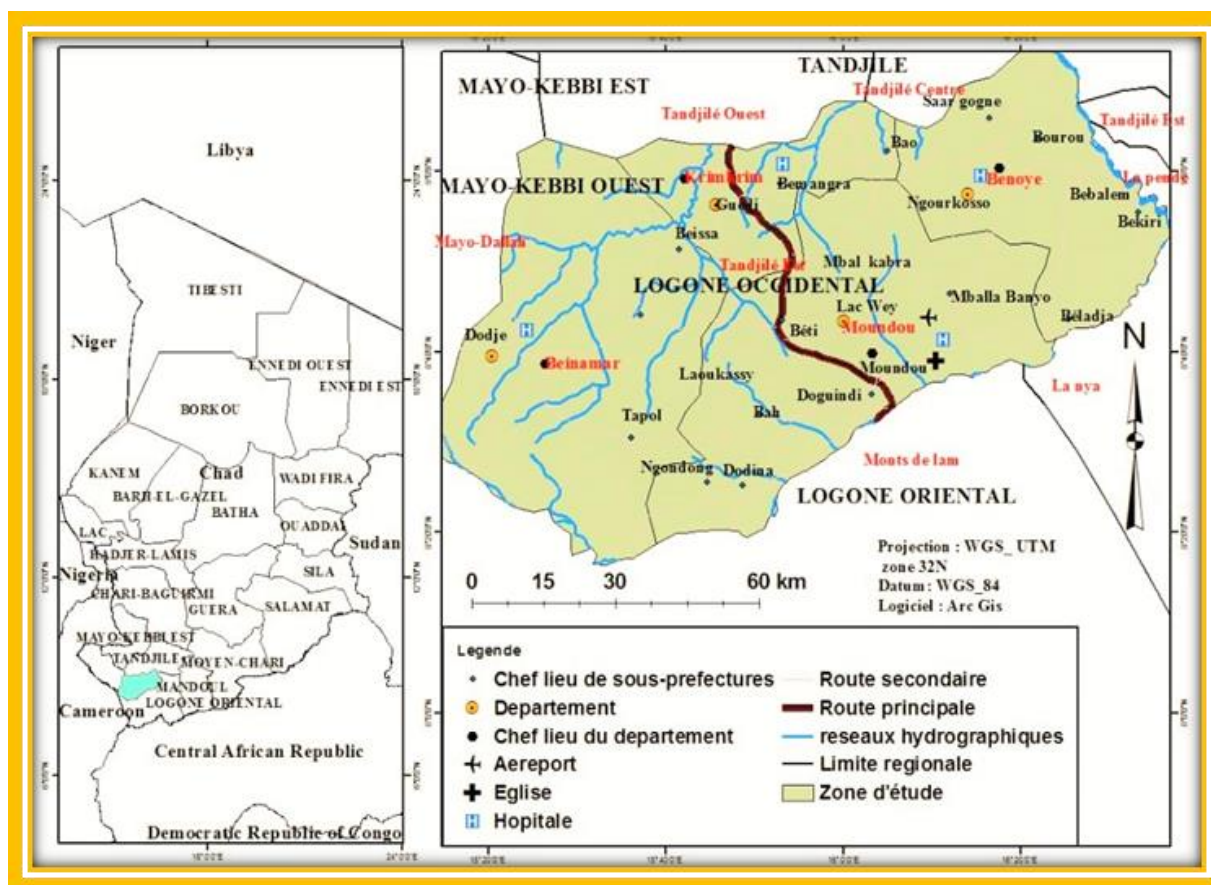
<sup>42</sup> Décret n° 415/PR/MAT/02 du 03 octobre 2002.

<sup>43</sup> Mbaïasemadji, 76 ans, secrétaire de la Mairie de Moundou, Moundou entretien du 23 novembre 2023.

<sup>44</sup> Ordonnance N°038/PR/2018, portant création des unités administratives et des collectivités autonomes.

<sup>45</sup> Durant l'époque moderne, la Géographie était conçue comme l'œil de l'histoire ; car elle joue le rôle d'une science auxiliaire. Elle permet à un historien de situer dans l'espace et pouvoir ressortir les limites d'une zone d'étude en histoire.

**Carte 1** : carte de la province du Logone Occidental



**Source** : Réalisée par Gabriel Boulandi, sur la base de données Tchad 2020.

Cette carte est réalisée grâce à la projection de WGS UTM en 2024 et les données prises en compte sont celles du Tchad 2020. Elle situe la province du Logone Occidental. Sur la carte, elle est frontalière avec quatre autres provinces du Tchad et au sud-ouest par le Cameroun. À l'intérieur, la province est constituée de plusieurs agglomérations. Les agglomérations représentent les forces majeures de ladite province en matière de gouvernance locale décentralisée.

Pour assurer le meilleur contrôle sur les structures administratives décentralisées<sup>46</sup>, l'État a délimité les frontières de chacune de ses unités administratives. Ainsi, depuis plus de quatre décennies, la gestion de l'administration publique du Tchad reste une question préoccupante compte tenu de ses mutations incessantes. Celles-ci sont liées à son adaptabilité aux réalités<sup>47</sup> quotidiennes, induites par les conjonctures socio-économiques et culturelle. Cette nouvelle configuration du paysage des services publics au Tchad est marquée par la création

<sup>46</sup> A. Adoumbeye Djimadomngar, *L'administration publique au Tchad à l'ère de la décentralisation*, Etudes Africaines, Paris, l'Harmattan, 2019, pp.34-38.

<sup>47</sup> *Ibid.*, p. 39.

de nouveaux établissements, des entreprises publiques et la restructuration. Ce réaménagement de services publics de l'État a permis de mettre sur place des structures décentralisées. La mise en place des structures administratives est accompagnée de transfert de services assez importants aux collectivités locales suivie des réformes institutionnelles intervenues en 2018<sup>48</sup>. Par ailleurs, les réformes institutionnelles remodelent l'architecture de l'organisation politico-administrative du Tchad en général et dans la province du Logone Occidental en particulier. Dans cette logique, l'organisation politique et administrative du Logone Occidental est structurée de manière spécifique et suit les principes de la décentralisation et de la gouvernance locale. On peut citer entre autres : le gouvernement provincial, le conseil provincial, les sous-préfectures, les communes et les chefferies traditionnelles.

Dans la province du Logone occidental, le gouverneur est le représentant de l'État. Il est nommé par le décret présidentiel. Il dispose de l'autorité de l'État et veille<sup>49</sup> au respect de l'exécution et l'application des lois d'une part et des décrets et règlements d'autre part afin de favoriser la politique de l'intégration sur le territoire provincial. Il veille également à la mise en oeuvre du plan et des programmes du développement économique et social et assure le maintien de l'ordre public en application de règles et lois en vigueur.

Le conseil provincial quant à lui, est l'organe délibérant de la province. Dans la province du Logone Occidental, il est composé de représentants élus au niveau local. Il participe également à la prise des décisions concernant la gestion des affaires de la province. Le conseil provincial surveille la gestion et organisation quotidienne de la province. Il valide les élections provinciales et organise son propre fonctionnement par un règlement d'ordre intérieur. Il se prononce également sur la déclaration de la politique et prend connaissance chaque année de la note de politique générale, celle qui accompagne le budget annuel proposé par le collège.

Les sous-préfectures sont de subdivisions administratives. Dans la province du Logone Occidental, elles sont toutefois placées sous l'autorité du préfet qui est le représentant de l'État dans la province. Les sous-préfectures sont des entités administratives de base chargées de mettre en oeuvre les politiques publiques définies par l'État au niveau local lesquelles

---

<sup>48</sup> Ordonnance N°0036/PR/2018 portant statuts des collectivités autonomes.

<sup>49</sup> Le recueil de textes sur la décentralisation établit les règles de fonctionnement et l'organisation des unités administratives décentralisées. Ce recueil détermine les principes fondamentaux de l'organisation administrative du territoire de la République du Tchad.

peuvent être orientées sur le plan économique, social, culturel de leur territoire. Elles veillent au respect de l'ordre public, de garantir la sécurité de la population en appliquant les lois et les règlements en vigueur. Elles assurent le rôle de l'organisation politique et administrative dans la province. En outre, les communes sont des unités administratives<sup>50</sup> qui regroupent plusieurs villages et quartiers. Chacune des communes est dirigée par le maire élu par la population locale. Les maires représentants des communes sont également responsables de la question des affaires municipales du développement local et de la mise en place des politiques publiques au niveau communal.

En plus de l'administration dirigée par les autorités précédentes décentralisée de la province du Logone Occidental, s'ajoutent les chefferies traditionnelles. Elles jouent un rôle important dans la médiation des conflits communautaires, la préservation de la culture locale ainsi que la représentation des communautés auprès des autorités administratives. La province du Logone Occidental est divisée en quatre départements administratifs. Le tableau ci-dessous présente la subdivision administrative de la province.

**Tableau 1** : Division administrative de la Province du Logone Occidental

	<b>Département</b>	<b>Chef-lieu</b>	<b>Sous-préfecture</b>
<b>Province du Logone Occidental</b>	Dodjé	Beïnamar	Beïnamar, Laokassy, Topol, Bessia
	Guéni	Krim-krim	Krim-krim, Bao, Bemangra, doguindi
	Lac wey	Moundou	Moundou, Bah, Déli, Dodinda, Mbalkabra, MballaBanyo, Ngondong
	Ngourkosso	Benoyé	Bebalem, Beladjia, Benoyé, Bourou Beriki, Saar Gogne

**Source** : Réalisé par Houvounsadi Dimma sur la base de données de Recensement Démographique de 2009.

Au regard de ce tableau, il présente l'administration décentralisée de l'Etat dans la Province du Logone Occidental. Cette unité administrative comporte quatre départements. Les chefs-lieux des départements sont les grands centres des villes de la province. Dans cette province, il existe vingt un sous-préfectures lesquelles sont chargées de la gestion de l'administration décentralisée au niveau local.

<sup>50</sup> Le mécanisme prévu dans le recueil de texte sur la décentralisation place les communes et les chefferies traditionnelles dans la province comme une entité administrative locale. Elles sont chargées d'assurer les services qui les sont compétents.

Toutefois, les aspects géographiques et morphologiques du Logone Occidental nécessitent une attention particulière afin d'énumérer les éléments qui les composent.

## **2. Aspects géophysique et morphologique**

Le Logone Occidental est une province qui se caractérise par son milieu géophysique très distinct et morphologique. Située<sup>51</sup> dans le Sud-Ouest du Tchad, cette province présente un paysage aussi varié que sa morphologie. Il s'agit d'étudier essentiellement les éléments physiques et morphologiques tels que : le relief, le climat, le réseau hydrographique, le sol et la végétation.

### **a. Le relief**

Étant l'ensemble des irrégularités qui caractérisent la surface de la Terre, le relief du Logone Occidental est dominé par des plaines (inondées et exondées) et des vallées. Aux abords de principal Fleuve, on y trouve des terres cultivables souvent humides et favorables aux activités agricoles. Contrairement à la zone septentrionale qui dénombre plusieurs accidents de terrain, le relief de la zone méridionale est relativement plat. Les plaines inondées de la ville de Moundou par exemple subissent les débordements du Fleuve Logone avec ses affluents. Ces déversements des eaux de Fleuve créent des inondations saisonnières qui constituent un réel problème au niveau urbain.

En dehors des plaines, l'on rencontre également des vallées. Au vu de la position géographique<sup>52</sup>, le Logone Oriental est logé dans une vallée (cas de la ville de Moundou). Cette vallée est fortement drainée par la présence des deux Lacs et un grand Fleuve. Ces cours d'eau sont alimentés par des précipitations. Cette étude sur le relief nous oriente à aborder l'aspect climatologique de la Province du Logone Occidental.

### **b. Le climat**

Les données climatologiques du Tchad dénombrent un climat varié qui renferme à la fois le climat du type saharien au Nord, soudano-guinéen au Sud entre lesquels, on distingue<sup>53</sup> les types sahélo-saharien, sahélien, soudano-sahélien et soudanien. Toutefois, ces différents types des climats présentent cependant des caractéristiques communes.

---

<sup>51</sup> D. Mbaindogoum, J. Mbaihadjim, "Dynamique urbaine et contraintes morpho-hydrologique à Moundou (sud-ouest du Tchad)", *Géographie des Savanes*, Numéro 5, pp. 46-49.

<sup>52</sup> C. R. Allandiguim, "La contribution de la coopération décentralisée au processus du développement local au Tchad : le cas du jumelage entre les villes de Moundou (Tchad) et de Poitiers (France)", Mémoire de Master en Relations Internationales, Institut des Relations Internationales du Cameroun (IRIC), 2013, pp.36-37.

<sup>53</sup> *Ibid.*

Pour ce faire, le Logone Occidental est localisé dans la zone tropicale donc son climat est du type soudanien avec deux principaux vents dominants : Harmattan et Mousson<sup>54</sup>. Malgré le changement climatique de ces dernières années, le climat demeure généralement doux. Le Logone Occidental à l'instar des autres provinces du Tchad, dispose également d'un climat à deux saisons : la saison sèche et la saison de pluie. La saison de pluie s'étale sur six (6) à sept (7) mois avec de précipitation moyenne comprise entre 900 millimètres et 1200 millimètres. Sous l'action du vent, la Mousson souffle du Sud-Ouest vers le Nord-Est et provoque la pluie ; alors que l'Harmattan, généralement chargé de poussière, s'opère du Nord-Est vers le Sud crée la saison sèche. L'Harmattan est un vent sec de l'Anti Cyclone de la Libye qui se heurte à la Mousson de la Sainte-Hélène très humide. La confrontation entre ces deux vents est appelée Front Inter Tropical (FIT) ou Convergence Inter Tropical (CIT).

Grâce à ce climat humide, la Province du Logone Occidental jouit d'une pluviométrie abondante liée à son réseau hydrographique. Les températures moyennes<sup>55</sup> varient entre 32,2° C, avec une minimale de 25,8° C et une maximale de 38,5°C. Raison pour laquelle, ce climat se montre tempéré et favorable à la végétation et alimente en même temps l'hydrographie.

### **c. Le réseau hydrographique**

L'étude de l'hydrographie permet d'avoir une vue d'ensemble sur les ressources en eau. La Province du Logone Occidental qui constitue l'une des unités administratives du Tchad, dispose un important Fleuve et deux lacs permanents qui sont respectivement le Logone, le Lac Wey et le Lac Taba. La Province du Logone Occidental est traversée par le Logone, le deuxième fleuve le plus long du Tchad. C'est un Fleuve d'Afrique Centrale qui prend sa source dans le Mont Adamaoua au Cameroun et mesure 900 kilomètres de longueur. Ainsi, on compte aussi la rivière de Nguéni dans la zone de Krim-Krim et plusieurs lacs, notamment le Lac Wey, le Lac Taba<sup>56</sup>. Compte tenu de la diversité du réseau hydrographique que nous venons de ressortir, cela constitue un atout pour les écosystèmes à l'instar de la végétation.

---

<sup>54</sup> L'harmattan est un vent chaud, appelé aussi le vent méchant au Tchad, il souffle du Nord-Est souvent très froid la nuit et chargé de poussière. Par contre, la Mousson est un vent saisonnier et humide qui annonce la pluie. L'alternance de ces deux vents se caractérise d'une part par la saison sèche et d'autre part par la saison de pluie.

<sup>55</sup> Le système de classification climatique de Koppen-Geiger est le système le plus utilisé dans le monde. Il permet de combiner les moyennes annuelles et mensuelles de la température et de la précipitation aussi bien que la saisonnalité de précipitation.

<sup>56</sup> Dans le contexte local, le Lac Wey désigne le lac des hippopotames alors que le Lac Taba désigne le Cours d'eau de crocodiles. Ces deux Lacs permanents où on pratique la pêche collective en toute saison sont des sources importantes pour les populations riveraines.



#### **d. Les sols et la végétation**

Du point de vue géographique, la végétation est constituée des éléments interdépendants. La végétation du Tchad en général et celle du Logone Occidental en particulier dépend des éléments pédologiques. Des facteurs d'ordre pédologique s'ajoutent aux facteurs climatiques et c'est la composante de ces différentes données qui va déterminer la répartition des groupes végétaux.

De ce fait, il existe plusieurs types<sup>57</sup> des sols parmi lesquels se trouvent les sols ferrugineux-tropicaux, les sols hydro morphes, les vertisols ainsi que les sols ferralitiques. Les sols ferrugineux-tropicaux sont riches en fer et se subdivisent en sols ferrugineux lessivés. Le lessivage des sols est principalement causé par l'absence du couvert végétal. Ces types des sols présentent un horizon d'accumulation bien individualisé en argile. Quant aux sols hydro morphes, ils sont mieux pourvus en matière organique et d'éléments assimilables tels que les sols ferrugineux-tropicaux. Ceux-ci se localisent<sup>58</sup> surtout vers le Sud tropical du Tchad où ils font leur apparition vers les isohyètes. En outre, il y a les vertisols constitués des sols de couleur foncée, très argileux suivant les saisons alternativement sèches et humides. Les sols ferralitiques enfin, sont observés dans ce qu'il est convenu d'appeler le tropique humide. Ils correspondent au climat tropical et humide dont les durées sont quasiment égales et favorables à toutes les spéculations, y compris les légumes et les tubercules.

Les facteurs de la formation du sol dépendent de la nature de la roche mère, des caractéristiques du climat, l'action anthropique et la nature du couvert végétal. L'étude florale de la province atteste de la présence d'une zone de savane par excellence où trônent plusieurs espèces d'arbres. Incliné dans les isohyètes entre 900 et 1200 millimètres, la Province du Logone Occidental est une zone à végétation attrayante. Elle est située dans la zone la plus arrosée du pays et son milieu favorise la végétation qui va de la savane arbustive à la forêt claire. En effet, les dominantes floristiques dans le domaine soudanien sont entre autres : la savane boisée, la savane herbacée, la forêt claire et la steppe. De manière simple, les sols et la végétation sont complémentaires et orientent le mode de vie et la mobilité démographique qui forment les groupes ethniques.

---

<sup>57</sup> N. Djirabayé, "Les ressources en sols au Tchad, actions prioritaires pour une gestion durable", Partenariat Mondial sur les sols, Accra : 4-6 février 2013.

<sup>58</sup> *Ibid.*

### 3. Les réalités démographiques et ethniques

Le Tchad, de par sa situation géographique constitue un véritable carrefour entre le monde arabe et le monde subsaharien. Les relations ancestrales du commerce transsaharien<sup>59</sup>, les vagues successives des migrations des populations venues du Nord et de l'Est, les rivalités qui s'en sont suivies avec les peuples autochtones et les traditionnelles razzias d'esclaves ont conduit ces deux mondes à se côtoyer et à se métisser dans un brassage des couleurs, des traits des coutumes et des religions. Le Tchad en général est un kaléidoscope ethnique et démographique.

#### a. Les réalités démographiques

Depuis plus de six décennies et demie, la population tchadienne ne cesse d'augmenter considérablement<sup>60</sup> ; et cette croissance démographique est due à la forte fécondité dans le pays. Ainsi, la population du Tchad a été multipliée par sept (7) depuis d'indépendance jusqu'au nos jours. Elle est en effet passée de trois millions d'habitants en 1960 à quinze millions d'habitants en 2010 et continue de s'accroître d'environ 400000 personnes par an. En 65 ans, la population du Tchad a connu<sup>61</sup> une multiplication par sept ou huit c'est-à-dire avoir connu une transition démographique. Aujourd'hui, la population du Tchad est estimée environ 18523175 d'habitants en 2024. Le tableau ressort mieux cette situation démographique allant de 1960 à 2030.

**Tableau 2 :** Évolution de la population du Tchad

Période (Années)	1960	1970	1980	1990	2000	2010	2020	2024
Populations (habitants)	3000000	5000000	7000000	9000000	11000000	13000000	15000000	18523175

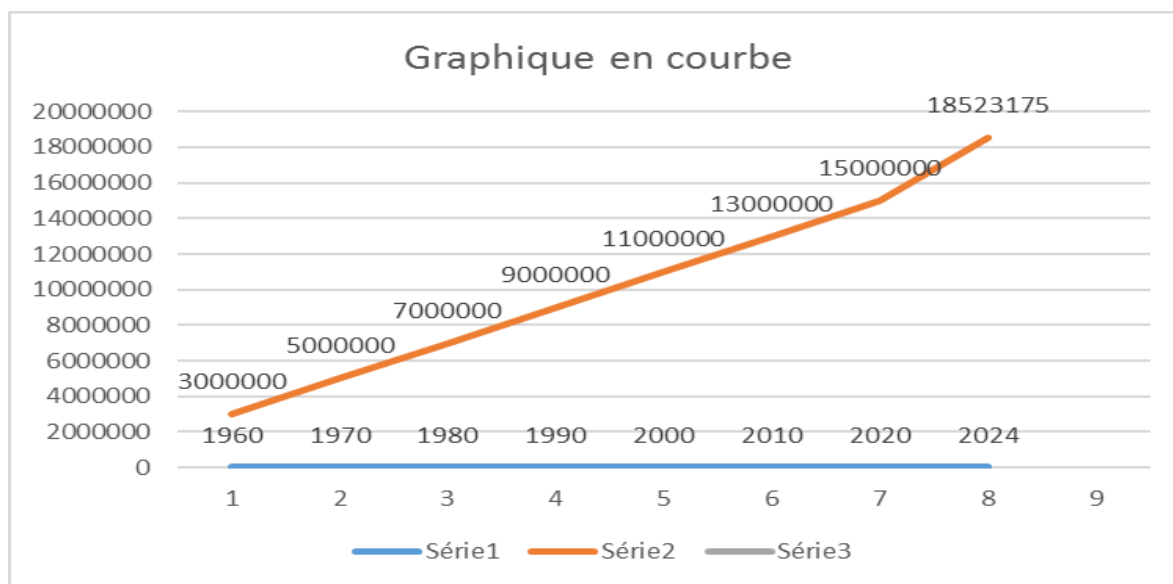
Source : INSEED, scénario tendanciel de 2018.

Ce tableau présente l'évolution démographique du Tchad de 1960-2024 selon les estimations de l'Institut National de la Statistique, des Études Économiques et Démographiques. Ce tableau est détaillé par le graphique ci-après qui booste la présentation de la croissance démographique du Tchad.

<sup>59</sup> A. Le Rouvreur, *Sahéliens et sahariens du Tchad*, Paris, l'Harmattan, 1989, p. 18.

<sup>60</sup> On a repris pour la période de 1960-2000, les estimations de la division de la population des Nations Unies de sa prévision 2010 des projections de population.

<sup>61</sup> Institut National de la Statistique, des Etudes Economiques et Démographiques, " Statistique démographique de la population du Tchad", in <https://www.inseed.statistique-demographique-de-population-du-Tchad>, consulté le 22 février 2024.

**Graphique 1 : Évolution de la population tchadienne par estimation**

**Source :** Réalisé par l’auteur selon les données du tableau 2.

Ce graphique en courbe ressort clairement la croissance démographique de la population tchadienne qui connaît une évolution rapide et continue de l’ordre de deux millions dans une décennie. En 2024, la population est environ 18 millions. Cette croissance est due au taux de la fécondité très élevée au niveau national. Les données approximatives prises en compte commencent de 1960 avant d’entamer les estimations d’INSEED de 2024. Ces données démographiques nationales sont utiles au niveau provincial.

En ce qui concerne la Province du Logone Occidental, il est question de spécifier l’étude sur les données ethno-démographiques particulièrement. Dans la Province du Logone Occidental comme les autres provinces du Tchad, la croissance démographique est la même. Située dans la partie méridionale aux sols ferrugineux-ferrallitiques, la Province compte 450 293 habitants selon le Recensement Général de la Population et de l’Habitat (RGPH) de 1993. Elle passe de 683 293<sup>62</sup> d’habitants en 2009 pour une densité de 77 habitants par km<sup>2</sup>. De nos jours, les populations de la province sont estimées à 907 338 d’habitants, soit 16% au niveau national. Ce tableau ci-dessous prend en compte cette évolution démographique au niveau provincial.

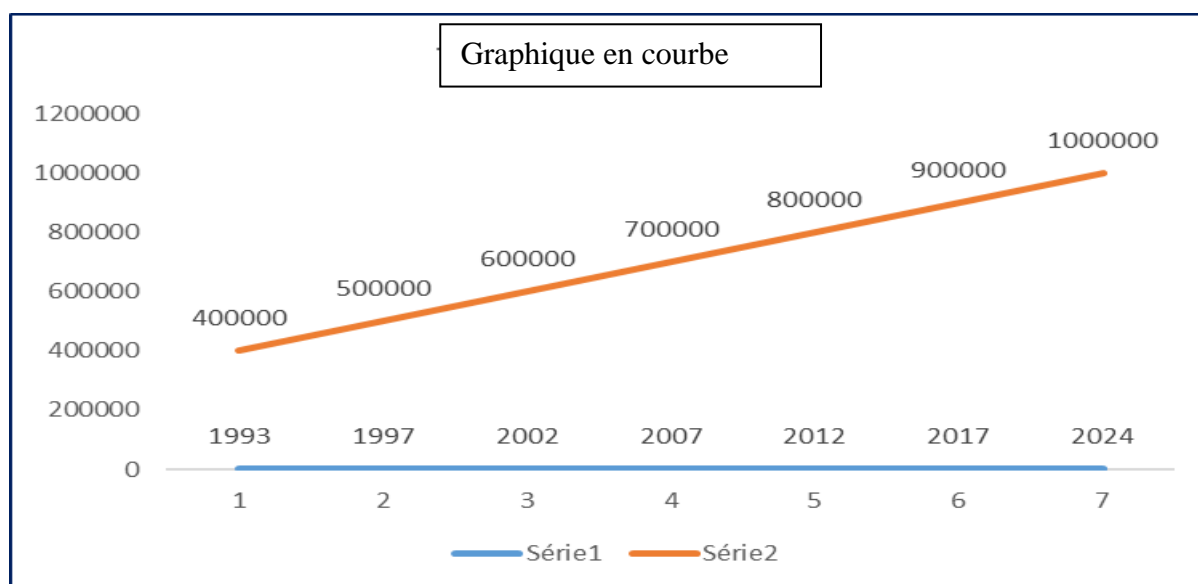
<sup>62</sup> Institut National de la Statistique, des Etudes Economiques et Démographiques, “Deuxième recensement général de la population et de l’habitat de 2009”, in <https://www.inseed-le-deuxieme-recensement-general-de-la-population-et-de-l-habitat-de-2009>, consulté le 26 février 2024.

**Tableau 3 : Évolution de la population du Logone Occidental**

Période (Années)	1993	1997	2002	2007	2012	2017	2024
Populations (habitants)	400000	500000	600000	700000	800000	900000	1000000

**Source : INSEED, 2018.**

Ce tableau est renforcé par le graphique qui présente l'évolution démographique de la Province du Logone Occidental de 1993 à 2024 selon les estimations à travers la courbe.

**Graphique 2 : Évolution de la population de la province du Logone Occidental**

**Source :** Réalisé par Houvounsadi Dimma selon les données du tableau 3.

Partant de ce graphique, l'on se rend compte que, la population connaît également une croissance démographique au niveau provincial. Sur une durée de cinq ans, la population de la province augmente de l'ordre de cent mille habitants. En 1993, elle était à quatre cent mille et de 2024, elle est estimée à dix millions d'habitants. Cette croissance démographique est due à de plusieurs facteurs d'ordre social.

Après avoir donné un éclairage consistant sur les réalités démographiques du Tchad et de la Province du Logone Occidental, il est ici question de ressortir les différentes ethnies présentes dans cette unité administrative du Logone Occidental.

## b. Les réalités ethniques

S'agissant des réalités ethniques, l'ethnie est sans doute l'une des caractéristiques qui témoignent de la diversité du pays de *Toumaï*<sup>63</sup>. Il est difficile d'établir une classification ethnique assez complète ; car les ethniques sont pléthoriques. Toutefois, l'on est parvenu à cibler certaines ethnies dominantes grâce à leurs ensembles et en fonction de leur environnement géographique. Pour ce faire, les principaux groupes ethniques qui composent le Logone Occidental sont les Ngambaye et les Laka auxquels s'ajoutent d'autres groupes.

Parlant des Ngambaye, ce sont en effet des groupes ethnico-linguistiques<sup>64</sup> dont la majorité se situe dans le chef-lieu de la Province. Ce sont les groupes ethniques les plus dominants de la province avec une population d'environ 41 178 habitants selon le deuxième Recensement Général de la Population et de l'Habitat (RGPH2) de 2009 pour un taux de 90%. Ils forment l'une des populations de la savane arborée à l'extrême Sud. Quoique constituant un ensemble assez homogène, les Ngambaye se subdivisent en sous-groupes ethniques comme les Mbao, les Makoula, les Kelang et les Mang. Territorialement et culturellement, ils sont unis dans les habitudes quotidiennes depuis le XIX<sup>e</sup> siècle. Surnommés les "gens du Fleuve Logone", les Mbao sont des riverains et leur zone est un secteur de la pêche par excellence. Ensuite, les Makoula se localisent quant à eux dans la zone favorable à la culture rizière de Benoye ainsi que les Mang qui se situent dans la même zone. Les Kelang prédominent de leur côté, la zone de Beinamar. Après les Ngambaye, il y a également les Laka qui complètent les groupes ethniques dominants.

En ce qui concerne les Laka<sup>65</sup>, c'est avant tout un groupe ethnique situé dans le Logone Occidental au Sud du Tchad. Même les Laka sont parsemés partout dans la zone méridionale du Tchad. On y trouve certains Laka au Cameroun et au Nigéria. Les Laka du Logone Occidental particulièrement sont originaires du Nord-Ouest et appartiennent aux groupes ethnico-linguistiques des Sara et Mboum, issus de la famille nilo-saharienne. Selon le RGPH1 de 1993, le groupe Laka était composé de plus de 55 100 locuteurs. Appelé aussi Kabba, les Laka sont parfois assimilés au Ngambaye du fait de leurs traits linguistiques intrinsèques. Quoiqu'on en dise, ce groupe ethnique est de la famille Sara-Bongo-Baguirmi et

---

<sup>63</sup> Expression *Toumaï* désigne l'ancêtre de l'Humanité, découvert dans le désert tchadien par une équipe scientifique de Michel Bruno. Cet ancêtre de l'Humanité a été baptisé *Toumaï* en langue locale, notamment le Gorane qui signifie l'espoir de vie.

<sup>64</sup> J. Tubina, C. Arditi, *L'identité Tchadienne : L'héritage des peuples et les apports extérieurs*, Paris, l'Harmattan, 1994, p. 164.

<sup>65</sup> *Ibid.*

les interférences sont probables. Ainsi, la Province du Logone Occidental présente des énormes potentialités très variées pour son développement économique et social.

## **II. LES ACTIVITES SOCIO-ECONOMIQUES DANS LA PROVINCE DU LOGONE OCCIDENTAL**

Au Tchad en général et dans la province du Logone Occidental en particulier, les activités économiques et sociales dominantes sont nombreuses et diversifiées. Elles sont constituées de l'agriculture, l'élevage, la pêche, l'artisanat d'une part et des pratiques socio-culturelles d'autre part. Ainsi, cette diversification des activités s'explique par de nombreux atouts qui découlent de son milieu naturel propice et de sa situation géodémographique favorable à leurs développements.

### **1. Les principales activités économiques**

La province du Logone Occidental au Tchad dispose de nombreuses potentialités qui contribuent à son essor économique<sup>66</sup>. Les atouts que présente cette province permettent la transformation du cadre de vie locale et peuvent avoir une influence considérable sur la croissance économique nationale. Cependant, les activités économiques de la province qui retiennent notre attention sont entre autres : l'agriculture, l'industrie, l'élevage, la pêche etc. L'étude de ces principales activités vise à connaître leur rôle dans l'économie de la Province.

#### **a. L'agriculture**

L'agriculture est l'un des types<sup>67</sup> d'occupation du sol et, contrairement à beaucoup d'autres qui tendent à diminuer la forêt ne cesse d'être en expansion. Elle affecte, au passage, les forêts et l'occupation des terres. Ainsi, l'agriculture tchadienne occupe une place très prépondérante dans l'économie nationale et reste le moteur<sup>68</sup> de développement du pays. La part de l'agriculture dans l'économie nationale est estimée à 23% du Produit Intérieur Brut(PIB) dont 20% proviennent de la production vivrière et 3% des cultures de rente. Le secteur agricole du Tchad est un grand pourvoyeur d'emplois de la population tchadienne. De ce fait, située dans la partie méridionale du Tchad, la Province du Logone Occidental est placée dans une zone soudanienne à domination agricole. Dans cette contrée du Tchad, l'agriculture occupe 90% de la population active et les principales cultures pratiquées sont

---

<sup>66</sup> M. Dufumier, *La crise des agricultures sahélo-soudaniennes in Agricultures et paysanneries des tiers-Monde.*, Paris, Karthala, 2004, pp. 108-123.

<sup>67</sup> M. J. Etoundi Abena, " Agriculture familiale et l'atteinte des objectifs du développement durable dans la Region du Centre Cameroun", *Revue acaref.net*, 2021, p. 225.

<sup>68</sup> I. Aboubakar, *L'agriculture tchadienne face à la mondialisation et perspective de l'ère pétrolière*, CEFOD août 2001, p. 20.

entre autres : le mil, le sorgho, le maïs, le sésame et le niébé d'une part et le coton, le riz d'autre part.

Au niveau provincial, les céréales les plus représentatives sont les sorghos et le mil. Le mil et les sorghos sont des plantes de la base de la civilisation agraire des céréacultivateurs des zones soudano-Sahéliennes. C'est la raison pour laquelle, les différentes variétés<sup>69</sup> de mils et les sorghos occupent une place assez variable dans les systèmes de production dans la zone soudanienne. La géographie du sorgho ainsi que ses évolutions récentes s'expliquent par l'adéquation dynamique entre diverses variétés de mils présents dans le milieu, par les caractéristiques socio-culturelles des populations et l'apport de ces derniers à l'économie locale. Toutefois, les nombreuses variétés de mils cultivés au Sud du Tchad sont regroupées en quatre principales cultures et celles-ci permettent un étalement de récolte sur plusieurs mois. Les sorghos et les mils représentent la base de toute alimentation soudanienne.

En ce qui concerne l'arachide, elle est traditionnellement cultivée dans le Logone occidental comme une culture associée et sur des petites parcelles isolées. Aujourd'hui, l'arachide est cultivée sur une grande portion et fait partie intégrante des cultures commercialisées. Elle est généralement semée en mai et juin suivant la période de pluie. Par ailleurs, le développement de culture d'arachide tend aujourd'hui à concurrencer d'autres cultures de rente que sont le coton, le riz et le sésame.

Parlant de pratique de la culture du coton dans le Sud du Tchad en général et dans la province du Logone Occidental en particulier, l'introduction du coton répondait au départ à un besoin économique de la métropole<sup>70</sup>. Le souci principal de la métropole était de doter les colonies des ressources propres afin de limiter autant que possible ses investissements. Après la matérialisation de la culture du coton dans le Sud du Tchad géographique, le Logone Occidental était une zone très propice au développement de cette culture étrangère. Le coton est devenu la seule culture de rente connue de la population après son adoption, car les cultivateurs étaient forcés et contraints de le cultiver. C'est dans cette optique que Jean Chapelle écrit<sup>71</sup> : « Aux cultures vivrières traditionnelles s'est ajoutée pendant la période coloniale la culture du coton et a fini par être implantée sous la contrainte. La contrainte cotonnière est la corde, non pour vous prendre, mais une corde pour mesurer votre champ

---

<sup>69</sup> *Ibid.*, p. 39.

<sup>70</sup> J. Chapelle, *Le peuple Tchadien, ses racines, sa vie quotidienne*, Paris, Edition, l'Harmattan, 1986, pp. 304-308.

<sup>71</sup> *Ibid.*

obligatoire ». De façon plus claire, ce propos témoigne du caractère obligatoire de la culture du coton et du surcroît du travail apporté dans le calendrier agricole des paysans. De plus, depuis quatre décennies, la population<sup>72</sup> s'est rendue compte que la culture du coton assimilée aux cultures vivrières dégrade la structure des sols et entraîne la disette pendant la "période de soudure"<sup>73</sup>. Toutefois, aujourd'hui la culture du coton est moins rentable du fait que, l'on ne s'intéresse plus à cette culture. Quant à la culture du riz dans la Province du Logone Occidental, le riz est cultivé dans les plaines inondées au bord du Fleuve Logone et de deux lacs permanents Wey et Taba. En dehors des plaines inondées aux alentours de ces cours d'eau, certaines variétés précoces du riz sont cultivées sur des plaines humides. Aujourd'hui, la culture du riz est en pleine extension dans la province. Le riz est cultivé non seulement pour la consommation, mais également pour la commercialisation ; car il est considéré comme la culture de rente. La photo ci-dessous présente la culture du riz dans un champ.

**Photo 1** : Culture du riz dans les plaines inondables



**Source** : cliché de Houvounsadi Dimma, Doumbeur 1, le 27 novembre 2023.

La présente photo illustre la pratique de la culture du riz dans la Province du Logone Occidental. Le riz est cultivé aux bords du Fleuve Logone et les cours d'eau permanents sur les plaines généralement inondées dans la saison de pluie.

Par ailleurs, les cultures telles que le sésame, les oléagineux, le maïs, le manioc et les gombos font partie des cultures pratiquées dans la Province du Logone Occidental et contribuent au développement économique de la province.

<sup>72</sup> J. Cabot., "Stratégie et tactiques cotonnières au Tchad", *Revue Hérodote* N°6, 1977, pp.99-108.

<sup>73</sup> La période de soudure humaine varie selon le temps observé dans un pays à un autre et souvent caractérisé par de difficultés liées à la chaleur ou de la précarité alimentaire. Au Tchad, la période de soudure humaine est observée de juin à septembre dans la plupart des zones rurales. Elle est une période caractérisée par la famine.



## b. L'industrie

Le secteur de l'industrie<sup>74</sup> renvoie automatiquement aux activités économiques qui combinent des facteurs de production pour produire des biens matériels destinés à un marché national, provincial et voire international. Au Tchad, l'industrie<sup>75</sup> se trouve toujours dans un niveau embryonnaire. Elle est caractérisée par une contribution marginale à l'emploi et par la prédominance de l'agro-industrie. Dans la Province du Logone Occidental, appelée la capitale économique du Tchad, il existe plusieurs usines de transformation et de fabrication des matières premières. Cela revient à dire que, le Logone Occidental a un niveau d'industrialisation plus avancé que les autres provinces du Tchad telles que la Province de la Tandjilé, la Province du Logone Oriental, la Province de Mayo-Kebbi-Est etc.

En effet, l'on note le coton Fran qui est la première usine d'égrenage du coton rebaptisée en coton Tchad en 1972. La Province du Logone Occidental compte actuellement deux usines de Coton Tchad dans la ville de Moundou à savoir celle de Moundou 1 et Moundou 2. Ensuite, les Brasseries du Logone sont implantées en 1964 et produisent pour la première fois la bière en 1965. De nos jours, elles sont appelées les Brasseries du Tchad et participent à l'essor des activités économiques de la province du Logone Occidental en particulier et du Tchad en général. Les photos ci-dessous présentent les Brasseries du Tchad implantées dans la ville de Moundou et les bouteilles contenant de la bière dans les usines.

**Photo 2** : Brasserie du Tchad et les bouteilles de bière dans les usines de Moundou



**Source** : Cliché de Houvounsadi Dimma, Moundou le 19 novembre 2023.

<sup>74</sup> Chambre de Commerce, d'Industrie, d'Agriculture, des Mines et de l'Artisanat, *Répertoire des opérateurs économiques du Tchad*, N'Djamena : République du Tchad, CCIAMA, éditions 2005, p. 38.

<sup>75</sup> M. Djimadoum, " La place de l'industrie dans l'économie tchadienne ", *Études et Statistiques* : bulletin mensuel, 1991, pp. 191-202.

Au regard de ces photos, la photo **A** présente la porte d'entrée dans les Brasseries du Tchad implantées dans la capitale Provinciale du Logone Occidental notamment dans la ville de Moundou. Quant à la photo **B**, elle montre les bouteilles de la bière qui sortent de l'usine de Brasseries du Tchad.

En plus des usines précédentes, l'on note également la présence des autres usines de transformation telles que l'huilerie qui est devenue Huilerie-Savonnerie<sup>76</sup> de Moundou. Elle est une usine de raffinage d'huile d'arachide, du coton et de fabrication du savon. Elle fut une annexe de la Coton Tchad. Pour ce qui est de la Manufacture des Cigarettes<sup>77</sup> du Tchad, elle est créée en 1968. C'est une entreprise de fabrication et de commercialisation des Cigarettes. La Manufacture des Cigarettes a son siège social à N'Djamena et l'usine est implantée dans la Province du Logone Occidental plus précisément dans la ville de Moundou. Enfin, la province dispose deux autres nouvelles usines : L'une transforme les maïs en farine. Celle-ci est située dans le quartier Doumbeur 2 dans le quatrième arrondissement de la ville de Moundou. L'autre c'est le Complexe Industriel des Abattoirs du Logone. Cette usine vise à transformer les produits de l'élevage et leurs consommations au niveau provincial.

En outre, il en ressort que l'industrie est un secteur d'activités économiques dans la Province, et en plus les conditions climatiques de ces quatre dernières décennies ont permis aux éleveurs nomades du Tchad de s'installer avec leurs troupeaux dans ladite Province.

### **c. L'élevage**

Parler de l'élevage tchadien comme par le passé, c'est faire preuve d'un anachronisme dans le temps et dans l'espace. La densité de troupeaux<sup>78</sup> dans le Sud actuel témoigne parfaitement cet anachronisme selon lequel, le Tchad est un pays constitué des deux entités bien distinctes : un nord peuplé d'agro-pasteurs et de pasteurs plus ou moins nomades ; un Sud à vocation exclusivement agricole, habité par les cultivateurs sédentaires. De nos jours, le dérèglement climatique a occasionné la descente des isohyètes sahéliens vers le Sud, ce qui fait penser à un Tchad globalement agro-pastoral. Il n'en demeure pas moins que le changement de la variabilité climatique de 1970-1980, a vu le déplacement massif des éleveurs à la zone méridionale du Tchad. Cette décennie de sécheresse a contribué en

---

<sup>76</sup> TchadInfos, " De l'huilerie fabriquée au Tchad et disponible à nouveau," in <https://tchadinfos.com/de-lhuilerie-made-in-tchad>, consulté le 02 mars.

<sup>77</sup> TchadInfos, " La manufacture des cigarettes au Tchad," in <https://tchadinfos.com/la-manufacture-des-cigarettes-du-tchad>, consulté le 02 mars 2023.

<sup>78</sup> C. Arditi, Paysans Sara et éleveurs arabes dans le sud du Tchad : du conflit à la cohabitation, Acte du colloque du réseau Mega-Tchad, Paris, IRD, 1999.

bouleversant la géographie de l'élevage au Tchad. Dès lors, les éleveurs à la recherche des meilleures conditions se sont sédentarisés<sup>79</sup> dans le Sud du pays et dans la Province du Logone Occidental. En dehors de l'élevage sentimental pratiqué par les cultivateurs de la Province, constitué des cheptels tels que les bovins, les ovins, les cabris, viennent s'ajouter les éleveurs transhumants avec leurs troupeaux dans ladite Province. Dans ce sens, l'élevage représente non seulement l'un des secteurs de l'économie du Tchad, mais également de la Province du Logone Occidental. Au-delà, de l'élevage, le Logone Occidental est riche en ressources hydrographiques et cela permet à la population de pêcher les poissons.

#### **d. La pêche**

Le réseau hydrographique<sup>80</sup> dans la Province constitue une immense richesse. C'est ainsi que la pêche fait partie intégrante des activités économiques pour le bien-être de la population locale. Le Logone Occidental abrite plusieurs cours d'eau notamment le Logone et ses affluents, lesquels offrent des possibilités de pêche importante. Les habitants de cette Province pratiquent la pêche de manière traditionnelle en utilisant des filets et autres techniques appropriées au niveau local en absence des professionnels qualifiés dans la pêche. Toutefois, elle est une activité économique non négligeable pour de nombreuses communautés qui dépendent des poissons pour leur subsistance.

Pourtant, les sociétés dans la Province du Logone Occidental sont généralement patrilinéaires. Ainsi, il existe au sein de la Province des pratiques éducatives et religieuses traditionnelles, facteurs de la transmission de la culture.

## **2. Les aspects et manifestation culturelle**

Dans le Logone Occidental, il existe plusieurs groupes ethniques et les plus nombreux sont les Ngambaye. Ils représentent 95% et se subdivisent en sous-groupes dans la Province. Les Ngambaye ont fortement résisté aux épreuves de la colonisation pour conserver leurs habitudes culturelles traditionnelles, constituées des fêtes et des rites ainsi que les habitudes alimentaires.

---

<sup>79</sup> M. Djemon, " Impact de l'élevage sentimental dans les savanes tchadiennes : le cas de la Province du Logone Occidental ", *Revue Afrique Science*, 2019, p. 48.

<sup>80</sup> Les ressources en eau dans la Province constituent une richesse en poisson. La population riveraine pratique la pêche traditionnelle pour actirer les poissons qui font partie de leur alimentation. Actuellement, avec la pêche dans le fleuve Logone et les Lacs Wey et Taba, certains pêcheurs dépendent exclusivement de cette activité.

### a. Les grandes fêtes traditionnelles

La Province du Logone Occidental est une véritable perle de diversités culturelles qui sont généralement présentées aux grands festivals comme *Dary*. Les riches traditions de cette Province sont célébrées à travers les chansons et des danses parmi lesquelles, on retrouve les danses emblématiques telles que : la danse *Dalémbaye*, la danse *Dallah*, la danse *Naïbebalem*, la danse *Madjang*, la danse *Baoundai* et bien d'autres. Parmi les innombrables valeurs festives, les fêtes *Naye* et *Peurkoudji* qui retiennent notre attention.

Abordant le *Naye*, c'est une fête traditionnelle unificatrice des enfants du terroir. Il est considéré comme un moment privilégié pour renouer avec les valeurs culturelles et communier avec les aïeux. C'est pourquoi, le *Naye* est perçu comme une fête de réconciliation, de pardon, d'amitié et de fraternité<sup>81</sup>. Cette fête est célébrée souvent par les populations du Département de Ngourkosso, à l'exemple des Ngambaye de Bebalem. Cette fête vise à sensibiliser la population sur certains mauvais comportements que sont les pertes en vies humaines causées parfois par la bagarre, le feu de brousse, le vol, la vengeance, etc. Ces mauvais comportements peuvent provoquer le retard de la pluie qui s'accompagne toujours par les faibles rendements. Au cours de la fête, on peut directement observer des populations ornées des couteaux de jet sur l'épaule, des sagaies à la main. La photo ci-après, illustre bien le décor des populations lors de ladite fête.

Photo 3 : Groupe de danseurs *Naye* lors du Festival *Dary*



**Source :** *Tchad Culture/cefodtchad*, postée par Mbayamné Pierre en février 2023.

<sup>81</sup> P. Mbayamné, "Les Ngambaye de Bebalem célèbrent le *Naye* avec faste", in <https://tchadculture.com/culture-les-ngambaye-de-bebalem-celebrent-le-nai-avec-fastes>, consulté le 29 février 2024.

Cette photo décrit un groupe des danseurs composé des personnes relativement plus âgées qui démontrent les manifestations de la fête *Naye* en pays Ngambaye dont les spectateurs étaient les participants du Festival *Dary* 2023. Une fête si importante qui attire l'attention de tous.

Par ailleurs, on y trouve le *Peurkoudji* qui est une fête traditionnelle célébrée par la population de *Koutoukian* dans le Logone Occidental. Traditionnellement, la fête *peurKoudji* marque la naissance du feu. Elle est célébrée au début du mois de novembre et annonce non seulement le moment des récoltes, mais également le temps opportun pour renouer avec les valeurs culturelles. C'est aussi une fête de réconciliation, de pardon et surtout de ripaille<sup>82</sup>. Le *Peurkoudji* est accompagné de l'hymne de la fête dénommée "*El-koutoukian*" entonnée, des démonstrations folkloriques sont exécutées, agrémentées les courses aux chevaux. La description typique de la fête *Peurkoudji*<sup>83</sup> se lit à travers la photo jointe.

Photo 4 : Fête *Peurkoudji* chez les Ngambaye de Koutoukian



**Source :** *Tchad Culture/cefodtchad*, postée par Mbayamné Pierre en novembre 2022.

<sup>82</sup> P. Mbayamné, "Les Ngambaye de Koutoukian célèbrent le *peurkoudji* avec la faste", in <https://tchad-culture.com/cultures-les-ngambaye-de-koutoukian-celebrent-le-peurkoudji-avec-fastes/>, consulté le 29 février 2024.

<sup>83</sup> Le *peurkoudji* est une fête traditionnelle chez les peuples de la Province du Logone Occidental. Pour la population de koutoukian, le *peurkoudji* est la fête qui marque la naissance de feu. Elle permet à la population de cette localité de se rappeler des importantes valeurs cultures et de renouer leurs relations avec les ancêtres afin de recevoir la bénédiction. C'est ainsi que le *peurkoudji* est une fête de réconciliation et de pardon.

Célébrée sous la direction du chef de Terre, la fête *Peurkoudji* est l'occasion pour les populations de s'unir quel que soient leurs différences. On lit à travers cette photo, une foule composée des hommes, femmes et enfants portant chacun une arme blanche et/ou un épi de mil. Ces épis de mil marquent effectivement la période de moisson. Ceci revient à dire que les peuples de cette localité ne doivent pas vendre leurs rendements (mil) aux ennemis des paysans. Que ce soit la Fête *Naye* ou *Peurkoudji*, tout ceci marque un moment de jouissance collective qui s'accompagne toujours par des danses rituelles.

### **b. Les rites et les danses**

Les rites et les danses sont presque identiques aux peuples Logonais. Ils sont perçus comme un phénomène socioreligieux commun et présentent de nombreuses variantes. Toutefois, on note plusieurs danses propres aux peuples Ngambaye par exemple le Mbaondaï, le Laang, le Maou, le Rong, la danse du Mbaï et le Lao. Certaines de ces danses sont uniquement réservées aux initiés ; car elles relèvent des plus grands secrets de la tradition.

Dénommée le pays Ngambaye, la Province du Logone Occidental se caractérise par une diversité des danses qui la composent et leurs rythmes sont entre autres : la danse sur le dos, la danse par vibration des épaules et la danse par coup de hanches équilibrés sur cadences des deux pieds. Ce sont souvent des danses avec des armes traditionnelles telles que : le couteau de jeu, le javelot ou la sagaie. La danse se retrouve au centre des rituels, des fêtes qui regroupent les villages pour célébrer les occasions spéciales, notamment la récolte, le baptême, l'intronisation, la fin d'initiation et parfois des rites funèbres<sup>84</sup>. Pour avoir une vue d'ensemble sur la vie sociale des peuples de la Province, il est important de faire mention des habitudes alimentaires.

### **c. Les habitudes alimentaires**

Les habitudes alimentaires ont connu des changements dans les sociétés de la Province du Logone Occidental. Au début, les céréales<sup>85</sup> constituent la base de l'alimentation. La farine de mil et le maïs sont préparés en boule ou en bouillie. La boule pâte obtenue par le mélange de la farine dans une eau bouillante est accompagnée par la sauce faite de divers légumes. Les changements d'habitudes alimentaires sont notables au niveau des sauces. La boule, elle-même se prépare de la même façon depuis et toujours. Les légumes frais et séchés sont

---

<sup>84</sup> AlwihdaInfo, “ La danse au pays Ngambaye, les pas au rythme des décibels”, in [https://www.alwindainfo.com/Tchad-la-danse-au-pays-Ngambaye-les-pas-au-rythme-descibels\\_a108747](https://www.alwindainfo.com/Tchad-la-danse-au-pays-Ngambaye-les-pas-au-rythme-descibels_a108747), consulté le 29 février 2024.

<sup>85</sup> R. Madjigoto, “ Evolution socio-économique et environnementale de la Région pétrolière du Logone Oriental ”, Thèse de Doctorat en Géographie, Université de Paris 1, 2007, p.127.

consommés selon les saisons. Durant la saison de pluie, ce sont les légumes frais (verts) qui dominent et les légumes secs (séchés) pendant la saison sèche.

En ce qui concerne les légumes frais<sup>86</sup>, ils sont constitués des feuilles de l'oseille de Guinée, de gombo, des feuilles de manioc, de niébé, des fruits de gombo et oseille frais. Les feuilles et les fruits de gombo permettent de confectionner une sauce mucilagineuse et sont les plus fréquemment préparés. Ils se préparent avec l'eau, du sel et un peu de natron qui constituent le condiment de base remplaçant parfois la viande et le poisson. Ainsi, les feuilles de manioc et de niébé sont préparées avec la pâte d'arachide et voire le sésame. Toutefois, à la saison sèche, les fruits de gombo, d'oseille et les aubergines sèches prennent une part majeure dans l'alimentation. Le gombo séché est réduit en poudre et peut être associé à l'oseille et à l'aubergine pour être préparé avec la pâte d'arachide.

En plus, l'une des habitudes alimentaires est la sauce longue<sup>87</sup>. Elle est préparée<sup>88</sup> pendant les jours des grandes fêtes. La sauce longue est la sauce de la saison sèche à cause de la délicatesse de sa préparation. Pour la préparer, il faut réunir les ingrédients ; arracher le liber de la liane, servant d'obtenir le gluant. Pour extraire le gluant, on demande à une fille ou un garçon pubère pour faire sortir le gluant. Ainsi, les ingrédients sont préparés à part avant d'être mélangés au gluant de liber de la liane. La préparation spéciale est faite après une pêche ou une chasse fructueuse et surtout les jours des fêtes pendant la saison sèche. La sauce longue est préparée en grande quantité à base de la farine de niébé. Chez les Ngambye, certaines feuilles des arbres et arbustes sont mises à la contribution pour parer au manque des légumes frais pendant la saison sèche.

S'agissant de la viande et du poisson<sup>89</sup>, ce sont des sauces rarement préparées par l'ensemble de la population. Les poissons sont le fruit de la pêche collective organisée pendant la saison sèche et les gibiers sont tués lors de la chasse. La tendance actuelle de la préparation de sauce avec la viande et du poisson est due à la création des marchés hebdomadaires dans plusieurs villages. Aujourd'hui, avec les habitudes alimentaires modernes, celles dites culturelles et traditionnelles dans la Province du Logone Occidental

---

<sup>86</sup> *Ibid*, p.128.

<sup>87</sup> Spécialité tchadienne, la sauce longue est très délicieuse et occupe une place particulière dans la gastronomie tchadienne. Elle est spécifiquement préparée par les populations situées au Sud du Tchad. Sa préparation reste mystérieuse et seules les filles pubères sont autorisées à tourner ladite sauce en raison de la culture.

<sup>88</sup> B. Bouka, La sauce au pays Ngambaye, *Revue pour l'étude et le développement de la langue Ngambaye-Tchad*, N° 10, Amiens, 1997, pp. 13-18.

<sup>89</sup> *Ibid*.

perdent peu à peu leurs valeurs. Les religions ont joué un rôle crucial dans l'organisation sociale.

### 3. La situation religieuse dans la Province du Logone Occidental

Les croyances et pratiques ne valent que pour les seuls membres du groupe ou du village. La religion conçue et pratiquée dans la Province n'a pas d'attitude à atteindre des individus isolés et étrangers du groupe Sara. Certains aspects ou procédés peuvent passer d'un groupe à un autre par emprunt et chaque clan a son totem ou dieu à qui, il offre de sacrifices pour implorer sa protection et grâce. Ce dieu peut être représenté par un arbre, un rocher voire un cours d'eau.

En effet, chez les Sara en général, les *Yondos*<sup>90</sup> sont les cérémonies des rites d'initiations où ils pratiquent le culte des ancêtres. Ces rites initiatiques consistent à éduquer des jeunes afin de les préparer à leur vie d'homme. Ainsi, chez les Ngambaye du Logone Occidental, ceux-ci pratiquent le *Ndo*<sup>91</sup> ou le *Lao* qui est le dieu redoutable protecteur de l'ethnie Ngambaye. Pour adorer les dieux représentés souvent par des arbres, le fer et les cours d'eau, des personnes consacrées sont chargées de consulter les esprits avant d'entamer les rites initiatiques. Elles sont des médiateurs entre le groupe, clan et le dieu et sont les spécialistes dans la divinité. Ces pratiques traditionnelles religieuses considérées comme de l'idolâtrie par les Européens sont combattues par les religions modernes dans la Province du Logone Occidental.

Les religions dites modernes<sup>92</sup> qui ont bouleversé les anciennes pratiques religieuses dans la Province sont les religions révélées notamment les formes de christianisme et l'islam. L'entrée de la religion chrétienne dans le Sud du Tchad a joué un rôle important dans l'instruction de la population. Elle fut l'oeuvre des missionnaires chrétiens<sup>93</sup>, soutenus par l'église pour que le christianisme se propage dans le Sud du Tchad par la mission saharienne de Foureau-Lamy. La religion chrétienne avec sa douceur, l'amour, son progrès et avec la création des écoles a gagné en grande partie la population de cette contrée du pays par rapport

---

<sup>90</sup> Dans le pays Sara géographique, *Yondo* signifie initiation. C'est une pratique traditionnelle et culturelle destinée à préparer l'éducation des enfants. Pour les Sara, un jeune garçon qui n'est pas sorti de l'initiation ne sera pas admis dans la société comme les jeunes qui ont été initiés. Les jeunes non-initiés ne doivent pas rester sur le même lit avec les prêtres de la tradition Sara.

<sup>91</sup> Pour le sous-groupe Sara, les Ngambaye ont en dehors de *Yondo* (qui est une pratique culturelle) le *Ndo*. Le *Ndo* est selon les Ngambaye, le dieu protecteur et le plus redoutable. C'est à *Ndo* que d'importants sacrifices sont offerts.

<sup>92</sup> M. Abakar Zene, " États et religions au Tchad du VIII<sup>em</sup> siècle à nos jours ", Thèse de Doctorat en Histoire, Université de Marc Bloch de Strasbourg, 2008, pp. 145-147.

<sup>93</sup> *Ibid.*



à toutes le reste de formes de religions telles que l'animisme, et l'islam. Le tableau ci-après présente la pratique religieuse par la population.

**Tableau 4 : Taux de personnes pratiquant les religions dans le Logone Occidental**

<b>Nombre de religions</b>	<b>Christianisme</b>	<b>Animisme</b>	<b>Islam</b>	<b>Reste</b>
Taux de participant en pourcentage	52	19	25	4
Total	100			

**Source : Réalisé par l'auteur selon les données de l'enquête du terrain 2023.**

Ce tableau montre la pratique des religions par catégorie dans la Province. Le nombre de croyants est reparti par pourcentage selon chacune des formes des religions dans le Logone Occidental et les données ayant permis de réaliser ce tableau proviennent de l'enquête du terrain.

Après l'analyse des activités économiques et sociales, il a été mentionné que la Province du Logone Occidental dispose d'innombrables potentialités qui constituent le dynamisme de son développement local. En plus de ceci, la population de cette unité administrative se caractérise par sa diversité culturelle et religieuse. Toutefois, pour réaliser et parcourir ces différentes activités, les populations font recours au transport afin de se déplacer et transporter leurs biens.

### **III- LA TYPOLOGIE DES MODES DES TRANSPORTS DANS LA PROVINCE DU LOGONE OCCIDENTAL**

Au Tchad, les usagers font recours à plusieurs moyens de transport dans le cadre de la mobilité. Lorsqu'ils n'empruntent pas la route et ses différentes infrastructures de transport ; ceux-ci font également recours au transport fluvial qui se fait sur le fleuve et les cours d'eau majeurs du pays. Très rarement, le transport aérien est emprunté. Il est souvent l'apanage de l'armée et des responsables administratifs. Cette réalité globale du Tchad est également observée dans la Province du Logone Occidental située dans le sud du pays.

#### **1. Une prédominance de transport routier**

Bien avant la colonisation, la route a constitué dans la Province du Logone Occidental l'un des principaux moyens de déplacement. Entre-temps, il n'y avait pas des routes<sup>94</sup> bien construites et aménagées au Tchad tout comme dans le Logone Occidental. Pendant cette période, le transport routier s'effectuait sur les pistes rudimentaires et celles-ci permettaient à

<sup>94</sup> C. Abzac-epzy, V. Touchet, " L'Aviation Militaire Française au Tchad, des origines à nos jours ", *Revue Historique des Armées*, n°225, 2001, pp. 23-25.

la population de transporter ses biens et d'assurer leur déplacement. Pourtant, à l'ère de la colonisation, la construction des routes financées par les Européens consistait à maîtriser les zones stratégiques pour le bien-être de la métropole. C'est dans cette optique que plusieurs véhicules en un mois sillonnaient les pistes et les routes du Tchad construites pour les impérialistes militaires.

Toutefois, ce fut sous l'impulsion du Gouverneur Général Félix-Eboué et du Général Leclerc qu'une transformation de construction des infrastructures de transport et des bâtiments a été réalisée notamment dans Moundou (Logone Occidental) et Fort-Lamy (N'Djamena actuel). Dans ce processus de développement des réseaux de transport dans le Logone Occidental que le Tchad indépendant a commencé à investir dans ce secteur de l'économie. Cette réalité de l'État tchadien se caractérise par l'exécution des grands chantiers comme la construction de voies de ravitaillement terrestre pour le développement des productions cotonnières et animales. Ceci, dans le but d'amorcer l'urbanisation ainsi que la facilitation des trafics routiers<sup>95</sup>. Par ailleurs, le transport routier est devenu le moyen de transport le plus utilisé dans la Province, car il est le plus accessible à toutes les couches sociales et le moins coûteux. C'est la raison pour laquelle, le transport routier est l'un des piliers du développement économique grâce à sa flexibilité dans le transport des biens et services des personnes. Le tableau ci-après présente la catégorie des routes par kilomètre dans la Province du Logone Occidental.

**Tableau 5** : Catégories des routes par kilomètre

Catégorie des Routes	Grands Axes en Kilomètre (Km)
Routes bitumées	Moundou-Doba 100, Moundou-Kélo 90, Moundou-Touboro 150
Routes aménagées	Moundou-Goré 113, Moundou-Pala 208
Pistes rurales	Moundou-Benoye 64, Moundou-Dodjé 65, Benoye-Kélo 70

**Source** : Réalisé par Houvounsadi Dimma.

Ce tableau présente les infrastructures routières de transport dans la Province par catégorie. Cette catégorisation des routes est composée des routes bitumées, aménagées et des pistes rurales. Sur le tableau, la distance entre les grands axes des lignes desservies est mesurée par kilomètre.

L'intensification du transport routier se caractérise par les grands axes selon leur importance. Ces axes dynamiques qui relient la Province du Logone Occidental avec ses provinces limitrophes permettent le développement de transport routier non seulement à

<sup>95</sup> *Ibid*, pp. 23-26.

l'intérieur, mais également à l'extérieur avec le Cameroun frontalier situé au Sud-Ouest. De ce fait, il est le seul moyen qui permet de parcourir les différentes villes de la Province en termes de statistique. Les variétés des moyens de transport tels que les voitures, les camions, les motos et les tricycles font du transport routier le plus utilisé dans la Province du Logone Occidental. Malgré, la prédominance de transport routier, certaines personnes empruntent la voie fluviale pour leur déplacement.

## 2. L'existence du mode de transport fluvial

Avant l'indépendance du pays, le transport fluvial permettait aux populations de transporter leurs marchandises et effectuer leurs déplacements par la voie navigable. Cette voie a été canalisée par les puissances européennes. Au fil du temps, celle-ci a subi les mutations radicales à travers la construction des ponts affirme Ndeitein Joseph<sup>96</sup>. Surnommé le "cœur mort de l'Afrique"<sup>97</sup>, le Tchad est un pays doublement enclavé. Au niveau intérieur par exemple, le Logone Occidental n'a aucun débouché sur la Mer.

Néanmoins, l'on note l'existence du transport fluvial qui se dessine dans les zones riveraines. Le transport fluvial existait depuis le temps ancien. Même si la sécheresse a profondément impacté sur ce mode de transport dans les années 1980, les transactions commerciales fluviales étaient considérables. En l'absence de mode de transport maritime, le transport fluvial<sup>98</sup> s'effectue cependant d'une manière épisodique selon les réseaux hydrographiques. Considéré comme le transport marginal, le transport fluvial se pratique aujourd'hui dans les zones lacustres. Dans la Province du Logone Occidental en général, il constitue un secteur d'activités quasiment informel ; mais il tient depuis toujours une importance partielle dans les échanges commerciaux transfrontaliers. Il s'est avéré qu'il n'existe pas un réseau de transport fluvial organisé, ni un service de l'administration chargé de régulariser et d'assurer la navigabilité sur le Fleuve Logone et ses affluents. Avec les conditions de navigation assez limitées, les tirants d'eau qui n'autorisent que les modestes embarcations, les services de transport fluvial se limitent essentiellement à la traversée du Fleuve Logone assurés par les opérateurs des bacs ou du secteur informel. Ceux-ci opèrent sur

---

<sup>96</sup> Ndeitein Joseph, 71 ans, Agent Onder, Moundou entretien du 23 novembre 2023.

<sup>97</sup> L'expression "cœur mort de l'Afrique" a été mentionné dans le *Dictionnaire de l'origine des noms et surnoms des pays africains* d'Arol Ketchiemen pour désigner le Tchad, en raison de son enclavement au centre du continent et de son climat particulièrement désertique.

<sup>98</sup> Le transport fluvial est le mode le plus ancien de transport qui s'opère sur le fleuve. Avant la construction de ponts sur le fleuve du Logone Occidental, les échanges de toute sorte entre les populations séparées par le fleuve étaient assurés par le transport fluvial.

l'utilisation des pirogues traditionnelles en bois et semi-modernes. Ces pirogues permettent de charger un certain nombre de tonnes des marchandises.

Au même titre que le Chari, le Logone de par sa position géopolitique, présente un réseau fluvial aléatoire à celui du bassin du Lac Tchad. En dépit de l'amélioration des infrastructures routières de l'ère pétrolière au Tchad depuis 2003, le mode de transport fluvial continue de jouer un rôle important dans le transport des biens et des personnes à travers le Fleuve Logone reliant le Sud-Ouest du Tchad au Nord Cameroun. Voici une illustration sur l'existence du transport fluvial dans le Logone Occidental.

**Photo 5 :** Transport sur le Fleuve Logone



**Source :** Agence de Nations Unies pour les Réfugiés (UNHCR), site officiel, 2022.

La présente photo montre le transport fluvial dans le Logone Occidental. Il s'agit d'un transport des biens et des personnes traversant le Fleuve Logone en pirogue. Dans cette zone où la traction animale est inaccessible, ces femmes sont obligées de voyager grâce à ce pirogier qui les conduit. Comme les modes des transports sont divers, l'on note également l'utilisation de transport aérien et animal que nous aborderons dans la prochaine sous-partie.

### 3. La présence du transport aérien et la traction animale

Au Tchad en général et dans la Province du Logone Occidentale en particulier, le transport aérien et la traction animale sont également utilisés comme les modes de transport. Bien longtemps, l'utilisation principale<sup>99</sup> de l'énergie animale concernait les travaux agricoles, et aujourd'hui, les animaux jouent un rôle important pour le transport des personnes et des divers matériaux utiles pour l'exploitation familiale. Dans la Province, ils permettent de faciliter la circulation, la distribution et la commercialisation des produits agricoles sur les marchés ruraux. Très souvent limitée, la traction animale s'est faite par les chevaux, les ânes et les bœufs qui sont utilisés comme les moyens de transport. Actuellement, avec le développement de la technologie par les moyens modernes de transport, le transport utilisant les animaux tend progressivement à disparaître.

Toutefois, le transport aérien est limité au Tchad. C'est après l'indépendance que le transport aérien était intégré dans les modes de transport. Au niveau de la Province, il est en effet utile pour les activités militaires, car il n'y a pas des avions civiles. Réservé à la classe de riche selon Abdelhamit Ali<sup>100</sup>, le transport aérien est aussi utilisé pour les visites administratives et politiques dans ladite Province. Grâce à la présence de l'aéroport de Moundou, la plus grande ville du Tchad après N'Djaména et la capitale provinciale du Logone Occidental, le transport par la voie aérienne est utilisé et relie uniquement les grandes villes du Tchad.

---

<sup>99</sup> G. Le Thiec, *Agriculture africaine et traction animale*, Montpellier, Editions Quad, 1996, p. 376.

<sup>100</sup> Abdelhamit Ali, 57 ans, commerçant, Moundou entretien du 17 décembre 2023.

Parvenu au terme de ce chapitre, il était question de présenter la Province du Logone Occidental et de typer les modes des transports. Ainsi, l'analyse de ce chapitre achevée s'est faite sur trois grandes articulations. La première articulation a permis de montrer les cadres géophysique et administratif de la Province. Elle consistait à comprendre le contexte de la création, de la situation géographique et l'organisation politico-administrative du Logone Occidental. En plus, de ressortir les aspects géophysiques, morphologiques et la densité de la population ainsi que la diversité ethnique et culturelle. La deuxième articulation portait sur les activités socio-économiques, il s'agissait d'identifier les secteurs économiques de la Province tels que l'agriculture, l'élevage, l'industrie et la pêche d'une part et de montrer les pratiques éducatives et religieuses d'autre part. La troisième articulation visait à montrer les différents types des modes de transport dans la zone d'étude. L'examen de cette partie a permis de ressortir trois modes de transport parmi lesquels, le transport routier est le plus utilisé. Le transport fluvial, aérien et animal occupent une place non négligeable dans la Province du Logone Occidental après le transport routier.

Des analyses précédentes, il se dégage l'idée que les transports sont l'un des secteurs de l'économie. La mise en place des infrastructures de transport, la réglementation et son fonctionnement nécessite l'intervention des acteurs du transport.

**CHAPITRE II : LES ACTEURS DU SYSTÈME DE  
TRANSPORT DANS LA PROVINCE DU LOGONE  
OCCIDENTAL ET LEURS ACTIVITÉS**

Le développement du transport dans la Province du Logone Occidental qui est une unité administrative importante dans le fonctionnement de l'État tchadien connaît l'implication de nombreux acteurs. Si, l'État semble être au cœur des activités de transport, il n'en demeure pas moins que d'autres entités non étatiques s'investissent dans ce secteur qui joue un rôle primordial dans l'essor du Tchad et de la Province. Depuis 1985, la nature des acteurs du système de transport s'est continuellement améliorée et enrichie, ce qui a placé les transports au cœur de la dynamique de développement socio-économique de la Province. Contrairement à la Province du Logone Oriental et la Province du Mayo-Kebbi Est, la Province du Logone Occidental se situe au carrefour de plusieurs itinéraires et des voies de communication, ce qui a permis une voie d'éclosion.

Ce chapitre s'intéresse à l'identification et aux activités des acteurs du système de transport dans la Province du Logone Occidental. Il présente dans un premier temps les principaux acteurs étatiques et leurs missions. Dans la seconde phase d'analyse, il traite des acteurs privés et les raisons de leurs implications dans le transport. Enfin, dans la troisième partie, il caractérise le système de transport dans cette unité administrative du pays.

## **I. LES ACTEURS ÉTATIQUES INTERVENANTS DANS LE SYSTEME DE TRANSPORT ET LEURS ACTIVITÉS**

Le secteur du transport est au cœur des préoccupations du pouvoir public au Tchad. C'est pour cette raison que, les autorités ont créé plusieurs institutions qui œuvrent pour le développement de ce secteur. Les rôles et les tâches de chacune de ces institutions sont très bien définis. Les unes sont consacrées à la planification pendant que les autres s'occupent de la réhabilitation et de la sécurité.

### **1. Les acteurs de la planification et du développement des infrastructures de transport**

L'expansion du réseau de transport<sup>101</sup> a diversifié les options du Tchad en termes de routes commerciales vers les pays voisins. Ce développement des infrastructures de transport est une création récente, car au seuil de l'indépendance, les pistes et les routes étaient mal stabilisées et sillonnaient le Tchad. Après l'indépendance et dans l'optique de faciliter la circulation des biens et des personnes, beaucoup d'efforts ont été consentis par l'État tchadien et ses organes respectifs. Dans cette réalité du développement des réseaux de transport,

---

<sup>101</sup> A. Banyo, Y. Mahamat., "Évolution des infrastructures de transport au Tchad au cours de 20 dernières années", Rapport de stage du Comité de liaison de la route transsaharienne, 2017, p. 43.



plusieurs acteurs doivent être identifiés<sup>102</sup> parmi lesquels l'on peut citer entre autres : le Ministère des infrastructures de transport et de désenclavement, et le Ministère des transports et des travaux publics. Ces deux entités pionnières sont les acteurs de la planification et du développement des infrastructures de transport au Tchad. Par ailleurs, ils sont assistés dans la planification et le développement des infrastructures de transport par l'Agence Nationale de travaux publics et de l'Aménagement du Territoire (ANT) et l'Agence Nationale de la Régulation de Transport Terrestre (ARTT). Mais celles-ci n'interviennent que sur l'appel des deux premiers acteurs.

Toutefois, l'organisation<sup>103</sup> dépend de la structure globale du projet soumis dans la planification. Les départements ministériels par exemple sont impliqués dans la planification faite par le Ministère des infrastructures de transport et de désenclavement d'une part et le Ministère des transports et des travaux publics s'organise à mener, l'étude de faisabilité sur les structures des sols avant l'entame des travaux de construction des réseaux de transport d'autre part. Dans cette étude de faisabilité, ledit Ministère est également accompagné par une équipe conjointe du Ministère de l'Aménagement du Territoire, de l'Habitat et de l'Urbanisme et le Ministère de transport, de l'aviation civile et de la Météorologie. Ils sont placés sous la direction du Ministère des transports et des travaux publics et suivent l'organisation de travaux engagés.

Au Tchad, les acteurs<sup>104</sup> en charge de la prise des décisions en matière de politique publique du développement dans les secteurs économiques sont repartis selon les zones et le niveau de compétence afin d'intervenir. Les acteurs précédents coordonnent la planification et règlementent le secteur de transport. Par contre, leurs avis sont lus par le Ministère de l'économie et de la planification du développement dans la politique économique grâce à l'allocation des ressources pour la construction des infrastructures de transport. Au niveau provincial, la décentralisation a permis le transfert de compétence de services de l'État central aux autorités locales responsables de la gestion de la politique publique du développement. Celles-ci veillent à l'application des principes élaborés par le pouvoir central.

---

<sup>102</sup> Dans la politique publique du développement des infrastructures, les principaux acteurs de la planification sont les différents Ministères en charge de la gestion du réseau de transport. Ils identifient les besoins en infrastructure de transport et adoptent la planification du projet de construction. Ils sont par ailleurs assistés par d'autres acteurs afin de planifier le développement de réseau de transport.

<sup>103</sup> Ministère des infrastructures et du désenclavement, "Les attributions de ministère de transport", in <https://www.attributions-de-ministère-de-transport>, consulté le 06 mars 2024.

<sup>104</sup> Toutes les parties prenantes dans la planification agissent selon le niveau des compétences qu'elles peuvent exercer dans la réglementation du secteur de transport. Chaque acteur ou chacune des institutions responsables dans la coordination de la gestion de réseau de transport doit user de son niveau de compétence.

Dans la Province du Logone Occidental, c'est le gouverneur<sup>105</sup> et les conseillers provinciaux qui sont les autorités de l'État chargés de l'exécution des programmes du développement en matière de construction des infrastructures de transport. En outre, ils peuvent être assistés par les Préfets, Sous-préfets et voire les Maires. Les missions de ces acteurs consistent à mettre en œuvre la politique du développement qui emmène de l'État dans les unités administratives décentralisées. Pour ce faire, les autorités provinciales peuvent entreprendre des actions du développement dans le cadre d'investissement et de construction des infrastructures au niveau de leurs structures administratives.

Les infrastructures de transport en général, comprennent les infrastructures de transport terrestre, les réseaux des voies navigables avec les ports fluviaux ainsi que les aéroports. Alors, les acteurs clés de la planification<sup>106</sup> et du développement des infrastructures adoptent plusieurs méthodes d'intervention au niveau provincial. Généralement, le Ministère des infrastructures de transport et de désenclavement, et le Ministère des Transports et de l'Aviation Civile font recours aux prestations des consultants. Leurs méthodes consistent à identifier les zones de pilotage en évaluant les besoins d'infrastructures adoptées aux besoins de chaque province. Ensuite, ces acteurs précités en commun accord avec les autorités provinciales en charge du transport, procèdent à une étude sur les services et les moyens de transport pouvant renforcer la capacité de maîtrise des infrastructures au niveau provincial.

De coutume, les planificateurs<sup>107</sup> du développement des réseaux de transport adoptent une démarche stratégique de gestion du transport suffisamment élaborée, bien comprise par tous les acteurs et précisent les piliers fondamentaux. Cette démarche permet de les combiner en vue d'approcher les résultats escomptés. Celle-ci vise à vulgariser le mécanisme de coordination et de suivi des interventions grâce aux options techniques. La conception, la programmation et la mise en œuvre des travaux de construction et d'entretien des routes et autres infrastructures de transport proviennent de la Direction des Routes (DR) et du Ministère des transports et des travaux publics et des transports (MTPT). Ceux-ci ont la maîtrise d'œuvre de la politique gouvernementale.

---

<sup>105</sup> La délégation du pouvoir est une forme plus poussée de la décentralisation. Elle permet au gouvernement central de transférer le processus de prise de décisions et d'administration vers des organisations semi-autonomes qui, en dernier ressort doivent rendre compte à l'État central.

<sup>106</sup> M. Tille, *La méthodologie concertative du projet routier*, Actes de la Conférence Faune et Trafics, Ecole Polytechnique Lausanne, du 18 au 19 octobre 1999.

<sup>107</sup> Bulletin de l'Observation des Politiques et des Stratégies de Transport en Europe, N° 34, mai 2013.

Toutefois, le développement lié aux réseaux de transport au niveau provincial ne bénéficie pas régulièrement d'une attention particulière de la part de MTPT<sup>108</sup>. La Province du Logone Occidental comme les autres provinces du Tchad est loin d'atteindre les Objectifs du Millénaire pour le Développement (OMD). Dans les années 1980, le pays disposait des infrastructures de transport insignifiantes. Sur le plan économique, les rapports présentés annuellement par le Ministère de Finance et de l'Economie font mention d'un manque des moyens financiers. Raison pour laquelle, le Produit Intérieur Brut (PIB)<sup>109</sup> était inférieur à 2 milliards en 2001. À partir de 2003, l'esprit de construction des structures routières revient grâce à l'exploitation du Pétrole de Doba dans la Province du Logone Oriental. L'économie générée par le pétrole a permis au gouvernement tchadien de lancer la grande vague du chantier de bitumage. Les revenus pétroliers ont contribué à plus de 80% dans le renforcement des infrastructures routières et aéroportuaires.

Néanmoins, le pétrole n'est pas la seule source du financement du secteur de transport. C'est dans cette optique que le gouvernement fait appel aux autres ressources, et surtout à l'aide au développement provenant des bailleurs de fonds étrangers<sup>110</sup>. Parmi d'innombrables sources de financement, il convient d'illustrer la Banque Africaine de développement (BAD), la Banque Islamique de Développement (BID) et la Banque Arabe pour le Développement Economique en Afrique (BADEA). Ce sont entre autres les principales ressources qui boostent la mise en œuvre des programmes des acteurs de la planification et du développement des infrastructures de transport dans le Logone Occidental.

Au niveau de la Province, le processus<sup>111</sup> de la planification et du développement des infrastructures de transport ont évolué au cours de ces vingt dernières années. Cette évolution est observée dans la Province grâce à la dynamique et le suivi des acteurs locaux qui sont au centre de l'exécution de politique du développement local. La décentralisation de services de l'État a contribué dans la mise en place des réseaux de transport dans la Province du Logone Occidental. En dehors des acteurs impliqués dans la planification et du développement des

---

<sup>108</sup> L. Berger, "Appui à la définition de la stratégie des transports au Tchad", Rapport final de SEE, 1999-2000, pp.1-3.

<sup>109</sup> C'est grâce à l'économie générée par le pétrole que le PIB est passé de 2,6 milliards en 2002 à 4,3 milliards en 2004. Une recette qui a permis au Tchad d'entrer dans le concert des Nations modernes et de Pays en voie de développement (PVD).

<sup>110</sup> En dehors du pétrole, l'économie du Tchad repose essentiellement sur les revenus des activités du secteur primaire, notamment de l'agriculture, de l'élevage et de la pêche. Jusqu'à nos jours, l'agriculture contribue à 80% des recettes du trésor public.

<sup>111</sup> A. Banyo et Y. Mahamat., "Évolution des infrastructures", pp. 43-45.

infrastructures de transport, il existe d'autres acteurs responsables de l'amélioration et de réhabilitation des réseaux de transport.

## **2. Les administrations en charge de la réhabilitation et l'amélioration du réseau de transport**

Au Tchad en général tout comme dans la Province du Logone Occidental en particulier, l'élargissement du réseau de transport est placé sous les administrateurs<sup>112</sup> intervenants dans la construction et la réhabilitation des infrastructures de transport. Dans cette réalité, l'amélioration des ouvrages de transport implique les différents Ministères en charge de la gestion du système de transport. Les Ministères confient les marchés de construction des infrastructures aux entreprises spécialisées dans le domaine de construction du réseau de transport. Ainsi, il existe plusieurs entreprises chargées de l'amélioration et de la réhabilitation des infrastructures parmi lesquelles, on peut citer entre autres : l'Office National des Routes<sup>113</sup> (OFNAR) et la Société Nationale d'Entretien Routier (SNER). Celles-ci sont spécialisées dans le domaine de construction et réhabilitation des infrastructures de transport au Tchad. En plus, des celles précédentes, s'ajoutent d'autres entreprises telles que *l'Overseas Construction Group Co* (CGCOC), la Société Tchadienne de Génie Civile (SOTCOCOG) et la Société des Routes et des Bâtiments (SOROUBAT) ainsi que l'Agence pour la Sécurité et la Navigation aérienne en Afrique (ASCECNA). Parmi ces entreprises, certaines d'entre elles sont spécialisées dans la construction des infrastructures routières de transport et d'autre dans la construction des aéronefs.

Dans la Province du Logone Occidental, les travaux de construction et réhabilitation de réseaux de transport sont généralement lancés par le gouvernement de la République du Tchad. Par la suite, le gouvernement confie le marché aux entreprises de construction des infrastructures de transport citées précédemment. Les raisons de l'amélioration des celles-ci consistent à faciliter la circulation des marchandises et des personnes, de l'intégration territoriale. À titre d'exemple, le bitumage<sup>114</sup> de la route au sud du pays en 2009 s'est inscrit dans le cadre de l'aménagement de la route Moundou-Doba-Sarh sur une distance de 300 km.

---

<sup>112</sup> Dans la politique publique du développement des infrastructures de transport, ce sont les Ministres de transport et de désenclavement, de travaux publics qui s'occupent de la mise en œuvre des projets de construction et réhabilitation des réseaux de transport. En collaboration avec le Ministère du budget, de l'économie et de planification du développement, confient les marchés aux entreprises de construction.

<sup>113</sup> L'Office National de Routes et la Société Nationale d'Entretien Routier sont des entreprises spécialisées dans le domaine de construction et réhabilitation des réseaux de transport au Tchad.

<sup>114</sup> Groupe de la Banque Africaine de Développement, " Tchad-projet du bitumage de la route Moundou-Doba-Koumra-Sarh", in <https://www.afdb.org/ar/documents/document/tchad-projet-de-bitumage-de-la-route-moundou-doba-sarh>, consulté le 06 mars 2024.

Tronçon dans lequel, l'Union Européenne (UE) prend part au titre de 9<sup>em</sup> de Réserve fédérale des États-Unis (FED) à côté de l'État tchadien. L'intervention de groupe de la Banque Africaine de Développement (BAD) est un prolongement des travaux en cours financés par l'UE. L'objectif est d'améliorer l'efficacité du secteur de transport dans les corridors des zones concernées par le projet. C'est dans cette optique que le gouvernement tchadien disait : « la construction des infrastructures de transport au Tchad est un impératif, car étant éloignés et bien souvent isolés, les pauvres se trouvent à l'écart des opportunités et des innovations<sup>115</sup> ». Autrement dit, la construction des voies de communication permet de réduire le niveau de la pauvreté et crée des emplois par le développement du commerce intérieur et extérieur. La photo ci-après illustre la construction des infrastructures de transport dans le Logone Occidental par la société chinoise de construction des routes, la CGCOC.

**Photo 6 :** Construction des axes routiers Moundou-Laramanaye, Moundou-Doba



**Source :** Téléchargée sur le site officiel d'Alwihdainfo, le 06 mars 2024.

Cette photo montre la réalisation du tronçon Moundou-Doba-Sarh et Moundou frontalier avec le Cameroun. Il a été construit par la société chinoise spécialisée dans la construction des infrastructures de transport. Ce projet réalisé vise à faciliter l'accessibilité et la mobilité des populations rurales de la zone d'intervention. Il permet également de relier la Province du Logone Occidental avec le Cameroun et cela facilite le transport des marchandises et des personnes dans le cadre du développement des activités commerciales sous régionales.

<sup>115</sup> Gouvernement de la République du Tchad, Stratégie des Transports et désenclavement des zones des productions, N'Djamena, *Tchad-Culture*, 2017, pp. 6-8.

En plus, il faut noter que la Province du Logone Occidental a changé de figure durant les quatre dernières décennies. Ce changement s'observe à travers la construction et la réhabilitation des infrastructures de transport par les acteurs étatiques et l'appui conséquent des Bailleurs de fonds. Dans le cadre de construction des aéroports, l'aéroport<sup>116</sup> de Moundou fut construit. Le gouvernement tchadien a investi plus de 2 milliards dans la réalisation de cet aéroport qui doit répondre aux normes modernes d'un aéroport bien bâti. Le chantier de construction de cet aéroport a été confié à l'entreprise chinoise spécialisée dans les infrastructures aéroportuaires. La photo ci-dessous présente le réseau aéroportuaire de Moundou.

**Photo 7 :** Aéroport de Moundou dans le Logone Occidental



**Source :** Cliché de Houvounsadi Dimma, le 21 novembre 2023.

La présente photo montre l'aéroport de Moundou, situé dans le quartier Koutou. Construit dans la deuxième plus grande ville du Tchad et dans la capitale de la Province du Logone Occidental, l'aéroport de Moundou assure le vol national entre les grandes villes du Tchad. À cet effet, les villes desservies par ce type de transport sont : N'Djamena, Sarh, Am-Timan, Abéché et Faya-Largeau.

---

<sup>116</sup>Alwihdainfo, “ Moundou, aéroport en pleine construction visité par le chef de l'État”, in <https://www.alwihdainfo.com/Moundou-l-aerport-en-plein-construction-visite-par-le-chef-de-l-Etat>, consulté le 06 mars 2024.

Pour construire les infrastructures de transport, les entreprises<sup>117</sup> possèdent leurs propres matériaux de construction afin d'entamer la construction des routes. Toutefois, elles sont financées par le gouvernement. En dehors de ressources matérielles de construction, les entreprises doivent s'engager à recruter la main-d'œuvre pour le démarrage des travaux. En plus, la réalisation des réseaux de transport n'est pas uniquement financée que par le gouvernement du Tchad. Ce dernier est aidé par les acteurs non étatiques dans la politique publique de développement du secteur de transport.

En ce qui concerne les travaux<sup>118</sup> de construction et de réhabilitation, ceux-ci sont consacrés aux routes qui ont subi assez de dégradation soit dans le cadre d'une nouvelle construction de route, des aéroports ainsi que l'aménagement des pistes rurales en terre bâtie. Dans le cadre de nouvelle construction des infrastructures de transport, les entreprises sont appelées à recruter un bon nombre des employés en ressources humaines. Le tableau ci-après présente l'impact positif de construction de tronçon Moundou-Koutéré pour les populations.

**Tableau 6 :** Impact positif du bitumage de la route Moundou-Koutéré

Phase de construction	Récepteur d'impact	Description de l'impact	Commentaires
L'entame de construction	Emploi	Utilisation de main-d'œuvre locale est donc l'augmentation de l'emploi	Les travaux de construction des routes mobilisent en général du personnel aussi bien qualifié que non qualifié soit au niveau local ou national. Ces travaux occasionnent sans nul doute l'emploi de la main d'œuvre et permettent aux personnes employées d'améliorer leurs revenus. Ce type d'emploi est temporaire, mais important au plan social et économique.
	Economie	Augmentation de caisses de l'Etat.	Les salaires qui sont directement versés aux employés et aux manœuvres de l'entreprise, sont parfois reversés dans l'économie locale sous forme de consommation, contribuent aussi minime réduire la pauvreté.
		Augmentation de la capacité économique des opérateurs des secteurs	L'approvisionnement des chantiers en matériaux (sable, ciment, fer etc.) permet à certains acteurs (sous-traitants, notamment) d'augmenter leurs capacités économiques et financières.
	Condition de vie	Augmentation des conditions de vie de femmes	Au cours de cette phase, les restaurants et les petits commerces généralement détenus par les femmes sont de plus en plus sollicités par les employés. Cette situation permet d'accroître les revenus des femmes.

Source : Archive du Ministère des Infrastructures de Transport et de Sécurité Routière, Bureau Provincial

<sup>117</sup> La construction des réseaux de transport est souvent confiée aux entreprises de construction. Toutes ces entreprises qui sont généralement spécialisées dans ledit domaine de construction des infrastructures de transport, possèdent leurs propres matériaux.

<sup>118</sup>Groupe de la Banque Africaine de Développement, " Tchad-projet du bitumage de la route Moundou-Doba-Koumra-Sarh", in <https://www.afdb.org/document/document/tchad-projet-de-bitumage-de-la-route-moundou-doba-koumra-sarh>, consulté le 06 mars 2024.

Ce tableau donne une description de la construction des routes et l'analyse son impact positif. L'exécution de travaux a permis à la diversification des activités et cela contribue au bien-être de la population riveraine.

La mise en place des infrastructures de transport nécessite l'intervention des actions administratives et les opérateurs économiques notamment les Bailleurs de fonds. Ainsi, ces infrastructures de transport doivent en effet être sécurisées par les acteurs de la sécurité de transport.

### **3. Les acteurs de la sécurité des infrastructures du Transport**

La sécurité de transport<sup>119</sup> est une préoccupation importante pour les exploitants de ce secteur et pour les autorités provinciales et nationales. Le transport, quel que soit le mode, est une activité qui comporte des risques liés au déplacement des individus. Compte tenu de l'importance de la sécurité de transport, les acteurs en charge sont assez diversifiés tant au niveau national que provincial. Si la sécurité en matière de transport au niveau national est assignée aux Ministères des Transports, elle est conduite au niveau provincial par des acteurs multidimensionnels. Les coordinations de sécurité routière<sup>120</sup> par exemple, impliquent les intervenants départementaux et provinciaux de la sécurité. Plus souvent, les chargés des missions sont les forces de l'ordre elles-mêmes. Il s'agit de la gendarmerie<sup>121</sup> en prélude qui exerce sa mission régionale à travers ses unités territoriales que sont : les brigades territoriales autonomes et les brigades territoriales de proximité, situées dans le chef-lieu de la Province du Logone Occidental. Ensuite, l'on note la présence d'un autre acteur crucial qui est la police. Que ce soit la police ou la gendarmerie, le mobile catalyseur est de réduire les menaces ou la dégradation des infrastructures de transport. Fort de ceci, la gendarmerie et la police évaluent les règles et les obligations associées aux conducteurs des véhicules et aux aménagements de voie afin de réduire les risques des accidents de la route. Pour certains centres urbains comme la ville de Moundou, la municipalité a réussi à s'imposer en tant qu'acteur local de sécurité routière de transport. Contrairement à certains tronçons, l'axe Moundou-Koutéré a fait l'objet d'une élaboration de stratégie de transport en 2011 par le Gouvernement du Tchad.

---

<sup>119</sup> J. Troadec, "La sécurité des transports : une préoccupation constante et universelle", in <https://fr.la-sécurité-des-transports-est-une-preoccupation-constante>, consulté le 07 mars 2024.

<sup>120</sup> La sécurité des infrastructures de transport est une nécessité absolue. Créée en 1982, la délégation de la sécurité routière agit sur les comportements des usagers de la route pour les responsabiliser et contribue au renforcement de la sécurité des infrastructures, des véhicules et des équipements des usagers.

<sup>121</sup> La gendarmerie en matière de sécurité routière joue un rôle crucial. L'action de la gendarmerie s'articule principalement sur la prévention routière, le contrôle du réseau routier, la régulation de la circulation routière et la lutte contre l'insécurité routière. La police participe à la surveillance des routes.



Tout ceci justifie l'implication des acteurs centralisés de transport dans la question sécuritaire provinciale. Certaines politiques sécuritaires de transport sont également assurées par l'Agence pour la Sécurité de la Navigation Aérienne en Afrique et à Madagascar (ASECNA). Ses principales missions reposent sur le guidage des avions, la transmission des messages techniques et de trafic, l'alerte de vol, le recueil des données, la supervision ainsi que la transmission des informations météorologiques. En réalité, les acteurs de la sécurité de transport dans la Province sont des services déconcentrés de l'État. Ils opèrent dans la gestion de la maîtrise des infrastructures, etc. Ils jouent également un rôle d'autorité régulatrice et de contrôle de transport aérien. C'est un service de l'Audi sécurité et d'inspection afin d'améliorer la sécurité des infrastructures de transport de manière générale. La sécurité des réseaux de transport a fait l'objet de nombreuses études dans la Province du Logone Occidental. Les enjeux de la sécurité sont abordés au sens de sûreté des personnes et des biens auxquels ils sont confrontés. L'accent est mis sur les principaux acteurs locaux de la question sécuritaire notamment les représentants des administrations, les forces de la gendarmerie et de secours. À ceux-ci, s'ajoutent certains acteurs tels que les opérateurs du secteur de transport.

Ensuite, la Direction Générale des Douanes, des Droits Indirects<sup>122</sup> est considérée comme l'un des acteurs de la sécurité des infrastructures de transport. Au niveau du corridor de Koutéré, près de 70% des marchandises à destination des Bureaux de Douanes Intérieurs transitent sous la direction douanière du Logone Occidental et du Logone Oriental. Dans cette réalité, l'élaboration de la politique de la sécurité routière par exemple, relève directement du Ministère de transport. Il dispose en effet de deux directions générales à savoir : la Direction Générale des Transports de Surface pour la Statistique et de la Réglementation puis celles des Routes pour la partie Génie Civile et environnementale. La prise en compte de la sécurité routière dans la conception et la mise en œuvre des projets routiers sont assurées par la cellule environnementale et de la sécurité routière. Elle est appuyée par la Direction Générale de Routes et Technique. La première direction technique prépare les termes de référence des études en ce qui concerne l'ingénierie de la sécurité routière. La seconde direction effectue le suivi du respect des mesures d'accompagnement pendant la phase des travaux d'aménagement des routes. Elle veille également à la sécurité des chantiers, des riverains ainsi que celle du personnel des entreprises. Elle prend toutefois en compte les missions et le contrôle des usagers dans la déviation de l'installation des panneaux de signalisation.

---

<sup>122</sup> La loi n°00/PR/2017 portant la création d'un Office National de la Sécurité Routière.

En outre, il convient de noter que les services de pesage routier et de péage routier, les organismes de visite technique des automobiles, le Bureau National de Fret<sup>123</sup> (BNF) et les circonscriptions administratives assurent de même la sécurité provinciale en matière des infrastructures de transport. Dans le transport routier par exemple, ils interviennent dans la protection et l'entretien du patrimoine routier et organisent le trafic routier en milieu urbain. Ceux-ci veillent par ailleurs au respect de quotas des frets, à l'émission et à la délivrance des documents obligatoires de transport. Ils assistent le Ministère tchadien dans la mise en place des textes et les instructions en vigueur. Enfin, les syndicats des transporteurs comme des Mototaxis conjuguent leurs efforts dans la sécurisation des infrastructures de transport en cas de dégradation grave.

Dans l'analyse portée sur les acteurs intervenants dans les transports et leurs activités, il était question de ressortir les acteurs de la planification et du développement des infrastructures de transport. Ensuite, plusieurs administrateurs en charge de l'amélioration et réhabilitation ont été identifiés ainsi que les activités menées dans le développement des infrastructures. L'on a examiné les méthodes utilisées pour assurer la sécurité des réseaux de transport afin de rendre fluide les activités liées au service de transport. Pourtant, les acteurs étatiques ne sont pas les seuls à intervenir dans la planification et le développement des réseaux de transport. Mais, il existe d'autres acteurs privés impliqués dans le système de transport au niveau de la Province du Logone Occidental.

## **II. LES ACTEURS PRIVÉS INTERVENANTS DANS LE SYSTEME DE TRANSPORT**

Sans les multiples acteurs qui interviennent dans le milieu de transport, ce secteur peut être en réalité un handicapé. L'interaction entre les opérateurs dans le milieu de transport est un outil essentiel à l'essor socio-économique de la Province du Logone Occidental. Ces acteurs sont des entrepreneurs économiques des organisations des transporteurs en passant par les usagers qui sont au cœur du secteur de transport.

---

<sup>123</sup> Le Bureau National de Fret a été créé en 1989 comme un établissement public administratif. Il est placé sous la tutelle du Ministère des transports en République du Tchad. Il affiche les offres et les demandes de transport ainsi que le contrôle le mouvement terrestre en assurant réparation de fret entre les transporteurs tchadiens et étrangers.

## 1. Les entrepreneurs économiques

La circulation<sup>124</sup> et l'appropriation des idées d'origines extérieures constituent l'un des principaux moteurs de l'évolution des sociétés. Avec l'essor de la globalisation à partir de 1980, cette circulation s'accroît. Ainsi, tous les secteurs d'activités sont concernés. Cette réalité repose sur un large éventail d'acteurs plus ou moins spécialisés dans les pratiques professionnalisées et des modes de communication. La globalisation économique et financière entraîne une concurrence accrue entre les gouvernements et les entreprises, qui suscitent une émulation dans les idées d'entreprendre. Partant de ces idées, l'on constate de plus en plus que, les associations<sup>125</sup> islamiques apparaissent comme le vecteur d'une prise de conscience islamique nouvelle à agir au cœur de la société dite moderne pour impulser le développement.

En effet, les entrepreneurs économiques<sup>126</sup> sont généralement des personnes physiques et morales. Ces personnes physiques et morales sont les agents qui identifient et exploitent les opportunités d'échanges mutuellement avantageux sur les marchés. Celles-ci affectent tous les facteurs de production et contribuent à la croissance économique. C'est dans cette logique que plusieurs entrepreneurs économiques œuvrent au développement du système de transport dans la Province du Logone Occidental au Tchad. Parmi ces entrepreneurs économiques, les uns ont leurs engins (personnes physiques) et les autres sont les sociétés de transport (personnes morales).

En ce qui concerne les sociétés de transport dans la Province du Logone Occidental, l'on en dénombre plusieurs<sup>127</sup> parmi lesquelles, il convient de ressortir quelques-unes à savoir la *Compagnie Vip Abou Hamama* et la *Société Kin-gui* de transport. Ces sociétés sont spécialisées notamment dans le transport des voyageurs. Elles ont respectivement leurs Agences de voyage situées dans la capitale de la Province du Logone Occidental. L'on a par la suite, la *Société Sud Voyage*, appelée aussi la *Compagnie de transport des voyageurs* et la *Société Tchadienne de Transport et de la Location (STTL)*. Toutes ces sociétés qui ont leurs agences de voyage à Moundou, assure desservent généralement les grandes lignes nationales suivantes qui relient la capitale économique du Tchad avec le reste des villes du pays. Elles assurent la grande partie des transactions dans les zones méridionales du Tchad.

<sup>124</sup> D. Thierry, "*La circulation internationale des idées*", Paris, Edition, CNRS, 1987, pp. 288-291.

<sup>125</sup> F. Alassa, "Militantisme islamique des femmes et développement genré au Cameroun", *Revue internationale des Sciences humaines et sociales*, vol 11, n° 2, février 2021, p. 49.

<sup>126</sup> F. Facchini., "Entrepreneur et développement économique", *Regards croisés sur l'économie*, n° 19, 2016, pp. 41-50.

<sup>127</sup> Beral Théophile, 67 ans, chauffeur à la retraite, Moundou entretien du 17 novembre 2023.

En plus, la société internationale de transport de marchandise<sup>128</sup> est aussi présente dans la Province du Logone Occidental. Cette société a son siège social à Moundou et transporte les biens des personnes au-delà de la frontière nationale y comprise la société *Global Africa*.

Toutefois, pour les entrepreneurs économiques moraux, ils se déploient sur les infrastructures de transport par les moyens tels que les gros porteurs pour le transport des marchandises lourdes ainsi que les camions. Quant aux sociétés de transport des voyageurs, elles se déploient sur le terrain par les bus et assurent aussi le transfert de colis au sein des agences de voyage. Ces colis et bien d'autres articles sont transportés par les camions de bagage. La photo ci-dessous présente l'Agence de voyage de la Société Tchadienne de Transport et de la Location située dans la ville de Moundou.

**Photo 8 :** Agence de voyage de STTL



**Source :** cliché de Houvounsadi, moundou le 17 novembre 2023.

Cette photo montre les actions des entrepreneurs économiques dans la Province du Logone Occidental à travers la création des sociétés de transport. La STTL permet de faciliter le déplacement des passagers en assurant la liaison de Moundou-Bongor et Kelo. En plus, elle desserve la ligne Moundou-Bebedja-Doda et Koumra-Sarh.

<sup>128</sup> Beral Théophile, 67 ans, chauffeur à la retraite, Moundou entretien du 17 novembre 2023.

Pour les entrepreneurs physiques, ils détiennent leurs propres engins et se lancent dans les activités de transport dans le Logone Occidental. Les uns transportent les marchandises et les autres combinent<sup>129</sup> les transports des personnes et des marchandises. Dans ladite Province, ces acteurs économiques sont assez nombreux. Ils se déploient sur toutes les lignes nationales voire internationales avec les véhicules poids lourds et assurent également le transport interurbain et rural par les moyens de transport tels que les camions, les voitures, les mototaxis et les tricycles. Il ressort de l'analyse cette sous-partie que, les opérateurs économiques jouent un rôle crucial dans le système de transport grâce à la mise en place des moyens de transport pour faciliter le transport des marchandises et le déplacement des personnes. Toutefois, il s'avère que, à côté des opérateurs économiques, les organisations des transporteurs prennent une part importante dans ce secteur d'activité.

## **2. Les organisations des transporteurs**

La gestion du transport en général et celle du transport interurbain en particulier est coordonnée par les associations et les Coopératives de transport. Celles-ci sont chargées de régler et faire fonctionner le système de transport.

Au niveau national, il s'agit du Syndicat National<sup>130</sup> des Transporteurs Libres du Tchad (SNTRT), la Confédération Nationale des Transporteurs du Tchad (CNTT), puis le Syndicat National des Transporteurs Routiers du Tchad (SNTRT). En plus des celles-ci, il est nécessaire d'évoquer la Société des Transports Collectifs Rochelais (STCR) et le Syndicat National des Associations des Transporteurs du Tchad (SYNAT). Ces associations de syndicalistes sont chargées de veiller au port des tenues et de cotiser les taxes journalières des conducteurs selon leur catégorie. Elles sont chargées également de défendre les intérêts communs des transporteurs et chauffeurs. Ainsi, les transporteurs veillent également à leurs conditions de travail qui, parfois aboutissent aux revendications à travers les grèves. Étant donné que, le Tchad est membre de l'Organisation Internationale du Travail (OIT) depuis 1960, celle-ci accompagne les acteurs privés dans leurs revendications afin de faire valoir les droits des conducteurs.

Dans la nouvelle logique libérale initiée par les grands Bailleurs, la Coopération<sup>131</sup> des Transporteurs Tchadiens (CTT) qui détenait le monopole des transports routiers, a été supprimée. Entre-temps, les transporteurs tchadiens exerçaient librement leur profession et

---

<sup>129</sup> Tolmadingar Abdoulaye, 23 ans, chauffeur, Moundou entretien du 21 novembre 2023.

<sup>130</sup> J. Géli., "Les transports au", p. 2.

<sup>131</sup> *Ibid.*, p. 3.

s'organisaient en association. Un Établissement Public Administratif, doté de la personnalité morale et de l'autonomie financière, le Bureau National de Fret (BNF) a été créé. Il assure aussi le fonctionnement régulier du marché des transports routiers des marchandises. Il a pour mission de servir de centre d'échange d'informations sur l'offre et de la demande de transport et assure aux chargeurs et aux transporteurs l'accès libre à l'information dont ils ont besoin pour négocier librement les conditions de transport. Il veille en plus au respect des accords internationaux de répartition de fret entre transporteurs tchadiens et transporteurs étrangers en contrôlant les quotas de répartition. Le BNF assure le contrôle administratif des véhicules et tient les statistiques nécessaires à la planification des transports routiers et au contrôle du Ministère des Finances.

Autant qu'un enjeu économique, les transports sont aussi un enjeu socio-économique. Dès lors, pour rapprocher les différentes provinces du pays, mais et surtout satisfaire les besoins de la couche la plus déshéritée des villes, le transport collectif était la seule réponse possible. L'État se trouve devant une alternative : soit créé une compagnie des transports publics interurbains et urbains, soit il accorde les subventions aux sociétés de transport afin que les tarifs fixés soient accessibles aux couches sociales les plus démunies.

Au niveau provincial, les conventions fondamentales des droits des consommateurs sont gérées par les services détachés. En ce qui concerne la capitale du Logone Occidental, la ville de Moundou a une commission<sup>132</sup> de coordination des Associations des Mototaxis du Logone Occidental telles que le Groupement des Mototaxis (GMT) et la Coopérative des Mototaxis (CMT). Le premier est le plus ancien et le deuxième est apparu en 1994. Ces deux entités disposent d'une structure interne assez forte, marquée par l'existence de statut et d'un règlement intérieur. En réalité, la commission a la main mise sur la question de transport urbain et projette ses missions dans les zones reculées. Les coûts du transport et le prix du carburant sont contrôlés par cette coordination provinciale. En outre, les associations et les syndicats des Mototaxis aident non seulement le gouvernement dans la régularisation de transport, mais ils répondent par ailleurs aux besoins de la société civile sur la base du respect des droits des usagers. En terme de sécurité, les *clandomens* se déploient dans la ville de Moundou et ses environnants et il ne passe jamais un jour que l'on évoque les cas des accidents, d'assassinat ou les agressions de *clandomens* et des usagers. Pour renforcer la

---

<sup>132</sup>N. H. Nestor., "Les transports en commun : une politique à revoir", *Tchad et culture* n° 93, p. 09.

défense des droits des conducteurs, les associations des Mototaxis se sont multipliées. La ville de Moundou compte<sup>133</sup> à elle seule six associations reconnues des Mototaxis.

S'agissant des organisations informelles, la Fédération internationale<sup>134</sup> des ouvriers du transport (ITF) en 2013 a lancé un projet visant à améliorer la capacité des syndicats à organiser et représenter les travailleurs informels des transports. Ce projet s'appuyait sur des syndicats des transporteurs dans les pays en développement ayant démontré leur grande maîtrise de la syndicalisation. Il visait à aider d'autres syndicats à acquérir les compétences nécessaires à l'élaboration de politique renforçant les organisations informelles des transporteurs. Les syndicats ont élaboré des nouvelles méthodes de syndicalisation fondées sur l'approche d'organisation stratégique du transport informel, en alliances avec des associations informelles.

En effet, au Tchad en général et dans la Province du Logone Occidental en particulier, la majorité des transports urbains des passagers sont entièrement informels<sup>135</sup>. Ces transports informels donnent de l'emploi à de milliers des travailleurs occupant des fonctions très variées. C'est ainsi que dans beaucoup de villes de la province, le transport des passagers est entièrement informel. Les lieux de travail des transports informels sont les gares routières, les stations de taxi et les stations de mototaxis constituent les grands pôles de transport d'une importance économique provinciale. Ainsi, plusieurs gares routières existent dans la ville de Moundou parmi lesquelles, l'on peut évoquer le parc de Djarabé et le parc de Belaba<sup>136</sup> etc. Ainsi, il se dégage l'idée que, ce sont les usagers qui font fonctionner les entreprises de transport.

### 3. Les usagers

L'amélioration du réseau de transport qu'il soit routier, fluvial et aérien a offert aux usagers un accès essentiel aux marchés et avec les services logistiques. Les routes assurent<sup>137</sup> plus de 95% du commerce au niveau local, national et international. Elles permettent aux populations de se lancer dans le commerce. C'est ainsi que les infrastructures de transport

---

<sup>133</sup> Mbaïtourandom David, 30 ans, chauffeur, Moundou entretien du 16 novembre 2023.

<sup>134</sup> L'ITF est une fédération syndicale internationale composée de syndicats des travailleurs des transports. Cette institution fut créée en 1896 à Londres par les organisations européennes. Elle veille au renforcement des actions syndicales de travailleurs informels de transport.

<sup>135</sup> Mbaïnaissem Emmanuel, 48 ans, entrepreneur, Moundou, entretien du 23 novembre 2023.

<sup>136</sup> *Idem*.

<sup>137</sup> Banque Islamique pour le Développement, " Sortir de la pauvreté ; développer le réseau de transport au Tchad ", in <https://www.isdb.org/fr/case-studies/sortir-de-la-pauvrete-developper-le-reseau-de-transport-au-tchad>, consulté le 15 mars 2024.

sont considérées comme des espaces collectifs. Ces espaces collectifs sont partagés entre les conducteurs et les usagers.

Dans cette étude, les usagers du système de transport désignent plus ou moins les utilisateurs d'un moyen de transport selon Amadou Bailo Diallo<sup>138</sup>. Ce moyen de transport peut être aérien, terrestre et fluvial. De manière générale, ils sont constitués entre autres des automobilistes, les cyclomotoristes et leurs passagers dans la Province du Logone Occidental. Ceux-ci sont des individus qui utilisent différents moyens de transport pour se déplacer d'un endroit à un autre. Ils comprennent une vaste gamme des personnes, allant des travailleurs quotidiens aux voyageurs occasionnels. C'est dans cette logique qu'il existe plusieurs catégories des usagers. Les uns sont les usagers locaux qui pratiquent le commerce et se déplacent au niveau provincial et les autres sont constitués des transporteurs et les commerçants ainsi que les passagers qui, leurs activités de transport partent au-delà de la province et s'étendent au niveau national voire international. Pour les usagers internationaux, ce sont les acteurs transfrontaliers qui empruntent la ligne Moundou-N'Gaoundéré dans le cadre de leurs activités commerciales et d'autres sont des touristes.

Toutefois, les usagers de transport constituent la demande essentielle qui stimule l'activité des entreprises de transport car, sans une base solide des usagers, les entreprises de transport ne doivent pas générer des revenus suffisants pour maintenir leurs opérations. Ils contribuent à l'économie en utilisant les services de transport. C'est la raison pour laquelle les entreprises<sup>139</sup> de transport s'installent souvent là où les activités de transport sont plus diversifiées et sur les infrastructures de transport bien adéquates. Ces activités exercées par les usagers génèrent des revenus pour les entreprises de transport, mais elles ont également des effets positifs sur d'autres secteurs.

En effet, pendant la période d'intense de voyage et de transport des marchandises, les usagers assurent financièrement les frets. Selon Soussouf Hisene<sup>140</sup>, c'est en novembre-janvier que le mouvement de transport des personnes et des marchandises est dense. C'est ainsi qu'il est noté que sans les usagers, les entreprises de transport ne doivent pas évoluer, car ils jouent un rôle crucial dans le développement du système de transport que ce soit dans le

---

<sup>138</sup> A. B. Diallo., "Transport urbain à Mamou : problème et perspectives", Mémoire de Maîtrise en Géographie, Université Générale Lansana de Conakry, 2011, p. 36.

<sup>139</sup> Selon la théorie de localisation, les entreprises de transport s'installent dans les zones d'attraction. Celles-ci localisent les lieux où les activités liées au système de transport sont assez diversifiées. C'est une théorie microéconomique qui atteste que les acteurs économiques agissent dans leur propre intérêt.

<sup>140</sup> Soussouf Hisene, 48 ans, commerçant, Deli entretien du 29 novembre 2023.



transport des marchandises et des passagers. Autrement dit, les usagers renforcent d'une manière à une autre l'économie des conducteurs. L'on peut en déduire que c'est grâce aux moyens des usagers et leurs mobilités dans le transport que les entreprises de transport évoluent de plus en plus dans la province du Logone Occidental.

Enfin, il a été dit dans cette grande partie que, les acteurs privés jouent un rôle majeur dans l'organisation du système de transport. C'est ainsi que l'intervention des entrepreneurs économiques et les organisations des transporteurs ont permis le développement de ce secteur. C'est ce qui permet aux usagers de mener leurs activités de transport conjointement. Cependant, il en relève que les transports dans le Logone Occidental présente assez de caractères.

### **III- LA CARACTÉRISATION DU SYSTÈME DE TRANSPORT**

Dans le Logone Occidental, les transports font face à la vétusté des infrastructures qui se dégradent de plus en plus. Ainsi, la Province est marquée par l'existence des transports formel et informel. Ces types se caractérisent également par le développement progressif des transports urbain et interurbain au détriment du transport rural.

#### **1. L'état des infrastructures de transport**

La situation<sup>141</sup> des infrastructures de transport au Tchad est caractérisée par des réseaux aériens, les pistes rurales et les routes généralement mal battues. En abandonnant progressivement le transport par voie fluviale dans le Logone Occidental, les réseaux routiers et aéroportuaires demeurent insuffisants et ne couvrent pas les besoins fondamentaux des populations. Ainsi, les aéroports et les voies navigables ne sont pas assez accessibles au transport des marchandises et le déplacement des personnes.

En effet, le manque de la mise en place de nouveaux moyens de transport fluvial et leurs améliorations ne permettent pas l'intensification des échanges des biens et des services des personnes par le système de transport fluvial sur le Fleuve Logone. Les gares routières construites ne respectent pas les normes modernes pour stationner les véhicules. En réalité, nombreux<sup>142</sup> sont les parcs routiers mal positionnés et destinés à stationner les engins pour attendre les voyageurs.

---

<sup>141</sup> A. Dakalyo, "La stratégie nationale", p. 57.

<sup>142</sup> Mbaïramadji Philémon, 54 ans, enseignant, Moundou entretien du 18 novembre 2023.

Par ailleurs, les routes et l'aéroport<sup>143</sup> existants sont tellement limités. A titre d'exemple, l'aéroport de Moundou, situé dans le quartier Koutou ne répond pas confortablement à la qualité d'aéroport. Rares sont les avions qui atterrissent dans cet aéroport de ladite Province. En plus, l'étroitesse des infrastructures routières de transport constitue l'un des problèmes du système de transport dans cette unité administrative.

En ce qui concerne les engins mis en circulation sur la voie publique, certains sont assez usés. Pour certains véhicules, seul le propriétaire (chauffeur) détient le secret pour ouvrir les portières<sup>144</sup>. L'on se plaint souvent du mauvais état des véhicules et du comportement des chauffeurs sur la voie publique qui aboutissent à des graves accidents de circulation dans les villes. Certains de ces engins<sup>145</sup> datent de très longtemps et sont vulnérables aux accidents. Ainsi, les chauffeurs des véhicules en état de délabrement et d'autres usagers ne respectent pas les lois et les règlements qui régissent la circulation sur la voie publique et opèrent dans le transport illégal.

## **2. Une prédominance du transport clandestin**

Les transports sont un secteur d'activités économiques dont le fonctionnement demande l'intervention des acteurs étatiques. L'exercice de cette activité est régi par les règlements et les lois qui canalisent les actions des conducteurs. Dans la province du Logone Occidental, l'on va porter l'analyse sur les caractères de transport licite et clandestin.

### **a. Le transport formel**

Le transport formel est un type de transport règlementé et surveillé par les acteurs de la sécurité dans le Logone Occidental. Les opérateurs de ce transport sont les transporteurs légaux qui desservent en toute sécurité sur les lignes provinciales, nationales et internationales. Ils sont en droite ligne du respect des lois et des réglementations en vigueur. Ceux-ci paient régulièrement leurs factures qui leur donnent le droit de circuler librement sur la voie publique. Ils ne contournent pas les postes de contrôle dans leur déploiement sur le terrain et ne transportent pas les marchandises interdites. C'est ainsi qu'Ayoub Minen<sup>146</sup> disait que le transport formel est un transport public géré par les entreprises de transport légalement reconnues et soumises aux réglementations en vigueur. Ainsi, étant donné que les transporteurs sont en grande partie les entrepreneurs physiques, le transport licite reste limité,

<sup>143</sup> Mbaïramadji Philémon, 54 ans, enseignant, Moundou entretien du 18 novembre 2023.

<sup>144</sup> J. Géli, "Les transports au", p. 8.

<sup>145</sup> *Ibid.*

<sup>146</sup> M. Ayoub, "Transport routier formel et informel au Maroc", in <https://fr.slideshare.net/transport-routier-formel-et-informel-au-maroc>, consulté le 17 mars 2024.

faute des infrastructures de transport adéquates et des agents de la sécurité à maîtriser les usagers de transport.

### **b. Le transport clandestin**

Le transport illicite est un type<sup>147</sup> de transport des marchandises ou des personnes de manière illégale, en contrecarrant les lois et réglementations en vigueur par contournement. Le transport illégal peut être le trafic des marchandises interdites. Pour ce faire, les transporteurs impliqués dans le transport illégal utilisent différentes stratégies pour contourner les lois et règles qui encadrent le bon déroulement du secteur de transport.

En ce qui concerne leurs stratégies, certains transporteurs contournent les contrôles et les inspections en empruntant les itinéraires alternatifs pour éviter les points de contrôle connus selon Mbaïasemadji<sup>148</sup>. Cette réalité a été démontrée par Kengne Fodouop concernant les choix des lignes dans le transport clandestin. Pour cacher les marchandises illites, les transporteurs illégaux utilisent les moyens de dissimulation. En plus, ils s'opèrent dans l'illégalité et falsifient des documents tels que les factures, les permis de conduire, la licence de transport pour donner l'apparence de la légalité à leurs activités. Cette manière leur permet de contourner les contrôles et de faire passer les marchandises illégales comme légales.

Il faut noter que la plupart des acteurs<sup>149</sup> qui sont dans le transport illicite collaborent avec les agents de la sécurité pour les corrompre. C'est dans cette optique que les transporteurs illégaux s'associent à des fonctionnaires corrompus ou à des employés des autorités de contrôle pour obtenir des informations privilégiées et des avertissements sur les contrôles à venir. Cela les permet de faciliter le passage des marchandises illégales sans être détectés. Ils utilisent des véhicules non enregistrés pour éviter d'être détectés et tracés en cas des infractions commises dans les lieux de transport. L'autre stratégie utilisée, se rapproche de celle décrite par Stéphane Carré<sup>150</sup> qui est la stratégie de dissimulation sophistiquée. Elle permet de cacher les marchandises illégales. Cette stratégie permet d'inclure la mise en place des compartiments secrets dans les véhicules par les transporteurs non enregistrés. Ils empruntent le plus souvent les routes moins surveillées afin de faciliter le passage des marchandises interdites sans être tenues par les agents de sécurité.

---

<sup>147</sup> Kengne Fodouop, “ Les transports clandestins autour de Yaoundé”, *Revue de Géographie*, Les cahiers d'Outre-Mer, 1985, pp. 175-195.

<sup>148</sup> Mbaïasemadji, 76 ans, secrétaire de la Mairie de Moundou, Moundou entretien du 23 novembre 2023.

<sup>149</sup> Soussouf Hisene, 48 ans, commerçant, Deli entretien du 29 novembre 2023.

<sup>150</sup> S. Carré., “Itinérance et dissimulation d'emplois dans les transports”, *Revue de la Recherche Juridique-Droit prospectif*, Presses Universitaires d'Aix-Marseille, 2018, pp. 20-25.

Toutefois, ce type de transport illicite<sup>151</sup> présente un impact considérable sur les entreprises et les particuliers de transport formel. Cet impact se traduit par la perte des revenus et crée une concurrence déloyale pour les entreprises légales qui opèrent dans le même secteur économique. Lorsque les activités illicites se développent, les entreprises légales perdent des clients et des revenus. Le transport informel est souvent associé à l'évasion fiscale et à la fraude. Les opérateurs de transport clandestin sont rarement déclarés et souvent ils ne paient pas leurs taxes. Il en demeure que l'usage frauduleux de transport prive le gouvernement des revenus importants. On assiste au développement des transports urbain et interurbain.

### **3. Le développement progressif des transports urbain et interurbain**

Dans les années 1980, le transport dans le Logone Occidental est beaucoup plus rural. Sur le fleuve Logone, les pirogues conduites par les piroguiers permettaient aux populations de transporter leurs produits et assurer leur déplacement dans le centre urbain. Le transport fluvial était perçu comme le seul mode de transport pour désenclaver les populations traversées par le Fleuve Logone. Les habitants en provenance des campagnes parviennent dans les villes par ce type de transport rural. Pourtant, les années suivantes sont marquées par la croissance démographique et le développement des réseaux de transport terrestre rendant plus accessibles les transports urbain et interurbain dans la Province du Logone Occidental.

Pour le transport urbain, il se repose en grande partie sur la mobilité urbaine. Cette mobilité ne peut être assurée, sinon maîtrisée que par le système de transport intégré pour faciliter le déplacement urbain. C'est dans cette logique que le Groupe<sup>152</sup> de la Banque Africaine de Développement accompagne les Etats dans le projet de nouvelle stratégie du développement par les moyens de transport urbain. Toutefois, l'investissement du pouvoir public dans la construction du réseau de transport a permis l'intensification de transport interurbain. Le transport des marchandises et le déplacement des passagers sont au cœur du transport interurbain. Selon Djérambaye<sup>153</sup>, le transport interurbain est perçu dans la Province du Logone Occidental comme indispensable sinon, indéniable pour l'intégration socio-économique et politico-culturelle.

---

<sup>151</sup> Kengne Fodouop, "Les transports « clandestins », p. 175.

<sup>152</sup> Groupe de la Banque Africaine de Développement, "Transport urbain au Nigéria : Faciliter la mobilité urbaine à Abuja", in <https://www.afdb.org/fr/projets/transport-urbain-au-nigeria-facilite-la-mobilite-urbaine>, consulté le 17 mars 2024.

<sup>153</sup> Djérambaye, 57 ans, commerçant, Dodjé entretien du 22 novembre 2023.

En somme, ce chapitre portait sur les acteurs du système de transport dans la Province du Logone Occidental et leurs activités. Il était question d'identifier les acteurs étatiques intervenants dans le développement du secteur des transports. Il a été dit dans cette première partie que, l'investissement dans le secteur de transport est assuré par les acteurs de la planification et du développement des infrastructures de transport. Ce sont le Ministère des infrastructures de transport et de désenclavement, le Ministère des transports et des travaux publics, de l'économie et du budget etc. L'on a en plus noté que, les uns sont impliqués dans l'amélioration et la réhabilitation des réseaux de transport. Ils sont entre autres les acteurs étatiques et les Bailleurs de fonds. Pour assurer la sécurité des infrastructures de transport et les usagers, les agents de sécurité ont été répertoriés. La deuxième grande partie de ce chapitre traitait des acteurs non étatiques intervenants dans le système de transport. L'on a montré que, la plupart des acteurs privés qui s'occupent de l'organisation de transport sont les entrepreneurs économiques. Ainsi, deux catégories d'entrepreneurs économiques ont été retenues dans cette analyse. Les entrepreneurs économiques moraux constitués des entreprises de transport et les entrepreneurs économiques physiques regroupés des personnes qui se déploient sur le terrain avec leurs propres engins. Par la suite, les syndicats et les associations ont fait l'objet d'analyse dans cette partie. Les uns étaient des syndicats connus et légalisés et les autres sont les organisations informelles moins connues. Il était ressorti dans cette même partie que, les usagers sont au cœur du fonctionnement et du développement des entreprises des opérateurs économiques dans la Province du Logone Occidental. Dans la dernière et troisième grande partie, l'on a retenu que l'état délabré des infrastructures de transport constitue un problème pour ce secteur d'activité. Il découle de cet examen que, les routes et l'aéroport existants sont vraiment limités et insuffisants et certaines gares routières ne sont pas bien construites. Cette réalité est observée pour certains parcs routiers destinés à stationner les engins. Enfin, il a été noté que, le transport illégal surpasse le transport formel qui est resté peu développé et limité. Mais dans les quatre dernières décennies, avec l'investissement dans ce secteur, l'on assiste progressivement au développement des activités liées au transport.

Ainsi, les investissements dans le secteur de transport et le développement du système de transport contribuent à la croissance économique et sociale en multipliant les opportunités d'emplois à la population.

**CHAPITRE III : LA CONTRIBUTION DU TRANSPORT AU  
DÉVELOPPEMENT SOCIO-ÉCONOMIQUE DANS LA  
PROVINCE DU LOGONE OCCIDENTAL**

Après le passé entremêlé des guerres civiles de 1979, le Tchad disposait de peu d'infrastructures de transport. Pourtant, la nécessité de répondre à la mobilité des hommes, des biens et des informations est une condition indéniable au progrès économique. C'est ainsi que dans les années 1980-2003 avec les ressources pétrolières, le gouvernement tchadien et ses partenaires ont commencé à investir dans l'amélioration des réseaux de transport. Cet investissement dans le cadre du développement des infrastructures de transport constitue un levier pour répondre aux besoins de la mobilité des biens et des personnes par le transport. Les transports ont d'autres opportunités non seulement pour la création d'emplois mais, ils jouent aussi un rôle prépondérant dans le raffermissement des lieux géographiques. Ils jouent également un rôle capital dans le développement des activités économiques et facilitent l'accès aux marchés nationaux et internationaux.

Le présent chapitre porte sur la contribution du transport au développement socio-économique dans la Province du Logone Occidental et se divise en trois grandes articulations. La première articulation analyse l'apport du transport à l'essor économique. La deuxième articulation quant à elle, s'intéresse à l'incidence du transport sur le développement social. Enfin, la dernière articulation s'attache aux problèmes causés par le développement des moyens de transport dans le Logone Occidental.

## **I. APPORT DU TRANSPORT À L'ESSOR ÉCONOMIQUE**

Au Tchad, le secteur de transport participe à la performance économique du pays à travers plusieurs aspects. Que ce soit au niveau national ou dans la Province du Logone Occidental, le transport facilite les échanges. Il contribue au désenclavement et la création des emplois essentiels à l'essor économique de la Province.

### **1- Le transport des biens et le développement des échanges**

Economiquement parlant, le transport joue un rôle important en facilitant les activités commerciales, la conquête et les interactions sociales, tout en consommant une part considérable. Dans la Province du Logone Occidental, le transport est considéré comme un bien et un service économique pour ses populations. Il est responsable du déplacement physique des marchandises tout au long de la chaîne logistique. Il permet aussi de transporter les produits depuis les fournisseurs jusqu'aux centres de distribution, puis vers les magasins ou directement chez les clients. Pour un bon développement économique, les populations doivent se déplacer à moindre coût. Elles reçoivent des produits venant des divers horizons et qu'elles envoient vers les zones bénéficiaires. Tout cela n'est possible que grâce aux voies de

communication et des moyens de transport adéquats et sûrs<sup>154</sup>. Le transport routier par exemple, avec la naissance des agences des voyages constitue un grand tournant dans le secteur économique. Car il favorise la fluidité des échanges interrégionaux. La construction des routes a conduit aussi à l'amélioration, voire l'entretien des pistes de désenclavement. C'est ce qui entraîne parfois une baisse du frais de transport et une augmentation des revenus nationaux, notamment à l'ère de l'exploitation du pétrole tchadien. Le transport contribue effectivement à la croissance économique. Les populations situées<sup>155</sup> tout au long des grands axes sont motivées grâce à l'amélioration des infrastructures routières. Dès lors, celles-ci ont été engagées dans la production et l'évacuation de leurs produits vers les grands marchés. Pour Hissene Ali Mahamat<sup>156</sup> et Remadji Claudine<sup>157</sup>, sans le transport, leurs activités de transport des marchandises ne doivent pas être possibles. Le transport permet aux populations d'accroître leurs revenus et par conséquent, d'améliorer de leur pouvoir d'achat.

Pour paraphraser Dokalyo Alphonse<sup>158</sup>, le transport est ce qui permet qu'un pays puisse fonctionner comme espace de production et d'échanges des biens, mais aussi comme espace socio-culturel. Ainsi, rapprocher les différentes zones des commercialisations provinciales et de satisfaire surtout les besoins de la couche défavorisée vivant dans les centres urbains, le transport est un canal nécessaire. En réalité, il joue un rôle indispensable dans l'activité économique. Cette idée a été démontrée par Georges Houekpoeha<sup>159</sup>. Selon lui, sans accès physique aux ressources et aux marchés par le transport, la croissance économique et le développement sont impossibles. Le transport fait partie des objectifs du développement durable. Il assure la mobilité des biens et des personnes créant ainsi l'accès aux marchés provinciaux, nationaux et internationaux.

Aujourd'hui avec l'avènement de la mondialisation, la mobilité s'est intensifiée partout dans le monde. Les personnes et les marchandises circulent dorénavant en grande quantités et plus en plus rapides. Ces échanges sont vitaux pour la vie économique et

---

<sup>154</sup> Gouvernement de la République du Tchad, *Stratégie de développement du secteur de transport au Tchad, dans la Table ronde de Genèse IV : Réunion sectorielle sur les transports, de l'habitat et de l'urbanisme*, N'Djamena, 1999, pp.94-95.

<sup>155</sup> *Ibid.*

<sup>156</sup> Hissene Ali Mahamat, 45 ans, commerçant, Deli entretien du 29 novembre 2023.

<sup>157</sup> Remadji Claudine, 39 ans, commerçante, Kirim-Kirim entretien du 28 novembre 2023.

<sup>158</sup> A. Dokolyo, "La stratégie nationale" p.58.

<sup>159</sup> G. Houekpoeha., "Analyse de la contribution du secteur des transports à la croissance économique au Bénin", Licence en Marketing, Université d'Abomey, in [https://www.memoireonline.com/05/19/10825/m\\_Analyse-de-la-contribution-du-secteur-des-transports-a-la-croissance-economique-au-Benin3.html](https://www.memoireonline.com/05/19/10825/m_Analyse-de-la-contribution-du-secteur-des-transports-a-la-croissance-economique-au-Benin3.html), consulté le 21 mars 2024.



l'organisation de l'espace tchadien<sup>160</sup>. Dans une économie moderne comme la nôtre, le transport joue un rôle prépondérant en facilitant les échanges entre les agents économiques. Située aux confins du Cameroun, la Province du Logone Occidental est un carrefour commercial. Ses principales transactions extérieures se font avec certaines villes comme Ngaoundéré et Douala. Sa proximité avec le Cameroun, le transport sur cet axe a permis le développement des activités informelles dans la ville de Moundou. Ce qui conduit progressivement au passage d'une économie locale de subsistance à une économie purement extravertie. En réalité selon Dara Philippe<sup>161</sup>, de nombreux produits en provenance du Cameroun inondent la Province du Logone Occidental, voire d'autres Provinces du Tchad. À titre d'exemple, les bois de construction, les ciments en un mot, les marchandises nécessaires pour la construction des maisons proviennent du Cameroun. Puis, s'ajoutent les petits articles en provenance du Cameroun et vendus sur les marchés de la Province du Logone Occidental. Ainsi, les productions agricoles en grande partie tels que l'arachide, les sésames et autres sont exportés de Moundou à Ngaoundéré. Le nombre des détaillants augmente dans l'environnement économique ou le principe d'intégration régionale favorise la libre circulation des biens commercialisés.

Toutefois, le transport comme vecteur de facilitation des échanges commerciaux est un outil d'intégration des diverses régions. C'est une ouverture pour les cités précédemment cloisonnées et il permet l'élargissement des marchés nécessaires au développement de l'économie de ladite province. Il permet une meilleure utilisation des facteurs de production dont l'accessibilité ou la mobilité ont été accrues<sup>162</sup>. Que ce soit en termes de déplacement des biens ou des échanges, il a toujours un impact considérable sur l'essor de l'économie tchadienne. Le développement économique, correspond toujours à une intensité accrue des échanges et est conditionné par les moyens de transport efficaces. Raison pour laquelle, le secteur du transport est classé parmi les principales économies du Tchad selon Haoua Acyl Ahmat<sup>163</sup>.

Pour jouir abondamment des possibilités que génère le transport, il faut totalement désenclaver la province afin de diversifier le développement socio-économique.

---

<sup>160</sup> P. Huillier, "Le problème de", p. 62.

<sup>161</sup> Dara Philippe, 54 ans, enseignant et usager de transport, Kirim-kirim, entretien du 28 novembre 2023.

<sup>162</sup> M. Njanké Tatchou, "Transport et échanges commerciaux dans les pays de la CEMAC," Mémoire de Master en économie des transports, Université de Yaoundé II/Soa, 2008, pp. 1-3.

<sup>163</sup> A. A. Haoua, "L'émergence du Tchad passe par le développement complémentaire des trois modes de transport à savoir aérien, routier et ferroviaire," *Revue de l'économie*, n°2, 2017, p.11.

## 2. Le désenclavement des zones de production

Le désenclavement est un processus d'aménagement<sup>164</sup> du territoire par lequel on rend une localité, une zone accessible. Très souvent, la construction des infrastructures de transport et l'intégration effective du système de transport constituent fondamentalement le facteur du désenclavement. C'est ainsi que le désenclavement par le transport permet de régler le problème de discontinuité entre les sociétés et crée un dynamisme économique nouveau. Dans cette réalité, le désenclavement des zones de production<sup>165</sup> par l'intervention du système de transport dans la Province du Logone Occidental reste le seul moyen par lequel les populations rurales précédemment enclavées s'insèrent dans les circuits économiques. Le transport joue un rôle primordial dans la croissance économique grâce à l'interconnexion entre les espaces géographiques. Ce qui peut avoir l'impact positif sur le développement des activités agricoles.

### a. Le rôle du transport dans l'intégration des zones agricoles

Le transport est un secteur très important pour répondre aux besoins fondamentaux des populations. Il est un creuset du développement économique par son rôle de raccordement<sup>166</sup> des lieux cloisonnés. Le désenclavement des zones rurales et urbaines de production par le système de transport effectif a un impact direct sur le développement économique grâce à l'acheminement des produits agricoles dans les différents centres des marchés.

Toutefois, dans la Province du Logone Occidental, l'élargissement du réseau de transport et surtout routier a permis l'extension des marchés en désenclavant dans les zones rurales. L'accessibilité dans les zones agricoles par le transport renforce la rentabilité des agro-producteurs. Dans les départements de Ngourkosso, de Guéni par exemple, les agriculteurs ont vu leur production agricole augmenter. Cette situation est similaire dans les autres localités desservies par le système du transport. Cette augmentation est due au désenclavement de nombreuses zones de production en milieu rural qui sont devenues accessibles par le transport. Ceci permet aux agriculteurs de transporter leurs produits agricoles au centre urbain. Selon Ndjimtoloum Jérémie<sup>167</sup>, le désenclavement par le transport

---

<sup>164</sup> T. Noyoulewa, "Enclavement et développement des zones rurales d'Afrique subsaharienne : recherche bibliographique", Mémoire de DEA en Géographie, Université de Lomé Togo, 2006", in [https://www.memoireonline.com/01/12/5192/m\\_Enclavement-et-developpement-des-zones-rurales-d'Afrique--subsaharienne-recherche-bibliographique](https://www.memoireonline.com/01/12/5192/m_Enclavement-et-developpement-des-zones-rurales-d'Afrique--subsaharienne-recherche-bibliographique), consulté le 21 mars 2024.

<sup>165</sup> Nouveau Partenariat pour le Développement de l'Afrique, *Désenclavement des zones de production en milieu rural*, Tchad, vol 3, 2005, p. 13.

<sup>166</sup> *Ibid.*

<sup>167</sup> Ndjimtoloum Jérémie, 69 ans, cultivateur, Koutou entretien du 25 novembre 2023.

en milieu rural présente assez des avantages. Ces avantages sont entre autres l'accès aux marchés et dans les villes. Il a un effet positif et dynamique sur le tissu économique des marchés primaires et secondaires. Le transport est un instrument de collecte de produits agricoles, d'élevage, de la pêche et du bois. C'est ainsi que les moyens de transport adéquats sur les routes et pistes rurales en bon état permettent l'évacuation des produits agricoles vers les marchés et les centres urbains. La photo ci-dessous présente le transport des produits agricoles de localité Krim-Krim dans le centre de consommation.

**Photo 9** : les sacs de céréales chargés dans le camion



**Source** : cliché de Houvounsadi Dimma, le 28 novembre 2023.

Cette photo montre les sacs des céréales chargés dans la voiture par les dockers. Ces sacs des céréales proviennent de la localité de Krim-Krim, l'une des zones rurales de production sont destinés à ravitailler les populations urbaines de la ville de Moundou.

Cependant, étant donné que la Province du Logone Occidental est une zone par excellence de l'agriculture, le transport comme instrument de distribution a permis le développement des productions du secteur agricole qui constitue l'une des sources de revenus la plus importante des populations rurales. En plus, d'autres activités économiques se multiplient et cela permet aux populations de se lancer dans les petits commerces.

### 3. La création des emplois et la réduction de chômage

Le transport joue un rôle catalyseur dans la diversification des activités économiques en offrant des multiples opportunités à la population<sup>168</sup>. C'est un secteur dans lequel l'on doit mettre l'accent sur la politique et l'intervention en matière de construction des infrastructures de transport afin de stimuler la croissance économique. L'intervention de divers acteurs dans l'amélioration du transport et notamment le transport routier a pour effet la réduction du chômage. Ainsi, deux types d'emplois retiennent notre attention dans cette analyse. Il s'agit de l'emploi direct et indirect dans le domaine du transport.

#### a. Les emplois directs du transport

Le transport en général et celui routier en particulier crée des emplois pour les chauffeurs, les convoyeurs et les apprentis chauffeurs. En ce qui concerne les chauffeurs des véhicules, la conduite est l'un des premiers emplois que génère le transport des marchandises et des personnes. Pour ce faire, tous les engins mis en circulation sur les infrastructures emploient au minimum un chauffeur. Alors dans la Province du Logone Occidental, il existe une multitude des entreprises de transport créées par les entrepreneurs économiques. Les chauffeurs des véhicules reçoivent un salaire. Pour Abakar Abdoulaye<sup>169</sup>, le salaire reçu, permet à ceux-ci de pouvoir à leurs besoins vitaux ainsi que les besoins de leur famille. En plus, le revenu varie selon les distances parcourues par les conducteurs. Dans la Province, il y a les chauffeurs qui assurent la liaison provinciale, nationale et internationale. Il y a d'autres qui sont payés à hauteur de 10% des recettes générées par jour. À cela, s'ajoute le rôle des convoyeurs des véhicules. Étant considérés comme les représentants des transporteurs, les convoyeurs sont chargés de percevoir les tarifs de transport auprès des passagers et les commerçants qui désirent de transporter leurs marchandises d'un point à un autre. Le secteur de transport a en effet permis d'employer un nombre important des convoyeurs dans ladite province.

Parlant des apprentis chauffeurs, il faut noter que ceux-ci sont les suppléants des conducteurs sinon les subordonnés. Les tâches qu'exercent ces derniers consistent à aider les chauffeurs dans l'entretien des automobiles ainsi que le chargement des bagages au point d'embarquement et de la destination. Dans le cadre du transport des marchandises, chaque

---

<sup>168</sup>E. Libourel, M. Schorrung, " Impacts et effets territoriaux des transports", *Revue de Géographie des transports*, 2022, pp. 2-4.

<sup>169</sup> Abakar Abdoulaye, 44 ans, chauffeur, Moundou entretien du 17 décembre 2023.

chauffeur<sup>170</sup> peut employer plusieurs personnes pour le chargement et le déchargement des marchandises tels les gros porteurs et les camions. La photo ci-après vient consolider l'idée de chargement des marchandises agricoles dans le camion.

**Photo 10** : Chargement des marchandises dans le camion.



**Source** : cliché de Houvounsadi Dimma, le 22 novembre 2023.

Cette photo illustre le chargement des produits agricoles dans le camion. Dans cette même photo, ce sont les ouvriers qui sont chargés de porter les sacs afin de les mettre dans le véhicule. Ces produits agricoles chargés dans le camion (ville de Moundou), dans la Province du Logone Occidental ont pour le lieu de destination le Cameroun, pays frontalier du Tchad.

Toutefois, la différence qui existe entre les apprentis chauffeurs et les chauffeurs est la suivante : les chauffeurs sont mieux rémunérés que les apprentis. En plus des chauffeurs des véhicules automobiles, l'on peut également évoquer les conducteurs des mototaxis notamment les *clandomens*. À cause de son revenu, l'activité des mototaxis donne des emplois à de nombreuses personnes. À cet effet, dans la capitale de la Province du Logone Occidental, le nombre des *clandomens* est devenu pléthorique. Et chacun d'eux est énuméré par rapport à

<sup>170</sup> Abakar Abdoulaye, 44 ans, chauffeur, Moundou entretien du 17 décembre 2023.

cette activité. Celle-ci permet aux *clandomens* de subvenir à leurs besoins selon Dionkoudou Aimé<sup>171</sup>. Cependant, en dehors des emplois directs de transport, l'on peut mentionner également les emplois indirects ou connexes.

### **b. Les emplois indirects de transport**

Un système de transport bien effectif crée les emplois directs, mais également il offre aussi les emplois complémentaires. Dans cette partie de l'étude, il s'agit d'analyser les emplois connexes des transports dans la Province du Logone Occidental.

En effet, l'emploi indirect issu<sup>172</sup> de transport routier dans la Province, résulte surtout de l'entretien ou la réparation des véhicules. C'est dans ce processus de maintenir l'état des véhicules des transporteurs que plusieurs parcs et des garages sont nés. Au niveau du Logone Occidental, l'on assiste à un nombre incontrôlé des parcs et des garages pour assurer la maintenance des véhicules motorisés. Ces types des garages sont destinés pour la réparation des véhicules qui emploient une pluralité de personnes.

Pour ce faire, le transport routier des marchandises et des voyageurs ne peut être effectif sans le recours à la demande de carburant pour faire fonctionner les véhicules. Raison pour laquelle, la vente du carburant est considérée comme un emploi complémentaire à l'activité de transport. Ce lien de complémentarité existe lorsque tous les véhicules de transport ont besoin de carburant afin de pouvoir circuler. C'est pour cette raison qu'on assiste à la prolifération de ventes détaillées de carburant au bord des routes. Selon Ahmat Abdou<sup>173</sup>, la vente de carburant au bord des routes permet de couvrir les besoins quotidiens de ceux impliqués dans cette activité, de payer les droits universitaires de leurs enfants et de prendre en charge leur famille. Ensuite, on dénombre assez de stations-services de vente de carburant dans la Province du Logone Occidental qui emploient une multitude de personnes. Cette manière d'employer les jeunes permet de réduire le chômage dans cette unité administrative du pays. La photo ci-après illustre la vente de carburant dans la station-service.

---

<sup>171</sup> Dionkoubou Aimé, 38 ans, mototaxi, Dodjé entretien du 20 novembre 2023.

<sup>172</sup> Le secteur de transport est une activité très importante et génère assez de revenus. Il peut à lui seul occasionner de divers emplois à la population. La population peut en outre se lancer à saisir les emplois connexes qui découlent de ce secteur afin de tirer les intérêts.

<sup>173</sup> Ahmat Abdou, 29 ans, étudiant et vendeur d'essence, Moundou entretien du 16 novembre 2023.

**Photo 11** : Vente de carburant dans la station



**Source** : Cliché de Houvounsadi Dimma, 17 novembre 2023.

La présente photo montre la station-service de vente de carburant. Étant donné que, le transport est un secteur d'activité qui crée des emplois, la vente de carburant est une activité née du fait que, les véhicules ne doivent pas circuler sans que l'on puisse mettre du carburant. Ainsi, l'on ne peut estimer le nombre des personnes qui sont employées dans les stations-services de vente de carburant dans la Province du Logone Occidental.

En plus, il ressort de cette étude que, le transport a un impact positif sur le développement de petit commerce au bord des routes<sup>174</sup>. Très souvent dans les gares routières des voyageurs et les parcs, les vendeurs et vendeuses sont assez nombreux. C'est ce qui revient à dire que, ces endroits ont un effet sur le développement des activités commerciales selon Goidji Monique<sup>175</sup>. Ainsi, en raison de l'arrivée des véhicules dans la gare routière ainsi que les parcs, l'on assiste à une transformation des alentours en un marché. Ces activités connexes liées au développement du transport (notamment routier), tendent de prendre plus de l'ampleur. Les photos ci-dessous, montrent les vendeurs ambulants au tour de la gare routière d'une part et les vendeuses assises devant la gare routière d'autre part.

<sup>174</sup> S. Mariam, "Transports routiers et", p. 81.

<sup>175</sup> Goidji Monique, 61 ans, Moundou entretien du 17 novembre 2023.

**Photo 12 :** Vendeurs et vendeuses ambulants aux alentours et devant la gare routière



**Source :** Cliché de Houvounsadi Dimma, le 17 novembre 2023.

Ces photos montrent le petit commerce qui se développe de nos jours dans la gare routière. Ce lieu réservé au stationnement des véhicules est transformé en un marché à l'arrivée de bus. La photo **A** présente les vendeurs ambulants dans la gare routière de Moundou. Ainsi, la photo **B** montre deux vendeuses assises et deux autres vendeurs qui se sont tenus debout devant cette même gare routière.

Ainsi, on peut dire que le transport routier joue un rôle indispensable sinon prépondérant dans la réduction du chômage dans la Province du Logone Occidental. Durant la période intense de transport des marchandises agricoles, les agents économiques<sup>176</sup> se mobilisent à stocker les produits agricoles. Pour rendre les marchandises achetées plus propres, les entrepreneurs économiques font recours à la demande de main-d'œuvre. Ce recours à la main-d'œuvre consiste à vanner en dégageant la paille dans les produits agricoles transportés par les camions au sein des lieux de stockage. Les marchandises agricoles généralement concernées par cette activité sont entre autres, l'arachide, les céréales, le riz et le sésame. La photo ci-dessous présente les personnes employées par l'un des entrepreneurs économiques de la place (Moundou), Ibrahim Abakar.

<sup>176</sup> Au cours du novembre, les entrepreneurs économiques investissent dans le stockage des produits agricoles. Ceux-ci stockent les produits tels que l'arachide, le mil, les céréales et le sésame. Les marchandises agricoles achetées et transportées dans le lieu de stockage contiennent de la paille. Pour garantir la durée des marchandises destinées à être stockées, les agents économiques font l'appel à la main-d'œuvre afin de rendre propres ces produits agricoles en dégageant la paille.



**Photo 13** : Main-d'œuvre recrutée pour vanner le sésame



**Source** : Cliché de Houvounsadi Dimma, le 23 novembre 2023.

La présente photo, réitère l'importance du secteur de transport dans le développement et la création des activités diverses. Avec le nombre des personnes employées, il convient de dire que le transport effectif et à bon marché réduit le taux de chômage dans la Province du Logone Occidental.

Toutefois, il se dégage l'idée que, le transport est un facteur de développement des activités économiques, mais et surtout, il impacte positivement sur le développement social.

## **II- IMPACT POSITIF DU TRANSPORT SUR LE DÉVELOPPEMENT SOCIAL DANS LE LOGONE OCCIDENTAL**

Les transports comme un levier de développement des activités économiques, sont indispensables au développement social de population désenclavée par le système de transport bien flexible. Dans cette partie, l'on s'intéresse à analyser l'accès de personnes aux services sociaux de base, l'autonomisation des acteurs privés et la circulation des idées et de l'information par les transports.

## 1. La facilitation de l'accès aux services sociaux de base

Le transport joue un rôle très important dans le développement social. L'apport du secteur de transport dans l'amélioration des conditions de vie fait partie intégrante des ambitions de classe dirigeante. Il convient de souligner que, le transport facilite non seulement le déplacement des biens et des personnes, mais il constitue en même temps un moyen de désenclavement tant au niveau national que provincial.

En effet, dans la Province du Logone Occidental, les services sociaux de base visés par les planificateurs du développement social comprennent l'accès à l'eau potable, à l'éducation et aux soins de santé essentiels. L'on peut ajouter les installations d'hygiène, à l'énergie et aux filets sociaux, autrement appelés les régimes de protection sociale. Alors, se déplacer pour la nécessité d'instruction, exige un moyen de transport. Pour certains centres éducatifs éloignés, le transport routier scolaire permet<sup>177</sup> aux élèves de se rendre plus vite au lieu de formation. Les bus par exemple constituent un moyen de déplacement rapide pour les apprenants et les salariés. Ils sont considérés comme des pourvoyeurs d'emplois et contribuent d'une manière ou d'une autre au développement social. S'agissant de la mobilité des enfants en milieu rural, ceux-ci connaissent des véritables difficultés à se rendre à l'école. Par manque de moyen de transport<sup>178</sup>, beaucoup d'entre eux abandonnent souvent les cours et préfèrent faire d'autres choses. Cette situation est également observée chez les étudiants au cours de leur déplacement pour accéder aux institutions universitaires. Selon Modji Gizielle<sup>179</sup>, pendant ces dernières décennies, l'amélioration du secteur de transport a permis aux élèves et aux étudiants de bénéficier d'un mode de déplacement adéquat. Il est vrai que chaque structure ou établissement doit définir sa propre politique en matière de transport, mais tout concourt au bien-être social. C'est dans cette optique que les institutions universitaires du Tchad ont mis les bus à la disposition des étudiants afin de faciliter le déplacement rapide dans les Universités. La photo ci-après présente les étudiants et leur bus de transport.

---

<sup>177</sup> O. Diaz, Transport, pauvreté et accès à l'éducation dans les villes subsahariennes. Le cas de Conakry, "Colloque du Grerbam", Développement local, compétitivité et attractivité des territoires, 2006, du 4-6 septembre, pp. 3-6.

<sup>178</sup> Dans le Logone Occidental, l'inaccessibilité due au manque de moyen de transport constitue un frein pour le niveau de scolarisation des enfants. Très souvent, les enfants en milieu rural abandonnent les cours en raison du manque d'accès adéquat aux centres éducatifs. Alors, l'amélioration du transport en milieu scolaire permet l'accès des enfants à l'école.

<sup>179</sup> Modji Gizielle, 26 ans, étudiante, Moundou entretien du 16 novembre 2023.

**Photo 14 :** Transport des étudiants dans l'Université de Moundou/Tchad.



**Source :** Cliché de Houvounsadi Dimma, le 16 novembre 2023.

La présente photo donne une lecture globale sur le rôle du transport routier dans la facilitation du déplacement des étudiants dans les Universités. Ici, les étudiants de l'Université de Moundou sont en rang pour entrer dans leur bus de transport.

L'éducation est un droit fondamental, un puissant vecteur du développement et l'un des meilleurs moyens de réduire la pauvreté mentale, de promouvoir l'égalité entre les sexes et de faire progresser la paix et de la stabilité. Les transports dans leur ensemble, jouent également un rôle essentiel dans la démocratisation et l'égalité des chances entre les zones rurales et urbaines. Ils facilitent le déplacement des certaines personnes notamment les salariés et les usagers des services administratifs.

En outre, le secteur des transports est crucial pour la participation de la société, notamment en matière de développement durable. Les transports sont conçus comme un vecteur de prévention des traumatismes et des maladies, la promotion de la santé, la qualité et de la viabilité de l'environnement. À titre d'exemple, le transport commun actif a ses bienfaits qui résident au niveau de la santé physique et mentale. Le transport en commun est conçu comme un loisir pour les usagers. Il permet de réduire les risques de cardiopathie, d'accident vasculaire cérébral et d'hypertension. En matière de santé mentale, les voyageurs sont plus actifs lors du transport en commun. C'est ce qui leur permet d'être en bonne humeur et réduire le stress.

Le transport facilite l'amélioration des conditions éducatives et sanitaires tout en touchant d'autres activités qui sont le loisir et l'hygiène. Comme le dit Wackerman<sup>180</sup>, " le tourisme implique le transport puisqu'il exprime le loisir en déplacement à l'extérieur du domicile". Ainsi, le transport était et demeure un élément clé au service du tourisme. Le transport agit sur le choix des touristes et il détermine le développement touristique. Il est vrai que la valeur du transport dans le secteur du tourisme est capable à plus d'un titre, mais le loisir et hygiène sont parfois intimement liés et tout ceci nécessite un accès adéquat à l'eau potable.

Pour atteindre les Objectifs du Développement Durable, le Gouvernement tchadien a doté la Province du Logone Occidental d'un Schéma Directeur de l'Eau et de l'Assainissement(SDEA) en 2015. Le SDEA<sup>181</sup> pour sa part, essaie de poursuivre ces objectifs afin d'accéder aux services sociaux appropriés parmi lesquels, l'accès à l'eau potable, un service prioritaire. Ainsi, il faut souligner que l'accès à l'eau potable a atteint un pourcentage important grâce à l'amélioration des infrastructures de transport. À cet effet, plusieurs forages qui ont été réalisés et parfois, l'approvisionnement en eau nécessite la contribution du secteur de transport routier. C'est par l'intermédiaire du transport que certains projets d'amélioration d'eau ont atteint les zones reculées tout comme l'accès à l'énergie, depuis les sites de production, l'électricité suit d'abord les lignes de réseau routier de transport. Que ce soit par les voies aériennes ou terrestres, les activités de production énergétiques sont effectives grâce à l'implication du transport. L'utilisation et la distribution de l'électricité dépendent des moyens de transport. À titre d'exemple, le domaine du transport est impliqué dans la mise en œuvre des projets d'accroissement d'accès à l'énergie au Tchad. En plus, l'expansion du réseau électrique se fait à travers le défrichement, l'ouverture et l'aménagement des chemins d'accès. Une chose est certaine, le taux d'accès à l'électricité demeure inférieur à 10% malgré la contribution du transport. Cela est dû au manque de transport.

Pour aborder enfin la protection sociale, la route permet une ouverture aux acteurs internationaux qui travaillent au Tchad en général et Logone Occidental en particulier notamment pour la protection des personnes vulnérables. À ce titre, l'on note la présence de certaines Organisations non Gouvernementales(ONG) comme la *World Vision*, Care

---

<sup>180</sup>I. Dostaler et al, "Tourisme et le transport : vers une vision intégrée, Teros," *Revue de Recherche en Tourisme*, 2013, p. 32.

<sup>181</sup> Groupe de la Banque Africaine de Développement, Programme d'approvisionnement en eau potable et l'assainissement en milieux semi urbain et rural de onze zones régions au Tchad, Rapport d'évaluation de projet, 29/11/2022.

International(CI) et *Oxford Committee for relief famine(OXFAM)*. Ces organismes ont contribué au développement social et plus précisément dans les services sociaux de base grâce au moyen de déplacement qu'est le transport. Toutefois, il apparaît aussi nécessaire que les ressources financières en provenance du secteur de transport donnent lieu aux opérateurs privés de transport de devenir indépendants.

## **2. Autonomisation des acteurs privés de transport**

Au Tchad en général et dans la Province du Logone Occidental en particulier, le secteur du transport permet aux acteurs privés de gagner en temps réel de leur investissement dans l'amélioration de ce secteur d'activité. Ils investissent souvent dans l'organisation du transport afin de pouvoir assurer la continuité de la liaison entre les différentes lignes desservies par le système de transport. En effet, l'autonomisation des acteurs privés de transport est le processus<sup>182</sup> par lequel un opérateur privé, ou un groupe de personnes acquiert la maîtrise des moyens qui lui permettent de conscientiser, de renforcer son potentiel et de se transformer dans une perspective de développement, d'amélioration de ses conditions de vie et de son environnement. L'autonomisation des acteurs privés de transport peut être entendue comme un critère important et fréquent de sélection aux projets de développement grâce aux ressources financières issues de l'investissement dans le transport.

Au niveau de la province du Logone occidental, beaucoup des acteurs privés interviennent dans le système de transport. Ainsi, l'investissement de ces derniers a permis à certains de trouver une stabilité sociale. Aujourd'hui, il est quelque fois difficile d'estimer les ressources financières que cette activité génère chez les opérateurs privés de transport dans cette unité administrative du pays. Avec les revenus issus de transport, les acteurs privés peuvent renforcer non seulement la capacité de leurs entreprises, mais également s'autonomiser en œuvrant dans d'autres domaines du développement.

En ce qui concerne le renforcement de leur entreprise de transport, ils doivent utiliser les revenus générés par le transport pour investir davantage dans l'acquisition, la modernisation et l'entretien des infrastructures de transport, telle que l'augmentation, sinon la création de nombre d'Agences de transport. Selon l'entrepreneur Mbaïnaissem Emmanuel<sup>183</sup>, les revenus générés par le transport permettent d'acheter d'autres véhicules motorisés et de les

---

<sup>182</sup> Nations Unies, "Commission du Développement Social : « l'autonomisation », qui fait de la personne humaine un acteur du développement, au centre des travaux de la session, couverture des réunions, communiqués de presse", in <https://press.un.org/fr/2013/soc4800.doc>, consulté le 28 mars 2024.

<sup>183</sup> Mbaïnaissem Emmanuel, 48 ans, entrepreneur, Moundou entretien du 23 novembre 2023.

mettre à la disposition des conducteurs. Ces investissements contribuent à améliorer la qualité des services de transport et renforcent également leur position sur le marché. Ce qui revient à dire que, les ressources financières provenant du transport permettent aux acteurs privés d'acquérir des nouveaux équipements et technologies pour améliorer l'efficacité et la sécurité de leurs services de transport. Par exemple, l'achat des véhicules plus modernes et moins polluants peut permettre aux entreprises de réduire leurs coûts opérationnels. Toutefois, les revenus supplémentaires provenant du transport, permettent de plus en plus aux opérateurs privés de transport et leur permettent d'étendre leur activité vers des nouveaux marchés ou des nouvelles régions. Ce qui entraîne la diversification des sources des revenus et la réduction de la dépendance à un marché spécifique. Dans cette réalité, ils peuvent se lancer également dans la recherche et le développement de nouvelles technologies et services innovants, ce qui permet aux acteurs privés de rester compétitifs sur un marché en constante évolution.

En outre, les ressources générées<sup>184</sup> par le transport, aident les acteurs privés de transport à devenir indépendants en créant d'autres entreprises. Pour certains opérateurs privés, les revenus en provenance du secteur de transport concourent à résoudre les problèmes sociaux tels que : assurer la scolarité des enfants et soigner la famille. Dans le même sillage, ces acteurs privés réalisent souvent leurs projets de vie par exemple le mariage, la construction des maisons, etc. Il ressort de cette analyse que, l'investissement dans le secteur de transport et les revenus générés par cette activité donnent une opportunité aux opérateurs privés de transport de s'autonomiser. C'est la raison pour laquelle, l'activité de transport génère d'énormes intérêts pour les opérateurs privés même s'ils ne sont pas dans la fonction publique, ces derniers ont acquis leur autonomisation dans ce secteur. Etant donné que le transport conditionne tous les aspects du développement, il joue un rôle non négligeable dans la circulation des idées et de l'information à l'ère de la mondialisation.

### **3. La circulation des idées et de l'information**

Les transports comme instrument du développement des activités économiques, sont également essentiels pour faciliter l'accès aux services sociaux de base, à la circulation des idées et de l'information. Aujourd'hui dans le monde, la globalisation a été rendue possible grâce aux réseaux des infrastructures de transport spécialisées<sup>185</sup> lesquelles peuvent être

---

<sup>184</sup>L'investissement dans le secteur de transport génère d'importants intérêts aux opérateurs privés de transport et leur permet de rester indépendants. Les ressources financières issues de transport, peuvent aider les acteurs privés de transport d'investir dans les autres domaines et employer de plus en plus d'individus.

<sup>185</sup> F. Dobbuzskes, M. Strale, " Géographie des transports et localisation des activités économiques", *in* <https://www.ubl.be/fr/programme/2023/>, consulté le 30 mars 2024.

terrestres, fluviales, sous-marines, aériennes et par câbles. Ces réseaux favorisent et accélèrent le déplacement des capitaux et des informations. Dans cette analyse, l'on s'intéresse plus explicitement au rôle du transport routier, aérien et fluvial dans la circulation des idées et de l'information dans la Province du Logone Occidental. Il ne s'agit pas de circulation des idées et de l'information à travers les réseaux câblés, ni de l'Internet, encore moins de la diffusion des informations sur les ondes de radio.

Au Tchad en général et dans la Province du Logone Occidental en particulier, les transports qu'ils soient routier, aérien et fluvial jouent un rôle fondamental dans la circulation des idées et de l'information. Ces différents modes de transport permettent aux personnes, aux biens, et aux idées de circuler rapidement et efficacement d'un endroit à un autre. Ainsi, les transports favorisent non seulement le désenclavement culturel<sup>186</sup> et comportemental, mais Ils facilitent aussi le désenclavement intellectuel. C'est ainsi qu'historiquement, les migrations étaient rendues possibles par les transports terrestres et fluviaux des populations qui parcouraient des distances courtes, moyennes et longues. Les contacts des uns et des autres par le biais du transport leur permettaient de transmettre les informations et de partager les idées venues d'ailleurs. Ces échanges facilités par le transport permettent aux uns et aux autres de prendre connaissance sur les cultures étrangères et de tirer profit de l'expérience de la vie certains individus. Dès lors, les réseaux de transport sont donc un élément majeur de circulation des informations et d'échanges des idées entre les individus.

En outre, le transport routier par le biais des routes bitumées ou aménagées, facilite l'arrivée des personnes et des informations entre les zones urbaines et rurales. C'est ce qui favorise l'ouverture<sup>187</sup> des idées de la créativité ainsi que les échanges culturels et voire le changement comportemental. Autrement dit, le transport est un outil important de distribution et de diffusion des informations et des idées dans la Province du Logone Occidental à travers les moyens de transport. En plus, le transport fluvial sur le long du Fleuve Logone, joue un rôle crucial dans la transmission des idées et de l'information entre les localités traversées par le fleuve. Très limité, le transport aérien facilite également la circulation des idées et de l'information au niveau national par le biais des avions. C'est la raison pour laquelle selon

---

<sup>186</sup> Les transports au-delà de leur rôle dans le développement économique, ils permettent le désenclavement culturel de la population. Les transports sont considérés comme instrument dans le tournant culturel et facilitent également l'ouverture intellectuelle sur le développement d'ailleurs.

<sup>187</sup> L'arrivée des étrangers dans un espace donné peut au fur et à la mesure influencer les comportements de la population autochtone par les échanges et les partages entre les deux parties.

Pierre Henri<sup>188</sup>, l'avenir passe par le désenclavement et la circulation des idées et des informations. Pour lui, désenclaver n'est pas seulement casser l'isolement par l'extension des moyens de transport et l'accroissement des échanges économiques. C'est aussi favoriser une ouverture intellectuelle qui facilite d'ailleurs le développement des moyens de formation et l'essor des télécommunications.

Ainsi, il s'est avéré que, le transport est au cœur pour faciliter l'accès dans les services sociaux de base et permet aux opérateurs privés de transport de s'autonomiser. Il est également comme instrument et permet la circulation des idées et de l'information. Mais, le développement de système de transport suscite quelque fois les problèmes d'insécurité et des accidents de circulation.

### **III- QUELQUES PROBLÈMES CAUSÉS PAR LE DÉVELOPPEMENT DES MOYENS DES TRANSPORTS DANS LA PROVINCE DU LOGONE OCCIDENTAL**

Les transports jouent un rôle à la fois économique et social dans le développement de la Province du Logone Occidental. Toutefois, le développement de transport routier, aérien et fluvial sur les infrastructures et les moyens de transport cause également de nombreux problèmes. Il y a l'insécurité, les problèmes de mœurs et surtout l'augmentation de la grande criminalité.

#### **1. Le développement de la prostitution et des maladies**

Le secteur des transports assure plusieurs rôles dans les activités exercées par les êtres humains. Il concoure aussi de ce fait, à réaliser les Objectifs du Développement Durable qui visent à promouvoir l'emploi, le bien-être et à faire reculer les inégalités et l'exclusion. Ainsi, au regard de son rôle multiple dans le développement des activités énumérées ci-haut, les transports qu'ils soient routiers, aériens, fluviaux dans la Province du Logone Occidental jouent un rôle crucial non seulement dans le développement de la prostitution, mais ils contribuent également à la propagation des maladies grâce à la mobilité de personnes. La mobilité accrue de personnes au travers des frontières nationales et régionales facilite les interactions sociales et commerciales d'une part elle favorise le développement de la prostitution et la propagation des maladies.

---

<sup>188</sup> Pierre Henri, "L'avenir passe par le désenclavement", *Etudes normandes*, 1992, p. 89.



En effet, au-delà de la frontière nationale, la mobilité des passagers et les échanges commerciaux entre le Cameroun et le Tchad sur les infrastructures de transport telles que les principales routes, les gares routières et les zones de transit constituent les lieux où se rencontrent des populations diverses en déplacement. Par la suite, l'interconnexion entre les populations du Cameroun et celles du Tchad par les moyens de transport peut favoriser les comportements à risques liés à la prostitution. C'est la raison pour laquelle, les transports contribuent au développement de la prostitution et de la prolifération des maladies par le biais des moyens de transport. Le système de transport effectif et massif permet aux personnes de se déplacer plus facilement d'un endroit à un autre. Les travailleurs de sexe par exemple, profitent de la facilité de déplacement pour exercer leurs activités le long des axes de transport soit ils peuvent séjourner dans une ville à une autre à la recherche de leurs clients.

Cependant, avec l'exode rural au cours de vingt dernières années dans les centres urbains, les transporteurs qui stationnèrent autrefois dans les villes, entrèrent en contact des jeunes filles. Les contacts avec ces dernières purent entraîner le recours à la demande de sexe. Ensuite, les rapports sexuels des uns aux autres contribuèrent à l'augmentation des grossesses non désirées et des maladies sexuellement transmissibles. Dans cette réalité, deux conséquences liées aux risques des grossesses non désirées sont à noter. Il s'agit de l'impact des grossesses non désirées sur la santé physique et mentale. Ainsi, l'on peut ajouter les risques liés aux maladies mortelles. Les rencontres des personnes venues des différents horizons par les moyens de transport peuvent aussi exposer non seulement les filles et les femmes, mais aussi les hommes à un risque accru de contracter des maladies sexuellement transmissibles(MST) ou des infections mortelles comme les VIH/sida. En outre, l'intensification du système de transport peut causer les problèmes de l'insécurité routière et des accidents de circulation.

## **2. L'insécurité et les accidents**

Au Tchad, les accidents<sup>189</sup> de la route deviennent de plus en plus récurrents, principalement dans les grandes villes telles que N'Djamena, Moundou, Sarh, Abéché, etc. Environ 15% de personnes meurent chaque année de suite d'accidents de la circulation. Le gouvernement tchadien avec l'appui des partenaires, multiplie les actions de riposte, misant principalement sur la sensibilisation contre les accidents de la voie publique. Avec en

---

<sup>189</sup> Xinhua, " Le Tchad face à l'insécurité routière : 15% de personnes meurent dans les accidents de la route," in <https://french.com.le-tchad-face-a-l-insecurite-routiere:15%-de-personnes-meurent-dans-les-accidents-de-la-route>, consulté le 31 mars 2024.

moyenne 29,7 décès sur la route pour 100.000 usagers en 2012 contre une moyenne africaine de 24, le Tchad détient le triste record mondial des routes les plus dangereuses du monde, ainsi que le risque le plus élevé de décès à un accident de la circulation. Les pertes économiques subies par le Tchad du fait de l'insécurité routière estimées avec des bases minimalistes s'élèvent à plus de 72 milliards pour l'année 2010, soit l'équivalent de 1,12% du PIB pour l'année 2012. Selon le ministre tchadien du Transport, Adoum Younousmi, le Tchad doit mettre un accent particulier sur les accidents dus aux facteurs humains. Ils représentent près de 2.698 tués en moyenne par an, soit plus de double du nombre de tués au Cameroun. Alors que le parc automobile camerounais est environ deux fois celui du Tchad, et que le réseau des routes bitumées au Cameroun est presque quatre (4) fois celui du Tchad.

Dans la Province du Logone Occidental, les causes<sup>190</sup> des accidents de circulation sont multiples. L'on peut évoquer une urbanisation croissante mal contrôlée des villes et le mauvais état des routes. Les infrastructures routières sont insuffisantes et limitées. La vitesse excessive lors de conduite des engins est monnaie courante. Il faut relever également l'introduction massive de motocyclettes, automobiles et autres moyens de transport, qu'occupent anarchiquement les voies urbaines ainsi que l'incivisme des concitoyens. La capitale du Logone Occidental est devenue en ces dernières années, un marché florissant des véhicules d'occasion importés du Cameroun voisin. De milliers de motocyclettes y circulent sans aucune immatriculation ou avec une fausse immatriculation. Les plus dangereux sont les *clandomens*, nom donné (attribué) aux conducteurs des mototaxis qui sont arrivés ces dernières années sur le marché des transports intra-urbains dans la capitale de la Province du Logone Occidental. Cette activité des mototaxis est essentiellement menée par des petits propriétaires privés. Jeunes garçons, parfois mineurs, les *clandomens* ignorent tout du Code de la route, roulent vite, sans casque, sans assurance et leurs motos manquent parfois de plaque d'immatriculation. Pour la moto, certains conducteurs illettrés, s'arrêtent souvent brutalement en pleine chaussée ou aux carrefours dès qu'un client se signale, sans tenir compte des autres usagers de la route, et régulièrement c'est le choc qui se produit avec des motocyclistes ou des véhicules. On peut en effet ajouter les véhicules mal entretenus et en mauvais état. Le tableau ci-dessous présente le rapport des accidents de circulation dans la ville de Moundou sur une période de trois ans.

---

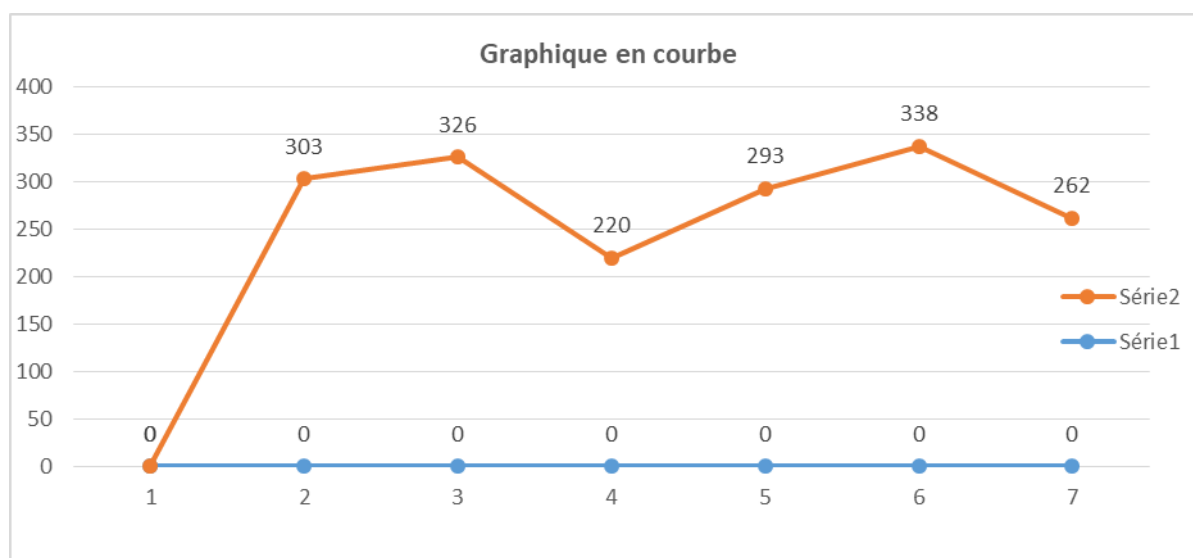
<sup>190</sup> Dans cette unité administrative du Logone occidental, une multitude de causes est à l'origine des accidents de circulation sur la voie publique. En dehors du mauvais état des routes, nombreuses sont les causes humaines qui comprennent la conduite sous la vitesse excessive, l'imprudence, l'ignorance de certains conducteurs.

**Tableau 7** : Récapitulatif des accidents de circulation de l'année 2021 à 2023

Nombre de mois	Jan-Février	Mars-Avril	Mai-Juin	Juill-Août	Sept-Oct	Nov-Déc
<b>Blessés légers</b>	<b>225</b>	<b>250</b>	<b>147</b>	<b>233</b>	<b>244</b>	<b>158</b>
<b>Blessés graves</b>	<b>37</b>	<b>41</b>	<b>41</b>	<b>34</b>	<b>45</b>	<b>61</b>
<b>Mortel</b>	<b>07</b>	<b>04</b>	<b>07</b>	<b>08</b>	<b>06</b>	<b>09</b>
<b>Chute libre</b>	<b>20</b>	<b>14</b>	<b>10</b>	<b>07</b>	<b>29</b>	<b>16</b>
<b>Délit de fuite</b>	<b>14</b>	<b>17</b>	<b>15</b>	<b>11</b>	<b>14</b>	<b>18</b>
<b>Total</b>	<b>303</b>	<b>326</b>	<b>220</b>	<b>293</b>	<b>338</b>	<b>262</b>

**Source** : Archive de commissariat de la police centrale, située dans le quartier Moundou 2, consultée le 29 novembre 2023

Ce tableau donne la lumière sur les accidents de circulation de l'année 2021 à 2023. L'on a classé deux mois dans une colonne pour expliquer la situation des accidents sur une durée. Dans le tableau, on y voit les blessés légers, blessés graves, cas mortel, le délit de fuite et la chute libre. Toutefois, le graphique ci-dessous donne une lecture plus appropriée des accidents de routes.

**Graphique 3**: Situation des accidents de circulation des années 2021 à 2023

**Source** : Graphique réalisé par Houvounsadi Dimma.

Le présent graphique montre les effectifs cumulés de nombre des accidents confondus de l'année 2021 à 2023. Sur le même graphique, la courbe décrit le nombre total des accidents qui comprend deux mois. Elle est croissante lorsque, le nombre d'accidents confondus de 2021 à 2023 est élevé. La courbe est décroissante lorsque le nombre total des effectifs des accidents confondus de trois ans est baissée.

Toutefois, l'on est convenu de dire que les causes des accidents dans cette province se résument à l'étroitesse de la route, le mauvais état de routes et l'imprudence des chauffeurs conducteurs des véhicules. Il s'agit évidemment de la conduite avec une vitesse excessive, la distraction au volant ainsi que la manipulation de téléphone portable. Pour Soussia Robert<sup>191</sup>, les accidents sont fréquents pendant la saison de pluie où dans la ville de Moundou par exemple, les pistes aménagées sont impraticables. Seules les routes goudronnées qui assurent le service de transport pour les besoins de la population. C'est dans cette optique que la circulation devient dense, et avec l'étroitesse de la voirie, les risques des accidents deviennent monnaie courante. Ce sont les mototaxis qui sont souvent responsables des accidents dans les villes de la province du fait du non-respect de code de la route selon le chef de la brigade routière<sup>192</sup>. Le tableau ci-dessous montre les causes humaines des accidents de circulation au Tchad de manière générale.

**Tableau 8** : Causes humaines des accidents de circulation au Tchad

Nature de cause	Imprudence	Manque de maîtrise	Excès de vitesse	Circulation à gauche	Total
Fréquence	82	37	52	28	199
Pourcentage	41,20%	18,59%	26,13%	14,07%	100%

**Source** : Rapport d'OMS sur les accidents de circulation au Tchad, consulté au CEFOD le 19 décembre 2023.

Ce tableau montre que, les accidents de circulation au Tchad ont de nature variée. L'imprudence de chauffeurs et la conduite avec une vitesse excessive sont responsables de nombreux accidents de la circulation de voie publique. Avec un pourcentage total de 67,33, viennent s'ajouter le manque de maîtrise et la circulation à gauche avec un pourcentage total de 32,66.

Toutefois, l'insécurité et les accidents de circulation causés par le développement de transport ne sont pas les seuls problèmes remarqués dans la Province du Logone Occidental. Le système de transport massif entraîne également l'augmentation de la criminalité.

<sup>191</sup> Soussia Robert, 40 ans, infirmier, Moundou entretien du 17 novembre 2023.

<sup>192</sup> Anonyme, 57 ans, policier, Moundou entretien du 16 novembre 2023.

### 3. Le développement de la criminalité

La question de la criminalité en milieu de transport fait l'objet de l'actualité dans les villes africaines. Au Tchad et dans la Province du Logone Occidental en particulier, le développement de la criminalité dans le secteur de transport est aussi le même. Pour André Bradet<sup>193</sup>, la criminalité dans le transport fait référence à toute activité criminelle qui se produit sur les infrastructures de transport, qu'il s'agisse de transport en commun, des réseaux routiers, aériens, maritimes etc. Cette criminalité peut prendre diverses formes allant du vol à main armée, le trafic de drogue, l'agression, la contrebande etc. Ainsi, il existe plusieurs sortes des crimes développés dans les services de transport au niveau provincial. Dans cette partie de l'étude, l'on s'intéresse à identifier les acteurs de la criminalité dans les lieux de transport d'une part et à expliquer les répercussions de cet acte criminel sur les personnes victimes d'autre part.

#### a. Les acteurs de crimes dans le transport

Malgré les données relatives sur la criminalité dans la Province du Logone Occidental, il convient de souligner que les acteurs impliqués dans la criminalité sont les chauffeurs des automobiles et les mototaxis communément appelés les *clandomens*. Bien que la police multiplie et renforce le système de la patrouille spécialisée, la criminalité ne cesse d'exister et bat son plein dans le milieu de transport. L'un des délits des crimes organisés par les transporteur-conducteurs est le vol qualifié auprès des usagers. Il s'est avéré que, les chauffeurs commettent également les crimes sexuels et violents les femmes au cours de leur activité de transport. Étant donné que, le crime sexuel ou la violence sexuelle est strictement interdit, les criminels et les usagers de tel acte doivent sévèrement être punis par la loi.

Selon les données du terrain, les plus dangereux sont les *clandomens* qui sont des agresseurs et des criminels. Une fois qu'ils portent les clients, arrivés à un certain endroit isolé, ils font recours à la violence afin de récupérer tout ce que les clients détiennent, de préférence l'argent pour Dja-wintha Brigitte<sup>194</sup>. Un autre acteur identifié et qui apparait au milieu de transport, c'est le "coupeur de routes", appelés autrefois les malfrats. Ils sont très dangereux en milieu de transport. La rencontre avec ces derniers se solde souvent par la mort des certains passagers. Soit ils récupèrent la totalité de la somme d'argent que détiennent les

---

<sup>193</sup> André Bradet, " La criminalité et les transports publics ", *Déviance et société*, 1987, pp. 105-122.

<sup>194</sup> Dja-wintha Brigitte, 43 ans, enseignante, Moundou entretien du 16 novembre 2023.

usagers soit ils les éliminent selon l'informateur Issaou sylvain<sup>195</sup>. En outre, cet acte criminel présente des conséquences pour les usagers de transport au Tchad.

### **b. Les victimes de l'acte criminel**

Dans la Province du Logone Occidental, les personnes victimes des crimes commis par les chauffeurs conducteurs des véhicules subissent énormément des répercussions. Elles peuvent ensuite avoir une réaction immédiate qui peut être intense. Selon Baril<sup>196</sup> :

“Au moment même de l'agression ou immédiatement après, la plupart des victimes éprouvent des fortes réactions physiologiques et psychologiques qui se manifestent sous formes variées : Paralysie, hospitalisation, hystérie, tremblement. Là où il y a les armes, brutalité et menaces verbales, des telles réactions ne surprennent guère”.

Autrement dit, les personnes touchées par ces crimes peuvent subir des graves lésions et les conséquences sont à la fois physique, émotionnelle, financière et sociale. Ainsi, pour le traumatisme physique et émotionnel, les personnes victimes des crimes liés au transport peuvent subir des blessures physiques graves résultant des agressions, du vol à main armée de la route ou d'autres formes de la violence. Par ailleurs, les victimes doivent en effet faire face à des traumatismes émotionnels tels que le stress post-traumatique, l'anxiété, la dépression et d'autres problèmes de santé mentale. Sur le plan financier, les personnes victimes de l'acte criminel subissent les pertes financières importantes que ce soit en raison du vol de biens personnels, de dommages matériels à leurs véhicules ou des coûts des médicaments liés à d'éventuelles blessures d'après le témoignage de Djoudjé<sup>197</sup>. Ce qui peut avoir un impact durable sur la situation économique des victimes, entraînant des difficultés financières supplémentaires. Enfin, la criminalité en milieu de transport peut infliger la peur de revivre une situation traumatisante, de la perte de confiance en soi, et la difficulté de se sentir en sécurité lors des déplacements. Cette attitude méfiante peut déboucher sur la détérioration des relations sociales au sein de la population.

---

<sup>195</sup> Issaou Sylvain, 34 ans, cultivateur, Dodjé entretien du 22 novembre 2023.

<sup>196</sup> André Bradet, La criminalité et, p. 113.

<sup>197</sup> Djoudjé, 28 ans, débrouillard, Moundou entretien du 17 novembre 2023.

Ce chapitre était centré sur la contribution du transport au développement socio-économique dans la Province du Logone Occidental. La rédaction de ce chapitre s'est tournée au tour de trois grandes articulations. La première grande articulation traitait l'apport du transport à l'essor économique. Il a été ressorti dans cette partie que, le transport est un levier incontournable à la croissance économique. Il permet le développement des échanges commerciaux et des biens. L'on a pu montrer que le transport joue un rôle prépondérant dans l'intégration des zones de production. Le développement du transport routier a surtout permis à la création des activités informelles, ce qui a entraîné la réduction du chômage. Dans la deuxième articulation, l'on s'intéressait à décrire l'impact positif du transport sur le développement social. L'analyse a permis de comprendre que, le transport facilite l'accès rapide dans les services sociaux tels que les centres hospitaliers, les établissements scolaires, les institutions universitaires ainsi que dans les centres administratifs. Il permet de plus en plus aux acteurs privés de s'autonomiser. Ensuite, l'on a montré que, les transports qu'ils soient routiers, aériens et fluviaux favorisent non seulement la circulation des idées, mais ils permettent aussi la circulation des informations. La dernière grande articulation consistait à identifier les problèmes causés par le développement des moyens de transport dans ladite Province. Il a été montré que, le développement du transport s'accompagne de la prostitution et la prostitution peut avoir pour conséquence la multiplication des maladies sexuellement transmissibles ou des infections mortelles. Ensuite, l'analyse a prouvé que, le développement du transport a donné naissance à l'insécurité grandissante sur les infrastructures de transport. Cela se traduit par l'augmentation des accidents de circulation sur la voie publique. Enfin, l'intensification du transport a entraîné le développement de la criminalité dans le Logone Occidental. Cette criminalité s'explique par les actions des "coupeurs de routes" et les conducteurs des véhicules motorisés qui sont les acteurs des crimes organisés sur les voies de communication.

L'analyse a démontré l'apport du transport sur l'essor économique et social et l'existence de certains problèmes. C'est ainsi que le développement du transport dans cette unité administrative rencontre d'énormes difficultés pour son fonctionnement.

**CHAPITRE IV : LES DIFFICULTÉS MULTIFORMES,  
ENJEUX ET PERSPECTIVES DES TRANSPORTS DANS LA  
PROVINCE DU LOGONE OCCIDENTAL**



Au Tchad, le secteur des transports souffre presque d'un mal chronique. Les grandes voies nationales, provinciales et rurales existantes sont en état de dégradation très avancé. Ainsi, l'insuffisance des infrastructures de transport constitue un défi pour la connectivité des lieux cloisonnés voire le flux des biens, des personnes et services devenus grandissant au cours de ces dernières années. La Province du Logone Occidental est placée au centre de grand pôle économique du pays. Elle assure le trafic entre le reste de la partie méridionale et avec le Cameroun à l'Ouest ainsi que la partie septentrionale. L'intensification des échanges dans cette province a connu une certaine mutation liée au trafic sur les réseaux de transport routier, voire l'existence et la présence de deux autres modes de transports : aérien et fluvial. C'est ainsi que le fonctionnement des activités de production et du marché dans la Province, la concurrence entre les producteurs et la division des tâches entre les facteurs de production se heurtent aux obstacles liés au transport. Ces embarras constituent un fléau et réduisent la fluidification des échanges des biens et services des personnes. Face à ces problèmes liés au développement du transport, il convient de renforcer la politique du secteur de transport dans cette unité administrative.

Le dernier chapitre de ce travail porte sur les différents obstacles de transport dans la Province du Logone Occidental. Il est segmenté en trois grandes parties. Dans la première partie, l'on s'intéresse à répertorier les obstacles rencontrés dans les transports. La deuxième partie traite des enjeux des transports et la dernière partie s'oriente sur les défis et perspectives du système de transport dans la Province du Logone Occidental.

## **I. LES DIFFICULTÉS LIÉES AU TRANSPORT DANS LA PROVINCE DU LOGONE OCCIDENTAL**

Les problèmes des transports auxquels font face les usagers dans le Logone Occidental sont énormes et freinent non seulement le développement des activités commerciales, mais aussi les services sociaux de base. Les uns se résument à l'état délabré des réseaux de transport, les autres sont liés à l'incivisme des acteurs et le coût élevé des transports. Ainsi, l'on peut ajouter à ces problèmes, l'exacerbation des fouilles dans les lieux de transport.

### **1. L'état dégradé des infrastructures des transports**

La construction des infrastructures de transport doit obéir en réalité<sup>198</sup> aux normes internationalement connues et offrir une garantie de solidité d'une dizaine d'années au moins après leur réception. Mais au Tchad et dans ses unités administratives respectivement, le

---

<sup>198</sup> B. Djimadoum, " Dégradation des voies de communication au Tchad", *Tchad et culture*, 2012, pp.353-355.

constat montre que beaucoup d'infrastructures routières et aéroportuaires dégradent très peu du temps seulement après leur construction. De l'avis des techniciens, la construction des infrastructures comme les routes<sup>199</sup> obéit à des préalables qui font appel aux spécialistes afin de faire l'étude de faisabilité sur le terrain. Ce sont les spécialistes comme les géologues, les géotechniciens et les hydrologues, les topographes, les géomètres, les métrologues-environnementalistes, etc. Ils peuvent mieux aménager les voies. Alors ce qui n'est pas le cas dans la Province du Logone Occidental où le réseau routier par exemple fait face à de nombreux défis en termes de détérioration. Pour ce faire, la dégradation avancée des infrastructures routières de transport est attribuée aux facteurs qui sont les plus menaçants<sup>200</sup>.

Au niveau technique, certaines entreprises bénéficiaires des marchés de construction ne remplissent pas les critères. Ne disposant pas de toutes les compétences requises, elles ne procèdent presque pas à une bonne étude de faisabilité avant le démarrage des travaux, le manque de professionnalisme de ces entreprises joue un rôle dangereux sur la qualité des infrastructures. Par conséquent, les matériaux utilisés ne sont pas adaptés, ni en quantité, ni en qualité. C'est le cas du tronçon Bongor-Kelo, Guelendein-Ndjamena et Moundou où le sous-dimensionnement et le manque de suivi des travaux sont également évoqués.

En ce qui concerne les marchés de construction des routes et des infrastructures aéroportuaires au Tchad, il y a trop de flou qui entoure leur attribution. Ils sont attribués parfois par copinage, clientélisme ou pour récompenser le militantisme des entrepreneurs, le tout émaillé par le paiement des commissions et rétro-commissions. Ainsi, s'ajoute le vol de dernier public et l'argent décaissé pour la construction reste insuffisant et ne couvre pas convenablement les travaux. C'est dans ce sens que Caman Bedaou Oumar<sup>201</sup> déclare que, presque toutes les routes financées par l'État Tchadien sont mal construites. Les passations de marchés de gré à gré, sa concession, le mauvais choix des entreprises de construction, des bureaux de contrôle, de suivi et le népotisme expliquent la qualité défectueuse des réseaux de transport.

Le manque de financement adéquat pour les projets d'infrastructure est un obstacle majeur. Le Tchad est un pays aux ressources limitées, les fonds disponibles pour les investissements aéroportuaires et routiers sont souvent insuffisants. Cela conduit à un manque de planification et de développement à long terme. Ce qui se traduit par des aéroports et des

---

<sup>199</sup> *Ibid.*, pp.353-357.

<sup>200</sup> Ministère des infrastructures et des transports du Tchad, Rapport sur l'état du réseau routier au Tchad, 2019.

<sup>201</sup> *Ibid.*

routes mal conçus et peu résistants. La circulation dense des véhicules dans cette province augmente le niveau de dégradation de la chaussée. Cela impacte négativement sur les activités liées au service du transport.

En outre, les conditions climatiques extrêmes, telles que les fortes pluies et la chaleur, contribuent également à la dégradation du réseau routier<sup>202</sup>. Les précipitations abondantes provoquent les inondations et des érosions endommagent les chaussées, tandis que la chaleur entraîne la fissuration des matériaux de construction des routes par exemple. Le mauvais entretien<sup>203</sup> des routes est un fait réel dans la province. Les autorités locales ont des difficultés à allouer des ressources suffisantes à l'entretien régulier des routes bitumées et aménagées. Ce manque est dû à des contraintes budgétaires, à une mauvaise gestion des ressources et aussi à un manque de priorité accordée aux infrastructures routières en particulier et aéroportuaires en général. Cette absence de maintenance entraîne une dégradation progressive et un niveau de service médiocre pour les usagers de la route dans la Province du Logone Occidental. Les photos ci-dessous témoignent de l'état de dégradation des infrastructures routières de transport et des pistes rurales.

**Photo 15** : État détérioré des réseaux routiers de transport.



**Source** : Cliché de Houvounsadi Dimma, en novembre 2023.

Ces photos expliquent l'état de dégradation avancé des infrastructures de transport. Les facteurs liés à la détérioration des routes sont nombreux. Cette situation est également observée pour les pistes de desserte rurales aménagées et non aménagées. Les routes ont des nids de poule, des fissurations causées par le trafic des gros porteurs, une situation qui mine les activités de transport.

<sup>202</sup> L. Bankouma., P. keunde, "Analyse de la gestion et de l'entretien des routes au Tchad, 2018, p. 12.

<sup>203</sup> *Ibid.*

Devant une telle situation, les routes deviennent impraticables et/ou glissantes pendant la saison de pluie. Les problèmes de connexion entre les zones rurales et les centres urbains perturbent le trafic. Pour Beral Théophile<sup>204</sup>, les routes aménagées en terre bâtie retardent le déplacement des personnes et le transport des biens pendant la saison de pluie. Toutefois, les usagers des réseaux du transport et le prix élevé de cette activité constituent l'un des obstacles rencontrés dans le service de transport.

## **2. L'incivisme des acteurs et le coût élevé des transports**

La multiplicité de difficultés rencontrées dans le système de transport ne se limite pas seulement aux facteurs précédemment cités, mais il y a également les usagers de transport et le coût élevé qui sont identifiés comme les obstacles aux modes de transport dans cette unité administrative du pays.

### **a. L'incivisme des usagers de transport**

L'incivisme dans les lieux de transport peut être défini comme le manque de civisme et de dévouement à tenir compte du respect des lois et des réglementations dans le fonctionnement du système de transport. Pour ce faire, il convient de souligner que les usagers du transport ont aussi leur part de responsabilité pour ce qui est des problèmes du système de transport. Dans cette démarche, l'incivisme des acteurs se manifeste par le non-respect des règles de la circulation, la fraude des autres usagers comme l'affirme Fatimé Goukouni Weddeye<sup>205</sup>. La surcharge des véhicules sur les voies terrestres par les transporteurs entraîne le plus souvent du retard lors d'un trajet. Pour le transport fluvial, la surcharge des marchandises et des personnes dans les pirogues provoque le renversement de la pirogue dans le fleuve.

Les comportements inappropriés des acteurs de transport provoquent les embouteillages et entraînent les bagarres ainsi que le dysfonctionnement dans le système de transport. Toutefois, l'augmentation de prix de transport constitue l'un des obstacles que font face les usagers de transport. Cet obstacle majeur de l'incivisme des acteurs ne permet pas aux commerçants et aux passagers en général de tirer la totalité des bénéfices escomptés dans le transport.

---

<sup>204</sup> Beral Théophile, 67 ans, chauffeur retraité, Moundou entretien du 17 novembre 2023.

<sup>205</sup> M. Mahamat, "L'incivisme et l'impatience des usagers de la route décriés au Tchad", *Tchad-culture*, 2023, p.4.

## **b. L'augmentation de coût de transport**

Au Tchad en général et dans la Province du Logone Occidental en particulier, la flambée<sup>206</sup> des tarifs de transport constitue un fardeau pour les citoyens pour ce qui est du transport aérien, routier et fluvial. Pour le transport routier, les tarifs de transport urbain et interurbain des marchandises et des passagers subissent fréquemment de l'augmentation. Selon Djasrambaye Junior<sup>207</sup> et Abakar Ousman<sup>208</sup>, cette augmentation de coût de transport est quelque fois fixée par les transporteurs sans que le Ministère des Transports, de la Sécurité Routière et de l'Aviation Civile ne soit au courant. Dans cette réalité, se pose alors une question de savoir, existe-t-il un mécanisme efficace pour réguler les tarifs de transport au Tchad et dans ses unités administratives respectivement ? C'est la raison pour laquelle, le coût exorbitant de transport joue un rôle important en créant des entraves et des perturbations dans le fonctionnement du système de transport.

En effet, pour paraphraser Pierre Huiller<sup>209</sup>, une autre difficulté majeure dans le système de transport au Tchad est son coût élevé. Autrement dit, les tarifs de transport trop élevés peuvent dissuader certaines personnes d'utiliser le transport en commun et les inciter à opter pour le mode de transport individuel. De plus, un coût élevé de transport limite l'accessibilité fréquente aux services de transport pour les personnes de faible revenu qui vivent dans les zones mal desservies par les moyens de transport. Enfin, l'augmentation de prix de transport interurbain et urbain des marchandises et des voyageurs reste un sujet d'actualité et de préoccupation pour les habitants. Les passagers continuent de faire face à des tarifs en hausse, le manque d'explication de la part du syndicat des transporteurs, suscite des inquiétudes quant à la transparence dans le secteur du transport.

Pour le transport aérien, son coût surpasse<sup>210</sup> tout le reste des modes de transport au Tchad en général et dans la Province du Logone Occidental en particulier. Avec une population majoritairement rurale, le transport aérien est très coûteux et inconfortable. C'est ainsi que dans une allocution faite par le Ministre tchadien de l'Aviation Civile et de la Métrologie Nationale, Tahir Souguimi, rediffusée par le journaliste Masrambaye Blaise : " les compagnies aériennes qui desservent les lignes aériennes au Tchad doivent revoir le système

<sup>206</sup>TchadInfo, " L'augmentation des tarifs du transport touche également les destinations du sud," in <https://tchadinfo.com/tchad-laugmentation-des-tarifs-du-transport-touche-egalement-les-destinations-du-sud>, consulté le 07 avril 2024.

<sup>207</sup> Djasrambaye Junior, 50 ans, cultivateur, Dodjé entretien du 20 novembre 2023.

<sup>208</sup> Abakar Ousman, 63ans, débrouillard, Benoye entretien du 19 novembre 2023.

<sup>209</sup> H. Pierre, " Le problème de," p.61.

<sup>210</sup> Masrambaye Blaise, Transport aérien coûteux et inconfortable : le Ministre tchadien de l'Aviation Civile et de la Métrologie Nationale menace les compagnies aériennes, *Tchad Culture*, 2022, p. 4.

de transport par rapport au prix<sup>211</sup> ". Pour le Ministre, les compagnies aériennes sont appelées à réduire le coût de service de transport aérien. Cette cherté de tarif de transport aérien est observée sur l'ensemble du territoire tchadien. De plus, le transport fluvial est un type de transport moins fréquemment utilisé. Le coût lié à ce mode de transport reste peu clair et fait souvent l'objet des négociations entre les passagers et les navigateurs des pirogues. La photo ci-après présente les voyageurs dans le parc routier qui s'inquiètent de coût élevé du transport.

**Photo 16** : Les voyageurs dans le parc routier de la société de transport Abu Salam de Moundou



**Source** : Téléchargée sur le site Tchadinfo et postée par le journaliste Noumadoumadji Jean, le 19 septembre 2023.

Cette photo montre les passagers qui empruntent régulièrement les lignes de transport interurbain reliant le sud géographique avec la capitale N'Djamena. Les voyageurs sont confrontés à une situation préoccupante et/ou inquiétante : une augmentation significative des tarifs de transport, sans explication apparente de la part du syndicat des transporteurs. Cette hausse de prix, qui affecte des milieux des voyageurs, suscite des questions et des préoccupations pour ces derniers. Cependant, il convient de souligner les pratiques abusives des autorités en charge de contrôle des véhicules sur la voie publique, une pratique qui constitue l'un des obstacles de transport.

<sup>211</sup>TchadInfo, " L'augmentation des tarifs du transport touche également les destinations du sud", in <https://tchadinfo.com/tchad-laugmentation-des-tarifs-du-transport-touche-egalement-les-destinations-du-sud>, consulté le 07 avril 2024.

### 3. Les multiples tracasseries dans les lieux des transports

Les tracasseries dans les lieux des transports constituent un obstacle, car elles entraînent aussi les coûts supplémentaires pour les voyageurs et sur les produits transportés. Pour Mahamat Tahir Adoum<sup>212</sup> et Ali Haroun<sup>213</sup>, le prélèvement des taxes par les autorités en charge de contrôle dans les lieux de chargement et de déchargement ainsi que les postes de contrôle constitue de nos jours une préoccupation pour les producteurs et exportateurs des produits agro-pastoraux dans la Province du Logone Occidental. C'est ainsi que, les tracasseries routières freinent non seulement le développement du commerce au niveau local, mais elles affectent directement le service de l'approvisionnement des produits de première nécessité en réduisant l'accessibilité de transport interurbain et urbain dans le Logone Occidental.

Au-delà des frontières nationales, les camions et les gros porteurs chargés des marchandises et des articles divers en provenance du Cameroun sur l'axe routier Ngaoundéré-Moundou, subissent des coûts supplémentaires sur le long de ce trajet. Les incertitudes liées<sup>214</sup> aux coûts et aux retards dans le transport représentent des freins au développement économique à cause du mauvais comportement des certains agents-fonctionnaires sur les routes. Sur cet axe routier et autres routes transfrontalières, les institutions formelles sont faibles. Il y a le manque de transparence dans l'application des certains règlements qui gouvernent le commerce transfrontalier. Ce manque est à relever. Il encourage le harcèlement et l'on assiste aux comportements illégaux des fonctionnaires (agents de contrôle du transport routier). Il convient de dire que, les tracasseries routières découragent le commerce régional, empêchent le développement d'un commerce régional officiel moderne et augmentent tous les jours les coûts des marchandises. Même les camions qui ont tous les dossiers demandés doivent souvent payer le pot-de-vin<sup>215</sup> pour passer. Les commerçants et les transporteurs sont déboussolés par cette pratique peu orthodoxe ou d'escroquerie sur les routes transfrontalières. Pour certains, s'ils doivent payer le pot-de-vin, ils ont moins de raisons de maintenir leurs

---

<sup>212</sup> Mahamat Tahir Adoum, 41 ans, chauffeur, Moundou entretien du 16 novembre 2023.

<sup>213</sup> Ali Haroun, 43 ans, commerçant, Benoye entretien du 19 novembre 2023.

<sup>214</sup> Dans cette forme des tracasseries sur les routes transfrontalières, on assiste à la multiplication des postes de contrôle policiers et douaniers illicites. Cette pratique d'escroquerie dans les lieux de transport entraîne les coûts supplémentaires pour tous les produits transportés et rend la vie chère aux consommateurs.

<sup>215</sup> Le pot-de-vin est en effet une somme d'argent engagée, qui se donne en dehors de prix convenu. En matière de transport, le versement de pot-de-vin pris par les transporteurs des véhicules est une forme majeure de corruption des fonctionnaires, et agents de contrôle routier. Cela fait intervenir également la pratique des extorsions faite aux conducteurs et commerçants. Cet usage des extorsions sur les routes par les agents de contrôle leur permet d'obtenir un avantage (argent) par la coercition, c'est-à-dire par l'utilisation de la force ou de la menace aux passagers.

véhicules en conformité avec les normes légales, de limiter leur chargement au poids autorisé par la loi ou de se procurer les autorisations avec les papiers appropriés.

Le Conseil National des Importateurs, Investisseurs, industriels tchadiens et Exportateurs<sup>216</sup> (CONITE), a souligné les pratiques de surfacturation liées à la tracasserie routière sur les Ponts Bascules des pesages fixes et mobiles à l'intérieur du pays. Selon le CONITE, il existe des pratiques peu orthodoxes et non patriotiques observées trop fréquemment sur les routes empruntées quotidiennement pour approvisionner le pays. Dans cette réalité, les cargaisons des marchandises transportées par les camions tchadiens, pesées sur les Ponts Bascules camerounais, sont certifiées Surcharge Zéro le long des routes du Cameroun. Une fois sur les routes tchadiennes, ces mêmes cargaisons sont soumises à des surcharges inexplicables selon des lectures variables des Ponts Bascules Bizarres, entraînant des frais supplémentaires injustifiés pour les opérateurs économiques. Ces pratiques illégales de surfacturation pernicieuse alourdissent les coûts du transport sur l'ensemble des usagers selon l'informateur Soulemanou Ali<sup>217</sup>. Cette réalité n'est pas identique dans les modes de transport aérien et fluvial qui ne sont pas voués à la pratique des tracasseries perpétuelles.

La dégradation des infrastructures de transport et l'incivisme des acteurs, en passant par les multiples tracasseries liées dans le système des transports sont les principaux handicaps auxquels font les usagers du transport dans la Province du Logone Occidental. Ainsi, il existe divers enjeux au tour des activités de transports.

## **II. LES ENJEUX DANS LE DOMAINE DU TRANSPORT DANS LA PROVINCE DU LOGONE OCCIDENTAL**

Étant donné que le transport est l'un des secteurs clés de l'économie, ses enjeux sont liés étroitement aux politiques d'amélioration des infrastructures. De ce fait, le renforcement de la sécurité routière, la nécessité du port du gilet sur le fleuve et le développement des services de transport public constituent également une donnée importante et prioritaire dans la Province du Logone Occidental.

---

<sup>216</sup>AlwihdaInfo, " Le CONITE alerte sur les pratiques de surfacturation et les tracasseries routières," in [https://www.alwihdainfo.com/Tchad-le-CONITE-alerte-sur-les-pratiques-de-surfacturation-et-les-tracasseries-routieres\\_125049.amp.html](https://www.alwihdainfo.com/Tchad-le-CONITE-alerte-sur-les-pratiques-de-surfacturation-et-les-tracasseries-routieres_125049.amp.html), consulté le 08 avril 2024.

<sup>217</sup> Soulemanou Ali, 68 ans, chauffeur retraité, Deli entretien du 29 novembre 2023.



## 1- L'amélioration des infrastructures de transport

Dans la Province du Logone Occidental, les grandes infrastructures de transport sont constituées fondamentalement des éléments suivants : les routes, les aérodromes et les aéroports. Au sens large, les infrastructures de transport englobent l'ensemble des éléments nécessaires comme les caténaires, la signalisation, les postes d'aiguillage, la tour de contrôle dans les aéroports ainsi que les bâtiments impliqués dans l'usage des dites infrastructures.

Cependant, après la dégradation très avancée des infrastructures de transport construites dès les premières années de l'indépendance, à partir de 1985 jusqu'en 2023, il y avait eu une nette amélioration des réseaux de transport. Les données démographiques ainsi que l'organisation spatiale sont des éléments déterminants dans l'élaboration du plan du développement de transport. Ces éléments sont à l'origine des besoins en matière de déplacement. Il faut donc un pouvoir de mise<sup>218</sup> à ce niveau. Faut-il le rappeler, l'infrastructure est le fondement de tout, et son entretien ainsi que sa modernisation sont essentiels à la croissance et au développement durable. L'importance de l'amélioration des infrastructures de transport ne peut être surestimée, car elle a un pouvoir et un impact positif direct sur la qualité des vies des citoyens, sur l'économie et voire l'environnement. Dans cette réalité, la mise à ce niveau dont il est question, ne consiste pas exclusivement à arranger et substituer les anciens réseaux de transport, mais aussi à intégrer des nouvelles méthodes et techniques innovantes. Tout ceci vise à rendre les infrastructures de transport plus efficaces, plus résilientes et plus adaptables à l'évolution des besoins liés à ce secteur.

De prime abord, améliorer le secteur du transport, c'est stimuler la croissance économique du Logone Occidental. L'amélioration des infrastructures de transport peut stimuler le développement économique dans la mesure où, elle attire les investisseurs économiques à implanter leurs entreprises de transport et c'est ce qui donne lieu à la création d'emplois. À titre d'exemple, l'amélioration des infrastructures de transport dans la Province du Logone Occidental telles que les routes, favorise la connectivité des lieux cloisonnés par le désenclavement ainsi que la facilitation des échanges des biens ; la circulation des idées et de l'information. L'amélioration des réseaux du transport reste aussi une source d'administration

---

<sup>218</sup> Aujourd'hui, plusieurs organisations apportent leur soutien en matière de construction des infrastructures de transport dans le cadre du développement durable. Selon les Nations Unies, sur le dix-sept ODD, le neuvième vise à bâtir une infrastructure résiliente. Le développement des infrastructures de transport impacte les domaines du développement comme la santé, la productivité des entreprises, l'emploi, l'agriculture et la croissance économique. Il faut les routes bien améliorées par exemple pour permettre aux personnes malades de se rendre facilement aux centres hospitaliers. Car, la distance, le mauvais l'état des routes ainsi que la rareté des véhicules constituent des faits qui nuisent l'accès des populations rurales et urbaines aux soins.

pour les nouvelles entreprises et des nouveaux investissements. Dans la province du Logone Occidental comme partout au Tchad, le problème d'approvisionnement reste une question délicate. L'appui des systèmes de ravitaillement en eau potable et de traitement des eaux usées peuvent par ailleurs attirer les experts afin de réduire les risques environnementaux. Dans les milieux urbains comme dans la ville de Moundou, l'amélioration des infrastructures routières de transport peut effectivement booster le système de transport public. Dans cette même logique, ces mutations peuvent instaurer une compétitivité commerciale entre les usagers.

En 2006, la Banque Islamique de Développement<sup>219</sup>(BID) a apporté son soutien au gouvernement tchadien dans sa remarquable amélioration du réseau routier national. Ce soutien s'inscrivait dans le cadre de sa vision de l'Afrique pauvre dont son slogan est : "Sortir de la pauvreté : Développer le réseau de transport au Tchad". Ne disposant pas de chemin de fer, le Tchad est fortement dépendant de ses routes. Les différents projets de la BID ont abouti à l'amélioration du secteur de transport dans plusieurs provinces du Tchad, offrant ainsi aux populations rurales un accès essentiel aux marchés et aux services. Comme les secteurs de l'agriculture et du transport sont interdépendants, les revenus agricoles se sont accrus. Dans le Logone occidental, les populations et les usagers de transport appréciaient l'amélioration des infrastructures routières de transport. En termes de chiffres, les routes assurent plus de 95% du commerce national et international du Tchad selon le groupe de la BID, mais seulement 870 km sur 40000 km des routes que compte le pays ont été pavées en 2006.

En effet, notant les inondations fréquentes dans la province du Logone occidental, l'amélioration des conditions et moyens de transport demeure une règle d'or. Au regard de ces problèmes pénitenciers, les autorités provinciales en accord avec le gouvernement ont accordé la priorité à la construction des routes, la réhabilitation et l'aménagement des pistes rurales ainsi que la canalisation des eaux afin de réduire les coûts de déplacement et accroître les activités économiques marchandes. En outre, il est vrai que l'État tchadien a nourri l'idée d'envisager plusieurs projets d'amélioration des infrastructures de transport, mais certains de ces projets demeurent pharaoniques. Pour pallier à ces problèmes, il faudrait que la classe dirigeante fasse du transport, une priorité nationale et régionale. Que le plan d'amélioration du réseau de transport soit le principal objectif du Programme National de Transport et Programme des Stratégies de Réduction de la Pauvreté du Gouvernement tchadien.

---

<sup>219</sup> La BID est une banque multilatérale de développement qui œuvre pour améliorer la vie des populations en favorisant le développement social et économique dans ses États membres et des communautés musulmanes du monde. Son soutien auprès du gouvernement du Tchad dans le domaine de transport s'est inscrit en droite ligne du développement du réseau de transport et la réduction de la pauvreté au Tchad.

D'ores et déjà, il est indispensable de relever les difficultés que rencontrent les populations de la Province du Logone Occidental en matière de transport. Que ce soit dans le mode de transport routier, aérien et fluvial, l'État tchadien doit mettre des ressources financières suffisantes pour augmenter et élargir le réseau de transport dans cette unité administrative. Cette augmentation doit généralement toucher d'autres provinces du Tchad puisque, l'inter connectivité entre celles-ci par les infrastructures de transport a un impact significatif dans le redressement de l'économie.

Du reste, l'État doit également procéder à la répartition des structures existantes. Les autorités provinciales doivent s'associer au gouvernement pour renforcer la gestion des réseaux de transport au niveau provincial. C'est ce qui exige l'application des exigences de la décentralisation qui consistent à identifier les besoins des provinces de manière respective. Il est bien vrai de 2003 à 2023, la province a connu une amélioration conséquente de construction des routes sur plusieurs axes tels que l'axe Moundou-Kelo, Moundou-Doba, Moundou-Ngaoundéré pour ne citer que ceux-là. Au niveau des pistes rurales aménagées, nombreuses ont été réhabilitées. L'aéroport de Moundou a été également réhabilité, mais l'urgence réside au niveau de l'amélioration des moyens des transports aériens et fluviaux. Toutefois, pour atteindre les résultats escomptés, l'État doit multiplier d'énormes efforts en matière d'investissements dans les infrastructures de transport de manière générale et en plus, intensifier la sécurité routière.

## **2. Le renforcement de la sécurité routière**

La nécessité d'intensifier la sécurité routière est liée à la question de l'insécurité qui touche directement l'expérience quotidienne de la conduite des véhicules sur le réseau de transport. Dès lors qu'un accident de la voie publique (AVP) a lieu sur le réseau de transport, ses conséquences subsistent parfois des dégâts matériels ainsi que les blessures physiques. Pour lutter contre ce phénomène, il faut appliquer les principales règles de circulation et de navigation.

Dans la réalité, l'État doit privilégier l'éducation comme un outil de sensibilisation et de lutte contre l'insécurité routière. Comme on a coutume à dire que "l'ignorance dépasse la mort", l'incivisme peut conduire aux AVP. La sensibilisation et la formation doivent être des outils essentiels pour instruire les conducteurs au travers des cours théoriques et pratiques. À

titre d'exemple comme l'action de l'ONASER<sup>220</sup> qui, le 25 mars 2023 avait lancé une campagne de vulgarisation sur l'application du code de la route. Cette campagne lancée partout au Tchad et notamment dans la Province du Logone Occidental a renforcé la sécurité routière. Ceci doit être fondamentalement une priorité pour les Ministères en charge du transport.

Toutefois, la stratégie la plus urgente, est celle de la mise en place des infrastructures appropriées de transport dans le Logone Occidental. Que ce soit dans les périmètres ruraux et urbains, les autorités administratives doivent prioriser la construction des routes, l'aménagement des pistes obéissant aux signes du code routier. Il faut une prise en considération des nouvelles technologies et innovations en matière de transport.

En outre, le gouvernement doit renforcer les dispositifs sécuritaires<sup>221</sup> de transport. Une des stratégies qui consiste en la réglementation lucide et transparente de l'encadrement du secteur de transport. Pour mieux veiller, les usagers doivent se soumettre aux règles et aux lois de manière stricte. Faute de quoi, des mesures de sanction peuvent être appliquées. Tout ceci nécessite un aménagement sécurisé. Ainsi, la surveillance et le contrôle technique des véhicules doivent être inclus dans la réglementation du transport. Logiquement, les voitures particulières et les véhicules utilitaires sont au contrôle dans les Centres de Contrôle Technique de Véhicules(CCTV), au plus tard quatre (4) ans après leur première immatriculation. Ce contrôle doit être réalisé durant la période de six (6) mois précédent l'expiration de quatre (4) ans. Très souvent, le contrôle technique s'applique à la vérification de fonction d'identification des véhicules. L'identification comprend le document des véhicules, la plaque d'immatriculation. Par la suite, on procède aux équipements de freinage comme les plaquettes etc. Quant à la direction, elle comprend le volant, le boîtier pour ne citer que ceux-là. À cela, s'ajoute la visibilité qui englobe la carte grise, le rétroviseur et l'éclairage de feux de croisement ainsi que la liaison au sol notamment l'amortisseur.

Abordant la surveillance, il s'agit d'un système de surveillance centré sur le conducteur, doté d'une caméra intérieure et d'une unité de commande électronique(UCE) qui améliore la sécurité des passagers et répond aux réglementations. Ce système évalue l'état du conducteur lequel regroupent les éléments suivants : somnolence, distraction, malaise

---

<sup>220</sup> L'Office National de la Sécurité Routière est une institution de l'État. Elle est chargée de prévenir les cas des accidents sur la voie publique en multipliant des actions de sensibilisation pour les usagers de la route.

<sup>221</sup> Pour améliorer les performances de la sécurité routière, le dispositif sécuritaire en est l'une de meilleures stratégies à adopter. Il faut dans ce sens fixer des objectifs ambitieux de réduction du nombre des victimes des accidents et d'adopter une approche pour un système sûr.

soudain. À l'instar du contrôle technique, la surveillance des engins est obligatoire. C'est un examen qu'on effectue pour identifier les défaillances susceptibles de porter atteinte à la sécurité des usagers de la route et à leur environnement.

Malheureusement, il s'est avéré que certaines routes dans la Province sont dangereuses et en mauvais état comme partout au Tchad. Les rues ne sont généralement pas électrifiées et la signalisation est quelque fois inexistante. Or, la sécurité routière ne se limite pas seulement au port de casque, mais elle englobe un ensemble d'actions intégrées dont la sensibilisation demeure la meilleure voie de lutte. Ainsi, la présence et l'existence de transport aérien et fluvial doivent bénéficier du renforcement de la sécurité de navigation.

En ce qui concerne la sécurité de navigation aérienne et fluviale, l'on doit insister sur l'application des règles codifiées en matière de transport aérien et fluvial. Malgré que le transport aérien n'est pas accessible à tout le monde, il est précieux d'intensifier la sécurité qui procède à la vérification des toutes les composantes des avions, car leurs défauts peuvent entraîner les accidents de la voie aérienne. De ce fait, la formation assurée des contrôleurs aériens, les pilotes et le personnel de sécurité peut leur permettre de gérer efficacement la situation d'urgence dans la sûreté aérienne. On peut ajouter à cela, la procédure du contrôle qui consiste en la vérification des passagers, des cargaisons, les bagages pour détecter et prévenir toute menace potentielle de transport aérien. Ainsi sur le fleuve Logone, les conducteurs de pirogue doivent avoir le gilet de sauvetage en application dans le transport fluvial. Ils doivent cependant éviter la surcharge sur les pirogues, que ce soit les passagers ou les marchandises. Cette mesure prise en compte peut réduire l'insécurité de navigation tout au long du fleuve Logone. Cependant, la nécessité de développer les services de transport public peut être l'une des solutions aux problèmes de transport dans la Province du Logone Occidental.

### **3. Le développement des services de transport public**

Le transport est un levier important pour l'effectivité de l'intégration régionale en Afrique. Mais force est de constater que les difficultés financières et techniques des États comme le Tchad, constituent le principal obstacle au développement d'infrastructures de transport. Dans cette partie, il revient de montrer l'importance du réseau de transport afin de persuader le gouvernement à amorcer, sinon intensifier le développement des services de transport public en occurrence.

Partant de cet objectif, l'État doit investir dans l'amorçage du développement des services de transport public par des actions concrètes. D'ailleurs, le transport est un service public dont l'un de ses objectifs est la prestation de service d'intérêt général, ne serait-ce que sur le plan social et environnemental. Appelé aussi le transport en commun, le transport public est un mode de transport qui assure le déplacement commun<sup>222</sup> des biens et des personnes. Il constitue, en principe, un élément important dans le processus de développement du fait qu'il favorise le déplacement des personnes au centre de l'exploitation des ressources. Une promotion de transport en commun peut entraîner positivement des tarifs très abordables. C'est les Ministères des Transports et des Infrastructures qui fixent les catégories des véhicules et détermine les conditions d'exécution de ces transports.

Dans cette réalité de promotion des services de transport public, la mise sur pied des bus de transport interurbain public et la création des sociétés de transport urbain peuvent être des nécessités absolues. Étant donné que le transport public est avant tout un aspect essentiel de la vie urbaine, il offre aux usagers un moyen de transport accessible, abordable, voire durable. Le transport public est un élément indispensable et le plus sollicité dans les villes. Ce mode de transport comme son nom indique, contribue à la réduction des embouteillages, à la pollution atmosphérique et à des émissions de gaz à effet de serre. Ensuite, le transport public favorise le déplacement des personnes dans leurs lieux de travail, de l'école et autres services essentiels. La Province du Logone Occidental étant l'une des provinces du Tchad la plus peuplée après la Province du Chari Baguirmi, l'importance du transport public est devenue préoccupante. Pour ce faire, il y a au total trois (3) raisons fondamentales qui justifient l'importance du transport public : l'accessibilité, la durabilité, l'effectivité et enfin les avantages sociaux.

#### **a. L'accessibilité du transport public**

Le transport public offre aux usagers un moyen de transport accessible, quelle que soit la nature de leur situation sociale. Cela garantit que, les passagers peuvent se déplacer sans complexité des moyens de déplacement dont l'entretien et le fonctionnement peuvent être coûteux. La politique du gouvernement doit prendre en compte ces aspects pour développer des services de transport public accessible aux populations provinciales. Cette accessibilité ne doit pas se limiter à la Province du Logone Occidental, mais elle doit également toucher toutes les autres provinces limitrophes. Par conséquent, l'État doit développer une stratégie

---

<sup>222</sup> Bienvenu Mangindula., "Stratégies d'attraction des PMS dans le secteur de transport urbain : opportunités et limitations", Licence en Gestion Financière, Université de Kinshasa(RDC), 2007, p. 18.

pour créer des compagnies de sensibilisation sur le transport public tant au niveau provincial qu'au niveau national. Cette stratégie peut aboutir à la mise en œuvre des lignes régulières de transport. Celles-ci doivent relier les différentes contrées de la Province ainsi que les zones rurales de proximité. En dehors de l'accessibilité, il convient de noter la durabilité de transport public.

#### **b. La durabilité et le coût abordable du transport public.**

Concernant la durabilité du transport public, c'est un système de transport par lequel, les risques sont vraisemblablement limités. Il contribue à la réduction des émissions de gaz à effet de serre et de la pollution atmosphérique qui peuvent avoir de multiples répercussions très importantes sur l'environnement et la santé des personnes. Du point de vue global, le secteur des transports est crucial pour la participation de la population à la vie sociale, au développement durable et la prévention des traumatismes ainsi que toutes les autres maladies. Les qualités et les caractéristiques des transports ont une influence sur l'environnement des populations et sur la santé publique.

Cependant, très souvent les dirigeants (les Ministères) mesurent le niveau tarifaire du transport public par rapport au pouvoir d'achat des personnes. Au fil du temps, les moyens de transport ont changé. Aujourd'hui, ils sont plus modernes et plus ponctuels. C'est ainsi que, le transport public est souvent plus abordable que la possession d'une voiture personnelle. La rentabilité du transport public se manifeste du côté des personnes vulnérables. Ainsi, il est en effet plus efficace, plus avantageux que le transport individuel.

#### **c. L'efficacité et les avantages sociaux du transport public**

Le transport public est perçu comme un moyen efficace qui peut permettre aux personnes de se déplacer à la fois, réduisant ainsi les embouteillages. Plus, on gagne en temps, plus on réduit la congestion routière. En outre, le transport public comporte en lui des avantages sociaux. Il permet de relier les usagers à leurs communautés respectives. Enfin, il se présente comme un moyen de transport par l'accomplissement des obligations professionnelles.

Pour le transport aérien par exemple, il faut établir les lignes aériennes civiles entre Moundou et les autres villes du Tchad. Une telle stratégie en passant par la réduction de frais de transport aérien peut donner l'envie à la population de solliciter ce type de mode de transport.

Au vue de l'importance qu'offre le transport public, les décideurs sont appelés à investir davantage afin de réduire l'isolement social et à améliorer la qualité de vie de la population qui n'a peut-être pas d'autres moyens de transport. Cette importance de réduire l'isolement social doit permettre aux zones urbaines de la Province du Logone Occidental de devenir de plus en plus peuplées et que les besoins d'options de transport fiable peuvent augmenter. Car, le gouvernement joue un rôle crucial dans la gestion de transport public. À ce niveau, il doit avoir la responsabilité de garantir les conditions de déplacement et de rendre abordable le coût des transports routiers, aériens aux populations. Ceci peut aller de la tarification au financement jusqu'aux subventions en tenant compte des différentes parties prenantes.

D'après l'examen porté sur les enjeux des transports, il s'est avéré que, l'amélioration des réseaux de transport, le renforcement de la sécurité et le développement des services de transport public ont été une priorité dans cette analyse. Mais, les défis qui entourent le domaine du transport dans le Logone Occidental doivent être relevés.

### **III. LES DEFIS ET PERSPECTIVES DU SYSTEME DU TRANSPORT DANS LA PROVINCE DU LOGONE OCCIDENTAL**

Dans la Province du Logone Occidental, le secteur du transport contribue efficacement au développement socio-économique malgré certains obstacles qui freinent l'intensification des échanges des biens et le déplacement des personnes. Toutefois, il est important de relever les défis liés au secteur des transports et de proposer des solutions afin de renforcer le développement adéquat du secteur de transport dans cette unité administrative. Ainsi, l'on s'intéresse ici à analyser le bien fait de la coopération sous régionale et le recours à l'investissement étranger dans le domaine des transports d'une part et de la création de l'institut national des transports d'autre part.

#### **1. Le développement de la coopération sous régionale dans le domaine des transports**

Le développement de la coopération entre les États, sous-tend un ensemble de processus et de partage dans les domaines précis, le sens de l'action et des valeurs objectives. Ainsi, il est une mobilisation collective entre les États du Sud, de pouvoir coopérer afin d'intervenir dans les domaines du développement qu'ils considèrent prioritaires. La coopération sous régionale est un concept issu de la relation Sud-Sud, une coopération existante entre les pays en voie de développement, fondée sur le réalisme concret. C'est la



raison pour laquelle Robert Axelord<sup>223</sup> disait : « la coopération est le ciment de la vie sociale, mais aussi l'un des grands mystères ». Autrement dit, coopérer, c'est faire les choses ensemble ou construire, monter un projet ensemble librement.

Dans la Province du Logone Occidental en particulier et au Tchad en général, le secteur des transports rencontre d'énormes problèmes. Les autorités tchadiennes doivent intensifier la coopération sous régionale dans le domaine des transports pour garantir l'intégration sous régionale. Pour ce faire, il convient de souligner que, la coopération sous régionale entre le Tchad et la Centrafrique, le Tchad et le Cameroun dans le développement du secteur des transports doit s'intensifier à travers la construction des nouvelles routes nationales ; ce qui concoure à l'intégration économique, politique et sociale respectivement de ces pays. Car, le développement en matière des transports au niveau sous régional favorise la diversification des économies. Ce qui revient à dire que, l'intervention dans le développement ou la mise en place des infrastructures des transports entre le Tchad et ces différents États en passant par cette unité administrative constitue un levier efficace pour l'intégration, voire la croissance économique. Pour paraphraser le Directeur du développement des infrastructures du Marché Commun de l'Est et du Sud de l'Afrique (COMESA) lors de communiqué de presse de Nations Unies, Amos Marawa<sup>224</sup> : « l'intégration régionale dans l'enceinte de COMESA passe nécessairement par la mise en œuvre des réseaux de transport qui ont un potentiel du développement important tant au niveau macro-économique que micro-économique. » En d'autres termes, la coopération sous régionale dans le secteur des transports est une priorité pour les États d'œuvrer afin de faire ce secteur, un vecteur qui conditionne tous les systèmes du développement.

En ce qui concerne le transport aérien, l'État doit renforcer la coopération sous régionale dans ce secteur. Ainsi, pour approfondir cette coopération par exemple entre le Tchad et le Cameroun, le Cameroun a signé un accord<sup>225</sup> de coopération en matière de recherche et de sauvetage d'aéronefs en détresse avec le Tchad. Le cadre de cet accord a été conclu le 29 septembre 2022 à Montréal entre la République du Cameroun et celle du Tchad en marge des travaux de la 41<sup>ème</sup> Assemblée de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI). Par la suite, le présent accord définit les modalités de coopération

<sup>223</sup> R. Axelord, «Évolution de la coopération», *Sciences Etonnante*, 2011, p.34.

<sup>224</sup> "Nations Unies, couverture des réunions et communiqué de presse : La coopération régionale et le développement des infrastructures de transport présentes comme des facteurs de croissance pour les pays en développement sans littoral", in <https://press.un.org/fr/2003/dev2420.doc.htm>, consulté le 11 avril 2024.

<sup>225</sup> Autorité de l'Aviation Civile du Cameroun, « Le Cameroun signe un accord de coopération en matière de recherche et de sauvetage des aéronefs en détresse avec le Tchad », in <https://www.ccaa.aeroneuf/fr/espace-informations-nouvelles-de-la-ccaa/1433-le-cameroun-signe-un-accord-de-cooperation-en-matiere-de-recherche-et-de-sauvetage-de-aeroneufs-en-detresse-avec-le-tchad>, consulté le 12 avril 2024.

entre les centres de coordination de sauvetage du Tchad et le centre de sauvetage secondaire du Cameroun. Les deux États ont fixé également les conditions de mise en disposition, de déploiement, d'utilisation réciproque en termes de paix, de moyen de recherche et de sauvetage d'aéronefs se trouvant en situation de détresse dans les territoires des deux pays<sup>226</sup>. La photo ci-dessous illustre la signature de l'accord de coopération sous régionale ente le Ministre des transports du Cameroun Jean Ernest Massena Ngalle Bibehe et le Ministre de l'Aviation Civile et de la Météorologie Nationale du Tchad, Monsieur Hissein Tahir Souguimi, dans le domaine de transport aérien.

**Photo 17 :** Signature d'accord de coopération entre le Cameroun-Tchad en matière de recherche et de sauvetage d'aéronefs en détresse



**Source :** La CCAA, le 30 septembre 2022.

La présente photo vient confirmer la signature d'un accord de coopération sous régionale entre le Cameroun et le Tchad dans le domaine du transport aérien. Il s'agit du renforcement des liens de coopération entre ces deux pays afin de travailler ensemble de façon mutuelle en conjuguant des efforts dans le secteur du transport aérien et de faciliter les lignes de desserte entre les deux pays respectifs.

---

<sup>226</sup> Autorité de l'Aviation Civile du Cameroun, " Le Cameroun signe un accord de coopération en matière de recherche et de sauvetage des aéronefs en détresse avec le Tchad", in <https://www.ccaa.aeroneuf/fr/espace-informations-nouvelles-de-la-ccaa/1433-le-cameroun-signe-un-accord-de-cooperation-en-matiere-de-recherche-et-de-sauvetage-de-aeroneufs-en-detresse-avec-le-tchad>, consulté le 12 avril 2024.

Pour le transport fluvial, l'État tchadien doit moderniser le système de navigation sur le Fleuve Logone dans cette unité administrative. Car, le Fleuve Logone constitue une ressource très importante dont l'établissement d'une voie de navigation pérenne, permettant les localités traversées par des moyens de transport doit être une nécessité afin de faciliter l'accessibilité rurale et urbaine. En outre, l'investissement international peut être considéré comme la meilleure solution pour garantir le secteur de transport.

## **2. Le recours à l'investissement international dans le domaine des transports**

Le Tchad est un pays d'Afrique Centrale caractérisé par une économie faible. Ses ressources financières sont très limitées et moins importantes, ne couvrant pas les besoins en matière d'investissement dans le secteur du transport. Pour répondre aux besoins croissants de la population et soutenir le développement durable, l'État tchadien doit faire recours à l'expertise et à l'investissement étranger pour soutenir et rendre flexible le secteur du transport.

En effet, les investissements directs étrangers<sup>227</sup>(IDE) sont les capitaux des pays investisseurs qu'ils affectent pour soutenir le développement des pays en développement. Ils apparaissent dans la plupart du temps comme le transfert de richesse d'un pays à un autre, et stimulent ainsi la croissance des pays d'accueil, qui voient souvent leur niveau de développement s'accroître du fait des biens faits de l'IDE. Depuis quelques décennies, les investissements directs étrangers ne sont plus vus du mauvais œil par les pays en voie de développement (PVD) qui considéraient jadis ces derniers comme une forme de domination des puissances étrangères sur leur économie. Dans ce sens, pour renforcer le développement du secteur de transport, l'État doit encourager les entreprises étrangères de s'installer au niveau de la Province du Logone Occidental en particulier et dans le Tchad en général. Ainsi, celles-ci doivent faciliter la collecte et la réception des marchandises en réorganisant le transport. Une entreprise étrangère spécialisée dans le transport, peut en effet être bien performante dans le chargement et la sécurisation des marchandises des particuliers. C'est ce qui peut permettre aux populations tchadiennes en général et celle du Logone Occidental en particulier d'apprécier les investissements étrangers dans une telle organisation dans le domaine du transport routier.

Pour le transport aérien, l'État doit dans ce sens nouer des relations plus sincères avec les compagnies aériennes internationales afin de désenclaver non seulement la Province du Logone Occidental par la voie aérienne, mais aussi de désenclaver de manière plus sûre le

---

<sup>227</sup> R. Diane Tessa," La priorisation des investissements dans les infrastructures de transports en Afrique," Mémoire de Master en Gestion des Transports, Université de Libre de Bruxelles, 2015, p. 5.

Tchad tout entier. En sus, pour rendre accessible le transport aérien à la population du Logone Occidental, les autorités tchadiennes en charge de la gestion du secteur des transports aéroportuaires doivent dialoguer avec les entreprises de transport afin qu'elles réduisent le coût de transport. Ce coup porté dans la réduction de fret de transport aérien peut favoriser et susciter l'envie de la population d'utiliser de façon permanente le mode de transport aérien comme le transport routier et fluvial.

Toutefois, il est évident de souligner que, le Tchad et le Cameroun doivent coopérer également pour faciliter la navigation sur le Fleuve Logone. De ce fait, les deux États doivent définir les modalités et les actions communes pour œuvrer en mettant des moyens de transport modernes sur le Fleuve Logone. Ces moyens de transport tels que la pirogue semi-moderne ou moderne de transport fluvial contribuent à garantir non seulement la sécurité des passagers, mais également celle des marchandises transportées sur le Fleuve Logone. Ainsi, la création de l'Institut National de Transport (INT) s'avère nécessaire par l'État tchadien.

### **3- Le développement de l'Institut National de Transport**

Au Tchad et dans ses unités administratives respectueusement, l'on fait face à des innombrables défis liés au secteur du transport. Ainsi, pour aider les autorités tchadiennes en charge de Ministère de transport, il s'avère qu'en dehors de la coopération sous régionale et le recours aux investissements internationaux précédemment envisagés comme solution dans le domaine de transport, la création de l'institut Nation de Transport au Tchad doit être une nécessité fondamentale.

Pour soutenir<sup>228</sup> le gouvernement du Tchad dans la politique de gestion du secteur de transports, l'État doit mettre sur pied plusieurs centres institutionnels de l'enseignement supérieur dans le domaine des transports. De ce fait, les instituts des transports peuvent avoir pour vocation de former des professionnels qualifiés dans le domaine des transports afin de répondre aux besoins croissants de ce secteur clé de l'économie.

Toutefois, la mise en place de l'Institut National de Transport permet de fournir des enseignements de qualité aux personnels de transport, agents facilitateurs dans le système de mobilité des biens et des services des personnes. Dès lors, il devient crucial de ressortir les rôles et missions que doivent jouer les instituts supérieurs des transports au Tchad et le bien-

---

<sup>228</sup> Dans le monde actuel, la plus grande priorité consiste à offrir une éducation de qualité aux individus en créant des établissements publics pour assurer la formation continue dans plusieurs domaines. En réalité, dans le domaine de transport, l'État doit prendre en compte certaines résolutions envisagées pour optimiser ce secteur de l'économie en occurrence la création de l'Institut National de Transport.

fondé de ceux-ci. Dans ce sillage, l'Institut National de Transport peut assurer la formation des techniciens et des cadres spécialisés dans les métiers liés au transport. Cela inclut par exemple les métiers tels que la logistique, la gestion des transports et la maintenance des véhicules. La formation de qualité liée intimement à cette offre, contribue à renforcer les compétences du personnel du secteur de transport et à améliorer la qualité des services offerts. En menant des activités de recherche appliquée visant à innover dans le domaine du transport, l'INT peut proposer des solutions plus adaptées aux besoins actuels et futurs du secteur. Ainsi, les travaux de recherche qui seront formulés en effet par l'INT peuvent contribuer à l'amélioration des pratiques, à l'optimisation des ressources et à la modernisation des infrastructures.

En plus, les apprenants qui doivent bénéficier de la formation, deviennent de plus en plus des professionnels du transport. Ils peuvent avoir des influences sur les entreprises de transport, voire les entrepreneurs économiques physiques de transport. Ces influences issues de la formation peuvent se traduire par une meilleure fiabilité, une plus grande sécurité et l'efficacité accrue des prestations des services de transport. Les enseignements dispensés par l'Institut National de Transport doivent permettre aux entreprises de transport de disposer des personnels qualifiés capables de gérer cordialement les opérations et d'optimiser l'utilisation des ressources. C'est ainsi qu'un tel service de qualité peut se matérialiser par des coûts de transport maîtrisés, une meilleure rentabilité ainsi qu'une grande compétitivité sur le marché. Ceci sous-tend également que, la formation donnée aux professionnels conscients des enjeux environnementaux et socio-économiques liés au transport par l'INT peut contribuer au développement durable du secteur. Enfin, les recherches innovantes développées par cette institution peuvent favoriser une mobilité plus dynamique, des pratiques respectueuses de l'environnement et en un mot, une véritable réponse aux besoins des usagers de transport.

En définitive, ce chapitre était consacré aux obstacles, aux enjeux, aux défis et aux perspectives des transports dans la Province du Logone Occidental. Il s'est tourné sur trois grandes parties. La première partie se consacrait aux difficultés liées au transport. Il ressort de cette partie que, les réseaux de transport dans la Province sont en mauvais état. C'est ce qui rend difficile les trafics des marchandises et des personnes. L'on a noté que l'incivisme des usagers sur les infrastructures et le prix élevé du transport constituent aussi un autre obstacle dans cette unité administrative en particulier et au Tchad en général. Ainsi, plusieurs sortes de tracasseries liées au fonctionnement du système de transport ont été énumérées. Celles-ci concernaient les postes de contrôle et des bandes armées sur la voie publique. L'analyse de la seconde partie, tournait autour des enjeux des transports. Plusieurs solutions ont été proposées à l'amélioration et à la réhabilitation des infrastructures de transport pour rendre fluide le système de transport routier et aérien, voire fluvial. Dans le transport fluvial, il était question de renforcer les moyens de transport archaïque qui sont les pirogues. Il revient de cet examen que, les moyens archaïques ne permettent pas d'intensifier les transports des biens sur le Fleuve Logone. En outre, il faut également intensifier la nécessité sur la sécurité liée au transport par la formation professionnelle ainsi que le développement des services de transport public. La troisième partie s'est focalisée aux défis et aux perspectives du système de transport. L'on a suggéré qu'il faut une coopération Sud-Sud dans le domaine du transport. Ainsi, le recours à l'investissement étranger a été envisagé pour booster le domaine des transports dans la Province du Logone Occidental. Enfin, on doit développer l'Institut National de Transport afin de former les professionnels (chauffeurs) pour le fonctionnement et l'organisation du transport dans cette unité administrative en particulier et au Tchad en général.

## **CONCLUSION GÉNÉRALE**

Parvenu au terme de ce travail qui portait sur le thème : “ Transports et développement socio-économique dans la Province du Logone Occidental au Tchad de 1985-2023”, nous pouvons rappeler qu’il était question d’examiner minutieusement les retombées socio-économiques des transports dans cette unité administrative. Pour analyser les impacts des transports, l’on a présenté la Province du Logone Occidental et la typologie des modes de transport. Dans cette démarche, l’histoire de la création et la délimitation a été ressortie, c’est une compétence dévolue à l’État. La Province du Logone Occidental se différencie des autres provinces du Tchad par ses aspects géophysiques et démographiques ainsi que les réalités socio-économiques très distinctes. Par la suite, trois modes des transports ont été retenus dans cette analyse, notamment le transport routier, aérien et fluvial. Ainsi, est un secteur d’activités très important et constitue un levier et un maillon essentiel pour la croissance économique et social.

Pourtant dans les années 1980, les infrastructures de transport étaient limitées et constituaient un frein pour l’épanouissement du Logone Occidental en particulier et du Tchad en général. Pour assurer la pérennité de cette fonction, cela a nécessité des infrastructures adaptées. C’est ainsi que les multiples acteurs intervenants dans l’amélioration et l’organisation du secteur de transport ont fait de lui un vecteur de la croissance économique et sociale.

En outre, il ressort de cette analyse que, le transport routier est le secteur le plus dominant dans la Province du Logone Occidental et assure environ 90% de transport des marchandises et le déplacement des personnes. Les transports aérien et fluvial malgré leur limitation dans cette unité administrative, jouent un rôle non négligeable. Dans la tripartite des modes du transport, il s’est avéré que, les transports constituent l’épine dorsale de l’économie de ladite Province, car ils conditionnent tous les systèmes du développement.

Étant donné que, le transport routier prédomine dans la Province du Logone Occidental, il favorise le développement du commerce intérieur et extérieur en offrant des opportunités à la population. Il permet le désenclavement des zones de production et joue un rôle crucial dans l’intégration des lieux géographiques. Les transports en général sont non seulement un facteur de développement des diverses activités économiques, mais ils favorisent également le développement intensif des services sociaux de base tels que la santé et l’éducation. En plus, le développement de transport dans cette contrée du Tchad a eu un



certain nombre d'effets sur les populations. Considérés comme un pourvoyeur du développement socio-économique dans le Logone Occidental, les transports qu'ils soient routiers, aériens et fluviaux permettent le développement de la prostitution, de l'insécurité des accidents ainsi que la criminalité dans les lieux de transport.

Toutefois, le secteur de transport comme le vecteur de la croissance économique et social est menacé par de multiples difficultés qui entravent le développement des activités économiques dans cette unité administrative. L'analyse de cette partie a porté sur l'état défectueux des infrastructures de transport en incluant l'incivisme des usagers, le prix élevé du transport et les tracasseries liées en milieu de transport. Ainsi, les solutions ont été préconisées pour l'amélioration des réseaux des transports et le renforcement de la sécurité.

Pour redresser et redynamiser le secteur du transport dans le Logone Occidental afin qu'il joue permanemment son rôle dans le développement socio-économique, il faut renforcer la coopération sous régionale en investissant dans ce domaine. Dans la Province du Logone Occidental en particulier et au Tchad en général, la prise en compte de cette stratégie du développement du secteur de transport doit être une priorité pour l'État tchadien. À cela, s'ajoute le développement des services de transport public et la création de l'Institut National de Transport afin d'impulser véritablement ledit développement du secteur de transport pour le bien-être de tous.

Par conséquent, l'on se rend compte que, cette étude portant sur les transports et le développement socio-économique dans la Province du Logone Occidental semble être la toute première. Mais, il n'en demeure pas moins que, ce travail de recherche dont le champ est extrêmement vaste ne saurait être parfait. Les insuffisances de ce travail peuvent constituer, sinon faire l'objet d'une nouvelle thématique de recherche. C'est ainsi que dans une recherche, il est essentiel de reconnaître qu'il existe certaines failles dans l'interprétation et l'analyse des résultats. Les trois modes des transports routiers, aériens et fluviaux qui constituent le creuset du développement socio-économique de la Province du Logone Occidental peuvent être analysés sous un autre angle de recherche.




**ANNEXES**

## Annexe 1 : Attestation de recherche Académique

SHOOT ON A56 Pro  
DIGITAL CAMERA

REPUBLIQUE DU CAMEROUN  
PAIX-TRAVAIL-PATRIE  
UNIVERSITÉ DE YAOUNDÉ I  
FACULTE DES ARTS, LETTRES ET  
SCIENCES HUMAINES  
DEPARTEMENT D'HISTOIRE



REPUBLIC OF CAMEROON  
PEACE-WORK-FATHERLAND  
THE UNIVERSITY OF YAOUNDE I  
FACULTY OF ARTS, LETTERS AND  
SOCIAL SCIENCES  
DEPARTMENT OF HISTORY

### ATTESTATION DE RECHERCHE


Je soussigné, Professeur **BOKAGNE BETOBO Edouard**, chef de Département d'histoire de la Faculté des Arts, Lettres et Sciences Humaines de l'Université de Yaoundé I, atteste que l'étudiant **HOUVOUNSAI DIMMA**, Matricule **21N240** est inscrit depuis Octobre 2022 en **Master 2** dans ledit Département, option Histoire Economique et Sociale. Il mène sous la direction du **Dr. FOUAPON Alassa** (*Chargé de Cours*), une recherche universitaire portant sur le thème : « **Transports et développement socio-économique dans la province du Logone occidental au Tchad (1960-2021)** ».

Nous le recommandons aux responsables des administrations, des centres de documentation, d'archives et toutes autres institutions nationales ou internationales, en vue de lui faciliter la recherche.

**En foi de quoi, la présente autorisation lui est délivrée pour servir et valoir ce que de droit.**

Fait à Yaoundé le..... 03 Aout 2023

Le chef de Département



*Bokagne*

**Bokagne Betobo Edouard**  
Maître de Conférences

## Annexe 2 : Autorisation Provinciale de recherche

REPUBLIQUE DU TCHAD

\*\*\*\*\*

MINISTRE DE L'ADMINISTRATION DU TERRITOIRE,  
DE LA DECENTRALISATION ET DE BONNE GOUVERNANCE

\*\*\*\*\*

PROVINCE DU LOGONE OCCIDENTAL

\*\*\*\*\*

SECRETARIAT GENERAL

\*\*\*\*\*

N° 115/MATDBG/PLOC/SG/2023



UNITE -TRAVAIL-PROGRES

\*\*\*\*\*

### AUTORISATION DE RECHERCHES

Je soussigné, **IBRAHIM IBNI OUMAR MAHAMAT SALEH**, Gouverneur de la Province du Logone Occidental, autorise Monsieur **HOUVOUNSADI DIMMA**, étudiant en Master II au département d'Histoire de la Faculté des Arts, Lettres et Sciences Humaines de l'Université de Yaoundé I au Cameroun, option Histoire Economique et Sociale à effectuer des recherches dans la Province du Logone Occidental en vue de préparer son mémoire sur le thème : « **Transports et développement socio-économique dans la province du Logone Occidental au Tchad (1960-2021)** ».

Il est demandé aux Responsables des Institutions concernées par ces recherches de bien vouloir faciliter l'accès de leurs structures à l'étudiant.

En foi de quoi, la présente autorisation de recherches lui est délivrée pour servir et valoir ce que de droit.

Fait à Moundou, le 16 novembre 2023

P. Le Gouverneur de la  
Province du Logone Occidental,  
Le Secrétaire général

  
  
**TCHOUZEBE SINDANG BASHE**

**Annexe 3 : Demande d'autorisation pour la consultation de rapport des accidents dans la ville de Moundou.**

HOUVOUNSADI DIMMA

Moundou le 27 novembre 2023.

TEL : 62272542

À

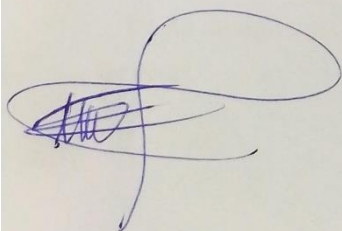
**Monsieur le Commissaire de la Police provinciale du Logone Occidental ;****Objet : Demande d'autorisation pour la consultation de rapport des accidents dans la ville de Moundou**

J'ai l'honneur de venir très respectueusement auprès de votre haute personnalité, Monsieur le Commissaire de la Police Provinciale du Logone Occidental, solliciter ma demande de consultation des archives liées au rapport des accidents de circulation dans la ville de Moundou et au niveau de Commissariat de la Police.

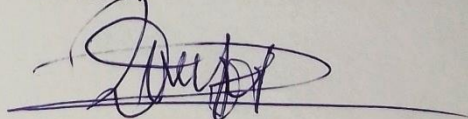
Ci-joint à ma demande, les pièces suivantes :

- Une photocopie de l'autorisation de recherche délivrée par l'Université de Yaoundé I ;
- Une photocopie de l'autorisation de recherche délivrée par le Gouverneur de la Province du Logone Occidental ;
- Une photocopie de la carte d'identité nationale de l'étudiant.

Dans l'attente d'une suite favorable, veuillez agréer Monsieur le Commissaire de la Police Provinciale du Logone Occidental à ma demande, mes considérations les plus respectées.



L'intéressé I



#### **Annexe 4 : Archive d'entretien aux populations de la Province du Logone Occidental**

Le thème de notre recherche porte sur : “ **TRANSPORTS ET DEVELOPPEMENT SOCIO-ÉCONOMIQUE DANS LA PROVINCE DU LOGOGONE OCCIDENTAL AU TCHAD DE 1985-2023**”. À cet effet, nous vous sollicitons à poser certaines questions relatives à ce sujet. Les réponses qui seront données ne sont véritablement justes, ni mauvaises mais elles seront traitées et analysées confidentiellement afin d'être citées dans le travail.

#### **SECTION 1 : Information sur les informateurs**

Homme

Femme

Age :

Fonction :

Date, jour et lieu de l'entretien

#### **SECTION 2 : Les différents modes des transports dans la Province du Logone Occidental**

Quels sont les principaux modes de transport dans la Province du Logone Occidental ?

Qui sont les acteurs de l'amélioration des infrastructures de transport routier, aérien et fluvial ?

#### **SECTION 3 : Transport routier**

Selon vous, dans quelle année la Province du Logone Occidental a vu la présence des routes bitumées ?

Quelles étaient les raisons de processus de création des infrastructures routières dans cette province ?

Quelle était la Province avant et après l'amélioration des routes ?

Quelles sont les activités naissantes après la construction de certaines routes dans cette Province ?

Comment se fait l'entretien des routes goudronnées et les pistes rurales aménagées ?

Quel changement manifeste après le passage des routes goudronnées dans cette Province par rapport au transport ?

Sur le plan sanitaire, quel est le changement apporté par rapport à l'accessibilité dans les hôpitaux pour les soins ?

Quelles sont les activités commerciales pratiquées au bord des routes ?

Pourquoi la ville de Moundou est goudronnée et d'où venait le financement ?

La construction des routes dans ladite Province répondait-elle aux attentes des initiateurs ?

Quelles comparaisons faites-vous dans le développement économique et social de la Province ?

Peut-on avoir l'idée sur le nombre d'accidents dans la Province du Logone Occidental ?

Quelles sont les mesures prises pour lutter contre les incidents du transport routier ?

Vous avez travaillé dans le projet de construction des routes, si oui, quelle tâche exerciez-vous ?

Quelles sont les conséquences des accidents des routes dans votre localité ?

Quelles sont les mesures que vous préconisez pour lutter contre les accidents de circulation ?

La multiplication des agences de voyage semble-t-elle bénéfique ?

Où vendez vos produits ?

Les entreprises de transport routier interurbain de voyageurs, combien de personnes employez-vous ?

Combien des agences disposent votre entreprise ?

Comment évolue le trafic ?

Sur quelles bases des raisons que vous avez choisi les lignes que vous parcourez actuellement ?

Quels sont les principaux moyens des transports routiers que vous utilisez dans la Province du Logone occidental ?

Quelle est votre fréquentation dans la Province du Logone occidental par rapport à vos déplacements et/ou vos activités ?

Quels sont les problèmes auxquels vous êtes confrontés lors de vos déplacements dans la Province du Logone occidental ?

Pensez-vous que l'amélioration de transport routier dans la Province du Logone occidental pourrait contribuer au développement socio-économique de la Province ?

Selon vous, quels sont les principaux secteurs économiques qui pourraient bénéficier d'une connectivité routière dans la Province du Logone occidental ?

Quels sont les avantages particuliers que vous associez à un développement socio-économique accru dans la Province du Logone occidental ?

Avez-vous remarqué de changement positif dans la Province du Logone occidental suite à des améliorations de transport routier ?

### **SECTION 3 : Transport aérien**

Utilisez-vous régulièrement le transport aérien dans la Province du Logone Occidental ?

Quels sont les avantages bénéficiez-vous de transport aérien ?

Quels sont les obstacles que vous rencontrez les mieux dans le transport aérien ?

Comment évaluez-vous le transport aérien en termes de l'accessibilité des services ?

Pensez-vous que la présence des infrastructures de transport aérien a influence sur l'essor économique, social et politique ?

L'amélioration des infrastructures de transport aérien et la réduction de coût peuvent impulser le développement économique en termes d'activités commerciales ?

### **SECTION 3 : Transport fluvial**

Quels sont les moyens de transport que vous utilisez sur le Fleuve Logone pour accéder dans le centre urbain ou d'autres localités ?



Quelle est votre fréquentation de transport fluvial par rapport à votre activité dans la Province du Logone Occidental ?

Le transport fluvial est-il bénéfique en termes de développement économique et social ?

Quels sont les risques et les difficultés liés au transport fluvial sur le Fleuve Logone ?

Après la construction des ponts sur le Fleuve Logone, continuez-vous à utiliser le transport fluvial ?

L'amélioration des moyens de transport fluvial peut garantir la sécurité de population de la Province d'utiliser le transport fluvial dans leur déplacement quotidien en traversant sur le fleuve Logone ?







**Ce guide d'entretien a été établi par Houvounsadi dimma.**

**Annexe 5 : Archive de délégation provinciale du Ministère des infrastructures de transport et de la sécurité routière**

906	ANTCHA LAOUSANA Kertin né le 14/01/1962 à MOUSSOUM Blang	Mdm	30/7/92	1295	
907	MBIAMNO- IJI Beunde Benjamin né le 14/01/1964 à Moundou	Mdm	30/7/92	B 1295 A-30-6-92 C-12-5-93	
908	MBAILARE Nseimian né le 14/01/1977 à Moundou	Mdm	30/7/92 21/07/98	A 1297 B	
909	BLOSSAN- GAR DEYANOURA né le 14/01/1967 à BANGOULOU Haro FC	Mdm	30/7/92 17/6/94 21-01-92	B 1298 C D	
910	NOUTIMBAYE Soundiquim né le 14/01/1954 à BAYAM BEDOGO Moundou	Mdm	30/7/92 27/02/97	B 1299 C	
911	PORYE Nouba Gabriel né le 14/01/1960 à Koghe Kelo	Mdm	30/7/92	B 1300	

SHOT ON A56 Pro  
itei DUAL CAMERA

**Source :** Archive de délégation provinciale du Ministère des infrastructures de transport et de la sécurité routière

3676	<p>MAHIAJIM          Nonimian Emile,          né vers 1955 à          KAR (Doba)</p>	Moussou	15/01/85	246	
3677	<p>BATOM          KODADINGAR,          né le 8/11/1952          à Bedio (Doba)</p>	Moussou	15/01/85	247	
3678	<p>MAINDILAOU          MBAYO, Kalimbaye          né</p>	Moussou	15/01/85	248	
3679	<p>NINGATLOUM          LAHAP, né vers          1953 à Bebalom          Bénye</p>	Moussou	15/01/85 30/09/87 E	249	
3680	<p>BRAHIM          Mahamat Oumar,          né vers 1965 à          Njamena</p>	Moussou	15/01/85	250	
3681	<p>NOUHOU BOU          ba, né vers 1963          à Mambareou          Bénye</p>	Moussou	15/01/85		

SHOT ON A56 Pro  
 itel DUAL CAMERA

Source : Archive de délégation provinciale du Ministère des infrastructures de transport et de la sécurité routière.

## SOURCES ET RÉFÉRENCES BIBLIOGRAPHIQUES

### A- Sources orales

N°	NOMS PRENOMS	ET	AGE	STATUT	LIEU D'ENTRETIEN	DATE
1	Abakar Abdoulaye		44 ans	Chauffeur	Moundou	17-11-2023
2	Abakar Ousman		63 ans	Débrouillard	Benoye	19-11-2023
3	Abakar Ahmat		37 ans	Débrouillard	Deli	29-11-2023
4	Abdelhamit Ali		57 ans	Commerçant	Moundou	17-11-2023
5	Ahmat Abdou		29 ans	Etudiant	Moundou	16-11-2023
6	Ali Haroun		43 ans	Commerçant	Benoye	19-11-2023
7	Anonyme		57 ans	Policier	Moundou	16-11-2023
8	Beral Théophile		67 ans	Chauffeur	Moundou	17-11-2023
9	Dara Philippe		54 ans	Enseignant	Kirim-kirim	28-11-2023
10	Dionkoubou Aimé		38 ans	Mototaxis	Dodjé	20-11-2023
11	Dja-wintha Brigitte		43 ans	Enseignante	Moundou	16-11-2023
12	Djasrambaye Junior		50 ans	Cultivateur	Dodjé	20-11-2023
13	Djerambaye		57 ans	Commerçant	Dodjé	22-11-2023
14	Djoudjé		28 ans	Débrouillard	Moundou	17-11-2023
15	Goïdji Monique		61 ans	Ménagère	Moundou	17-11-2023
16	Hissene Ali Mahamat		45 ans	Commerçant	Deli	29-11-2023
17	Issaou Sylvain		34 ans	Cultivateur	Dodjé	22-11-2023
18	Mahamat	Tahir	41 ans	Chauffeur	Moundou	16-11-2023

	Adoum				
19	Mahamat Ahmat Mht	32 ans	Chauffeur	Benoye	19-11-2023
20	Mahamat Ali Mht	50 ans	Chauffeur	Benoye	19-11-2023
21	Mbaïrandom David	30 ans	chauffeur	Moundou	16-11-2023
22	Mbaïramadji Philémon	54 ans	Enseignant	Moundou	18-11-2023
23	Mbaïnaïssem Emmanuel	47 ans	Entrepreneur	Moundou	23-11-2023
24	Mbaïasemadji	76 ans	SG de Mairie	Moundou	23-11-2023
25	Modji Gizielle	26 ans	Etudiante	Moundou	16-12-2023
26	Ndeitein Joseph	71 ans	Agent onder	Moundou	23-11-2023
27	Ndjimtoloum Jeremie	69 ans	Cultivateur	Koutou	25-11-2023
28	Remadji Claudine	39 ans	Commerçante	Kirim-kirim	28-11-2023
29	Soulemanou Ali	68 ans	Chauffeur à la retraite	Deli	29-11-2023
30	Soussia Robert	40 ans	Infirmier	Moundou	17-11-2023
31	Tolmadingar Abdoulaye	32 ans	Chauffeur	Moundou	21-11-2023
32	Youssouf Hisene	48 ans	Commerçant	Deli	29-11-2023

## B- DOCUMENTS ARCHIVES

### 1- Archive Provinciale du Logone Occidental

APLO, Décret n° 415/PR/MAT/02 du 03 octobre 2002.

APLO, La loi n°00/PR/2017 portant la création d'un Office National de la Sécurité Routière.

APLO, Ordonnance n°038/PR/2018 portant création et réorganisation des unités administratives et des collectivités autonomes.

## **2- Archive du Ministère de transport**

**AMT, Arrêté n°022/MIT/DGM/DGTS/ 2020** portant modification de l'arrêté n°007/MIT/DGM/ DGTS/ 2020 relatif aux mesures préventives dans les domaines des transports urbains et interurbains pendant la pandémie du Covid19.

**AMT, Arrêté n°001/MIT/DGM/DGRP/DRHE/ 2019** portant nomination des agents de la direction générale des infrastructures et des transports à postes de responsabilité dans délégations provinciales.

**AMT, Arrêté n°046/MIT/DGM/DGIT/DER/ 2019** portant ouverture de la mise œuvre de la stratégie nationale de transport rural 2019-2023.

**AMT, Arrêté n°048/PR/MIT/DG/ENSTP/19** portant admission définitive des candidatures au concours d'entrée en première année du cycle de Licence Professionnelle de l'école nationale supérieure des travaux publics.

**AMT, Arrêté n°037/MIT/DGM/DGRP/DRM/DRHF SAP/ 2020** fixant les congés administratifs réguliers des fonctionnaires et contractuels au Ministère des infrastructures et des transports.

**AMT, Décret n°1581/PR/MITD/2019** portant organigramme du Ministère des infrastructures des transports et du désenclavement.

**AMT, Décret n°1471/PR/2019** portant structure générale du gouvernement et attribution de ses membres.

**AMT, Décret n°172/PR/PM/2018** portant création d'organisation et attribution des directions générales des départements ministériels.

**AMT, Loi n°003/PR/2017** portant création d'un Office National de la Sécurité Routière.

**AMT, Loi n°003/PR/2010** portant création d'une Agence d'Entretien Routier.

**AMT, Loi n°052/PR/2000** portant code de l'aviation civile, du 17 mai 2000.

## **C- DOCUMENTS DE RAPPORTS**

**Banyo A. Mahamat Y.**, “Évolution des infrastructures de transport au Tchad au cours de 20 dernières années”. Rapport de stage du Comité de liaison de la route transsaharienne, 2017.

Bankouma L. keunde P., “Analyse de la gestion et de l’entretien des routes au Tchad”, 2018.

**Berger L.**, “Appui à la définition de la stratégie des transports au Tchad” Rapport final de SEE, 1999-2000.

**Diaz O. (dir.)**, Transport, pauvreté et accès à l’éducation dans les villes subsahariennes. Le cas de Conakry, “Colloque du Grefbam”, Développement local, compétitivité et attractivité des territoires, 2006.

**Djirabaye N.**, “Les ressources en sols au Tchad, actions prioritaires pour une gestion durable”, Partenariat Mondial sur les sols, Accra : 4-6 février 2013.

**Groupe de la Banque Africaine de Développement.**, “Programme d’approvisionnement en eau potable et l’assainissement en milieux semi urbain et rural de onze zones régions au Tchad”, Rapport d’évaluation de projet, 29/11/2022.

**Ministère de l’information.**, Direction Générale de l’information, aperçue sur le Tchad, 2016.

**Ministère des infrastructures et des transports du Tchad.**, Rapport sur l’état du réseau routier au Tchad, 2019.

**Nations Unies, Commission Économique pour l’Afrique.**, Rapport d’examen africain sur les transports, 2010.

**Organisation des Nations Unies pour le développement industriel.**, “Transport et développement industriel en Afrique noire”, Vienne, 2019.

## **D- LES TRAVAUX ACADEMIQUES**

### **1- Les Thèses**

**Abakar Mahamat Z.**, “ États et religions au Tchad du VIII<sup>em</sup> siècle à nos jours ”, Thèse de Doctorat en Histoire, Université de Marc Bloch de Strasbourg, 2008.

**Hassane Mahamat H.**, “ Mobilités urbaines et planification : le cas de Ndjamenena ”, Thèse de Doctorat en Aménagement de l’espace et urbanisme, Université Michel de Montaigne - Bordeaux III, 2015.

**Kouotou Y.**, “Transports terrestres et développement des relations socio-économiques entre le Cameroun et le Tchad 1965-2015”, Thèse de Doctorat/Ph.D, en Histoire, Université de Yaoundé I. 2019.

**Madjigoto R.**, “Evolution socio-économique et environnementale de la Région pétrolière du Logone Oriental”, Thèse de Doctorat en Géographie, Université de Paris 1, 2007.

**Moussa I.**, “Modèles de résolution approchée et efficace pour les problèmes de réseau de transport et de télécommunication”, Thèse de Doctorat 3em cycle en Sciences Techniques, Université de Picardie Jules verne, Amiens, 2015.

**Rojo Escude C.**, “Impact environnemental des aérosols formés dans les panaches d’avions : modélisation et application à l’utilisation de carburants alternatifs”, thèse de doctorat en géographie, université de Strasbourg, 2012.

**Wiel A.**, “Accessibilité et évaluation des politiques de transport en milieu urbain : le cas du Tramway Strasbourgeois”, Thèse de Doctorat de Science économiques option économie de transport, Université Lumière Lyon II, 2008.

**Yonlihinza Issa A.**, “Transport et désenclavement dans la problématique du développement local à Tera au Niger”, Thèse de doctorat en Géographie, Université de Moumouni, 2011.

## 2- Les Mémoires

**Allandiguim Reoumbaye C.**, “La contribution de la coopération décentralisée au processus du développement local au Tchad : le cas du jumelage entre les villes de Moundou (Tchad) et de Poitiers (France)”, Mémoire de Master en Relations Internationales, Institut des Relations Internationales du Cameroun (IRIC), 2013.

**Alouki T.**, “Le transport routier dans le Mayo-louti (Nord Cameroun), 1950-2014”, Mémoire de Master Ceva Logistiques en Histoire, 2015.

**Amadou Bailo D.**, “Transport urbain à Mamou : problème et perspectives”, Mémoire online de Maîtrise en Géographie, Université Générale Lansana de Conakry, 2011.

**Feudjio L.**, “Gestion du réseau routier au Cameroun et développement du linéaire”, Mémoire de Master en analyse et évaluation de projet, Université Rennes1 et Université de Yaoundé II, 2008.

**Kabre E.**, “Impacts des transports sur l’environnement”, Maîtrise en Économie Agricole et Environnement, Université de Koudougou, 2011.



**Makema kasongo G.**, “Administration publique et le développement socioéconomique. Cas de la ville de Lubumbashi”, Mémoire de Droit et Sciences politiques, Université de Lubumbashi, 2011.

**Mangindula B.**, “Stratégies d’attraction des PMS dans le secteur de transport urbain : opportunités et limitations”, Licence en Gestion Financière, Université de Kinshasa(RDC), 2007.

**Mariam S.**, “ Transports routiers et développement socio-économique au nord-Cameroun : cas de l’axe Ngaoundéré-Garoua (1955-2019) ”, Mémoire de Master en Histoire, Université de Yaoundé I, 2023.

**Njanké Tatchou M.**, “ Transport et échanges commerciaux dans les pays de la CEMAC,” Mémoire de Master en économie des transports, Université de Yaoundé II/Soa, 2008.

**Bienvenu Mangindula.**, " Stratégies d’attraction des PMS dans le secteur de transport urbain : opportunités et limitations." Licence en Gestion Financière, Université de Kinshasa(RDC), 2007.

**Sanoussi Ahmat H.**, “ L’UNICEF et développement humain dans la région de N’Djamena (Tchad) 1990-2018 ”, Mémoire de Master en Histoire, Université de Yaoundé I, 2022.

**Tessa Diane R.**, “La priorisation des investissements dans les infrastructures de transports en Afrique”, Mémoire de Master en Gestion des Transports, Université de Libre de Bruxelles, 2015.

## E- ARTICLES, REVUES ET JOURNAUX

### 1- Articles scientifiques

**Abzac-epzy C. Touchet V.**, “ L’Aviation Militaire Française au Tchad, des origines à nos jours ”, *Revue Historique des Armées*, N°225, 2001.

**Alassa F.**, “Militantisme islamique des femmes et développement genré au Cameroun”, *Revue internationale des Sciences humaines et sociales*, vol 11, n° 2, février 2021.

**Bradet A.**, “ La criminalité et les transports publics ”, *Déviance et société*, 1987.

**Bourguignon F.**, “ Repenser les infrastructures pour le développement : observations finales”, *Revue d’économie du développement*, vol .15, n° 4, 2007.

**Bouka B.**, “La sauce au pays Ngambaye,”*Revue pour l’étude et le développement de la langue Ngambaye-Tchad*, N° 10, Amiens, 1997.

**Cabot J.**, “Stratégie et tactiques cotonnières au Tchad”, *Revue Hérodote* N°6, 1977.

**Carré S.**, “Itinérance et dissimulation d’emplois dans les transports”, *Revue de la Recherche Juridique-Droit prospectif*, Presses Universitaires d’Aix-Marseille, 2018.

**Dakalyo A.**, “ La stratégie nationale des transports : un outil pour le développement des trois modes de transport à savoir routier, aérien et ferroviaire ”, Nanterre(FR) : *Challenge international*, 2016.

**Djemou M.**, “ Impact de l’élevage sentimental dans les savanes tchadiennes : le cas de la Province du Logone Occidental ”, *Revue Afrique Science*, ISSN 1813-548.

**Djimadoum M.**, “ La place de l’industrie dans l’économie tchadienne ”, *Etudes et Statistiques* : bulletin mensuel, 1991.

**Etoundi Abena M. J.**, “ Agriculture familiale et l’atteinte des objectifs du développement durable dans la Région du Centre Cameroun”, *Revue acaref.net*, 2021.

**Facchini F.**, “ Entrepreneur et développement économique”, *Regards croisés sur l’économie*, n° 19, 2016.

**Fodouop K.**, “ Les transports clandestins autour de Yaoundé”, *Revue de Géographie*, Les cahiers d’Outre-Mer, 1985.

**Haoua Acyl A.**, “L’émergence du Tchad passe par le développement complémentaire des trois modes de transport à savoir aérien, routier et ferroviaire,” *Revue de l’économie*, n°2, 2017.

**Henri P.**, “L’avenir passe par le désenclavement”, *Etudes normandes*, 1992.

**Huillier P.**, “ Le problème de la desserte au Tchad ”, *Information géographique*, vol 21, n°2, 1954.

**Jaillet A, Mabilon-Bonfils B.**, “Qu'est-ce qu'une revue de littérature” ? *Revue je réussis mon mémoire de Master MEEF*, 2021.

**Kpatoukpa B. Moussa G.**, “ Effets socio-économiques du transport routier dans le développement de la commune de Tchaourou”, *Home* n°2, 2019.

**Libourel E. Schorrung M.**, “ Impacts et effets territoriaux des transports”, *Revue de Géographie des transports*, 2022.

**Mbaindogoum D. Mbaihadjim J.**, “Dynamique urbaine et contraintes morpho-hydrologique à Moundou (sud-ouest du Tchad)”, *Géographie des Savanes*, Numéro 5, 2018.

**Rist G.**, “ Le développement, histoire d’une croyance occidentale ”, *Presses de Science Po*, 1997.

**Solow R.**, “ Une contribution à la théorie de la croissance économique,” *Journal trimestriel d'économie*, vol 70, n°1, 1956.

**Yvon Bigras, al.**, “Tourisme et le transport : vers une vision intégrée, Teros”, *Revue de Recherche en Tourisme*, 2013.

## **2- Articles revue de journal**

**Djimadoum B.**, “Dégradation des voies de communication au Tchad”, *Tchad et culture* 2012.

**Géli J.**, “ Les transports au Tchad, Où va-t-on ? ”, *Revue Tchad et culture*, n° 126, 1992.

**Gouvernement de la République du Tchad.**, “Stratégie des Transports et désenclavement des zones des productions, N'Djamena”, *Tchad-Culture*, 2017.

**Mahamat M.**, “L’incivisme et l’impatience des usagers de la route décriés au Tchad”, *Tchad-culture*, 2023.

**Masrambaye B.**, Transport aérien coûteux et inconfortable : le Ministre tchadien de l’Aviation Civile et de la Métrologie Nationale menace les compagnies aériennes, *Tchad Culture*, 2022.

**Nestor N.**, “Les transports en commun : une politique à revoir”, *Tchad et culture* n° 93.

## **F- LES OUVRAGES**

### **1-Ouvrages généraux**

**Aboubakar I.**, *L’agriculture tchadienne face à la mondialisation et perspective de l’ère pétrolière*, CEFOD août 2001.

**Arditi C.**, *Paysans Sara et éleveurs arabes dans le sud du Tchad : du conflit à la cohabitation*, Acte du colloque du réseau Mega-Tchad, Paris, IRD, 1999.

**Beitone et Ali**, *Dictionnaire des Sciences économiques*, Paris, 2<sup>e</sup> Ed, Armond Colin, 2007.

**Chapelle J.**, *Le peuple Tchadien, ses racines, sa vie quotidienne*, Paris, Edition, l’Haramattan, 1986.

**Chambre de Commerce, d’Industrie, d’Agriculture, des Mines et de l’Artisanat.**, *Répertoire des opérateurs économiques du Tchad*, N'Djamena : République du Tchad, CCIAMA, Editions 2005.

**Département d’histoire de l’Université de Yaoundé 1.**, *Guide de méthodologie pour la rédaction de Thèses et de Mémoires et articles*, Yaoundé1, CEPERS. A, janvier 2006.

**Djimadoumngar Adoumbeye A.**, *L'administration publique au Tchad à l'ère de la décentralisation*, Études Africaines, Paris, l'Harmattan, 2019.

**Dufumier M.**, *La crise des agricultures sahélo-soudaniennes in Agricultures et paysanneries des tiers-Monde.*, Paris, Karthala, 2004.

**Fontaine L.**, *L'Histoire Économique et Sociale : autour des changements de paradigmes*, Paris, Gallimard, 2014.

**Lanne B.**, *Répertoire de l'administration territoriale du Tchad (1900-1994)*, Paris, Harmattan, 1995.

**Le Rouvreur A.**, *Sahéliens et sahariens du Tchad*, Paris, l'Harmattan, 1989.

**Le Thiec G.**, *Agriculture africaine et traction animale*, Montpellier, Editions Quad, 1996.

**Nouveau Partenariat pour le Développement de l'Afrique**, *Désenclavement des zones de production en milieu rural*, Tchad, vol 3, 2005.

**Thierry D.**, *La circulation internationale des idées*, Paris, Edition, CNRS, 1987.

**Tille M.**, *La méthodologie concertative du projet routier*, Actes de la Conférence Faune et Trafics, Ecole Polytechnique Lausanne, du 18 au 19 octobre 1999.

**Traoré B.**, *L'intégration économique de la paysannerie en Afrique subsaharienne*, Paris, l'Harmattan, 1999.

**Tubiana J. Arditi C.**, *L'identité Tchadienne : L'héritage des peuples et les apports extérieurs*, Collection pour mieux connaître le Tchad, Paris, Edition l'Harmattan, 1994.

## 2- Ouvrages spécifiques

**Dong Mougnot Maxime G et Abena Etoundi M.**, Support du Cours de l'Unité d'Enseignement 432, Les transports en Afrique noire, dispensés en Master 1 au département d'Histoire de l'Université de Yaoundé I, 2021-2022.

**Gouvernement de la République du Tchad**, *Stratégie de développement du secteur de transport au Tchad, dans la Table ronde de Genève IV : Réunion sectoriel sur les transports, de l'habitat et de l'urbanisme*, N'Djaména(TD), 1999.

**Huybrechts. A.**, *Transports et structures de développement au Congo. Étude du progrès économique de 1900 à 1970*, Paris, La Haye, Mouton, 1970.

**Ibni Oumar Saleh Mahamat.**, *Procès-verbal des négociations entre la République du Tchad et l'Association Internationale de développement, concertation pour un crédit pour le second projet sectoriel des transports*, Washington, 15 mai 1993.

**Ministère du plan et de la coopération**, *Réunion de suivi de la Table de Genève sur le secteur des transports, VI*, N'Djaména 1985.

### 3- Ouvrages méthodiques

**Ali et Beitone.,** *Dictionnaire des Sciences économiques*, Paris, 2<sup>e</sup> Ed, Armand Colin, 2007.

**Beaud M.,** *L'art de la Thèse*, Paris, Montréal : Boréal, 1985.

**Bialès C.,** *Dictionnaire économie et des faits sociaux contemporain*, Paris, Faucher, 1996.

*Dictionnaire Larousse : Transport*, Paris Édition Larousse, 2008.

*Dictionnaire le Petit Larousse*, Ed, Larousse, Paris, 1993.

### G- DOCUMENTS NUMERIQUES

**AlwihdaInfo.,** “ Le CONITE alerte sur les pratiques de surfacturation et les tracasseries routières”, in [https://www.alwihdainfo.com/Tchad-le-CONITE-alerte-sur-les-pratiques-de-surfacturation-et-les-tracasseries-routieres\\_125049.amp.html](https://www.alwihdainfo.com/Tchad-le-CONITE-alerte-sur-les-pratiques-de-surfacturation-et-les-tracasseries-routieres_125049.amp.html), consulté le 08 avril 2024.

**AlwihdaInfo.,** “La danse au pays Ngambaye, les pas au rythme des décibels”, in [https://www.alwindainfo.com/Tchad-la-danse-au-pays-Ngambaye-les-pas-au-rythme-descibels\\_a108747](https://www.alwindainfo.com/Tchad-la-danse-au-pays-Ngambaye-les-pas-au-rythme-descibels_a108747), consulté le 29 février 2024.

**Alwihdainfo.,** “ Moundou, aéroport en pleine construction visité par le chef de l’État”, in <https://www.alwihdainfo.com/Moundou-l-aeroport-en-plein-construction-visite-par-le-chef-de-l-Etat>, consulté le 06 mars 2024.

**Ayoub M.,** “Transport routier formel et informel au Maroc”, in <https://fr.slideshare.net/transport-routier-formel-et-informel-au-maroc>, consulté le 17 mars 2024.

**Autorité de l’Aviation Civile du Cameroun.,** “Le Cameroun signe un accord de coopération en matière de recherche et de sauvetage de aéronefs en détresse avec le Tchad”, in <https://www.ccaa.aeroneuf/fr/espace-informations-nouvelles-de-la-ccaa/1433-le-cameroun-signe-un-accord-de-cooperation-en-matiere-de-recherche-et-de-sauvetage-de-aeroneufs-en-detresse-avec-le-tchad>, consulté le 12 avril 2024.

**Banque Islamique pour le Développement.,** “ Sortir de la pauvreté ; développer le réseau de transport au Tchad”, in <https://www.isdb.org/fr/case-studies/sortir-de-la-pauvrete-developper-le-reseau-de-transport-au-tchad>, consulté le 15 mars 2024.

**Banque Européenne d'Investissement.**, “ Modernisation du réseau routier au Tchad”, in <https://www.eib.org/projets/all/20200097>, consulté le 23 février 2023.

**Dobbuszkes F, Strale M.**, “ Géographie des transports et localisation des activités économiques”, in <https://www.ubl.be/fr/programme/2023/>, consulté le 30 mars 2024.

**Groupe de la Banque Africaine de Développement.**, “ Tchad projet du bitumage de larouteMoundou-Doba-Koumra-Sarh”, in <https://www.afdb.org/ar/documents/document/tchad-projet-de-bitumage-de-la-route-moundou-doba-sarh>, consulté le 06 mars 2024.

**Groupe de la Banque Africaine de Développement.**, “ Transport urbain au Nigéria : Faciliter la mobilité urbaine à Abuja”, in <https://www.afdb.org/fr/projets/transport-urbain-au-nigeria-facilite-la-mobilite-urbaine>, consulté le 17 mars 2024.

**Groupe de la Banque Mondiale.**, in <https://www.banquemonddiale.org/fr/topic/transport>, consulté le 27 mars 2023.

**Houekpoeha G.**, “Analyse de la contribution du secteur des transports à la croissance économique au Bénin”, Licence en Marketing, Université d'Abomey, in [https://www.memoireonline.com/05/19/10825/m\\_Analyse-de--la-contribution-du-secteur-des-transports-a-la-croissance-economique-au-Benin3.html](https://www.memoireonline.com/05/19/10825/m_Analyse-de--la-contribution-du-secteur-des-transports-a-la-croissance-economique-au-Benin3.html), consulté le 21 mars 2024.

**Institut National de la Statistique, des Etudes Economiques et Démographiques.**, “ Statistique démographique de la population du Tchad,” in <https://www.inseed.statistique-demographique-de-population-du-Tchad>, consulté le 22 février 2024.

**Institut National de la Statistique, des Etudes Economiques et Démographiques.**, “Deuxième recensement général de la population et de l'habitat de 2009”, in <https://www.inseed-le-deuxieme-recensement-general-de-la-population-et-de-l-habitat-de-2009>, consulté le 26 février 2024.

**Mbayanné P.**, “Les Ngambaye de Bebalem célèbrent le naye avec faste”, in <https://tchadculture.com/culture-les-ngambaye-de-bebalem-celebrent-le-nai-avec-fastes>, consulté le 29 février 2024.

**Mbayanné P.**, “Les Ngambaye de Koutoukian célèbrent le peurkoudji avec la faste”, in <https://tchad-culture.com/cultures-les-ngambaye-de-koutoukian-celebrent-le-peurkoudji-avec-fastes/>, consulté le 29 février 2024.

**Ministère des Infrastructures et du Désenclavement.**, “ Les attributions de ministère de transport”, in <https://www.attributions-de-ministère-de-transport>, consulté le 06 mars 2024.

**Nations Unies.**, couverture des réunions et communiqué de presse : “La coopération régionale et le développement des infrastructures de transport présentes comme des facteurs de croissance pour les pays en développement sans littoral”, in <https://press.un.org/fr/2003/dev2420.doc.htm>, consulté le 11 avril 2024.

**Noyoulewa T.**, “ Enclavement et développement des zones rurales d’Afrique subsaharienne : recherche bibliographique”, Mémoire de DEA en Géographie, Université de Lomé Togo, 2006”, in [https://www.memoireonline.com/01/12/5192/m\\_Enclavement-et-developpement-des-zones-rurales-d'Afrique--subsaharienne-recherche-bibliographique](https://www.memoireonline.com/01/12/5192/m_Enclavement-et-developpement-des-zones-rurales-d'Afrique--subsaharienne-recherche-bibliographique), consulté le 21 mars 2024.

**Nations Unies.**, “ Commission du Développement Social : « l’autonomisation », qui fait de la personne humaine un acteur du développement, au centre des travaux de la session, couverture des réunions, communiqués de presse”, in <https://press.un.org/fr/2013/soc4800.doc> , consulté le 28 mars 2024.

**Sauvant A.**, “Transport routier de marchandises : technique de l’ingénieur”, in <https://www.fr/base-transport-routier:technique-ingénieur>, consulté le 13 février 2024.

**TchadInfo.**, “ L’augmentation des tarifs du transport touche également les destinations du sud”, in <https://tchadinfo.com/tchad-laugmentation-des-tarifs-du-transport-touche-egalement-les-destinations-du-sud>, consulté le 07 avril 2024.

**TchadInfos.**, “ De l’huilerie fabriquée au Tchad et disponible à nouveau,” in <https://tchadinfos.com/de-lhuilerie-made-in-tchad>, consulté le 02 mars 2023.

**TchadInfos.**, “ La manufacture des cigarettes au Tchad,” in <https://tchadinfos.com/la-manufacture-des-cigarettes-du-tchad>, consulté le 02 mars 2023.

**Troadec J.**, “ La sécurité des transports : une préoccupation constante et universelle”, in <https://fr.la-sécurité-des-transports-est-une-preoccupation-constante>, consulté le 07 mars 2024.

**Xinhua.**, “ Le Tchad face à l’insécurité routière : 15% de personnes meurent dans les accidents de la route”, in <https://french.com.le-tchad-face-a-l-insecurite-routiere:15%-de-personnes-meurent-dans-les-accidents-de-la-route>, consulté le 31 mars 2024.

## TABLE DES MATIERES

<b>SOMMAIRE</b> .....	i
<b>DEDICACE</b> .....	ii
<b>REMERCIEMENTS</b> .....	iii
<b>SIGLES ET ACCRONYMES</b> .....	iv
<b>LISTE D'ILLUSTRATIONS</b> .....	vi
<b>RÉSUMÉ</b> .....	viii
<b>ABSTRACT</b> .....	ix
<b>INTRODUCTION GÉNÉRALE</b> .....	1
<b>I- CONTEXTE ET PRÉSENTATION DU SUJET</b> .....	2
<b>II- RAISONS DE CHOIX DU SUJET</b> .....	4
<b>III- CADRE SPATIO-TEMPOREL</b> .....	5
<b>A. Délimitation spatiale</b> .....	5
<b>B. Justification des bornes chronologiques</b> .....	6
<b>IV- DÉFINITION DES CONCEPTS</b> .....	6
<b>VII- OBJECTIFS DE L'ÉTUDE</b> .....	17
<b>VIII- INTERET DE L'ETUDE</b> .....	17
<b>XI- DIFFICULTÉS RENCONTRÉES</b> .....	21
<b>XII- PLAN DE RÉDACTION DU TRAVAIL</b> .....	21
<b>CHAPITRE I : PRÉSENTATION DE LA PROVINCE DU LOGONE OCCIDENTAL ET TYPOLOGIE DES MODES DES TRANSPORTS</b> .....	23
<b>I. APERÇU GÉOPHYSIQUE ET ADMINISTRATIF DE LA PROVINCE DU LOGONE OCCIDENTAL</b> .....	24
<b>1. Création, délimitation et organisation politico-administrative du Logone occidental</b> .....	24
<b>2. Aspects géophysique et morphologique</b> .....	29
<b>a. Le relief</b> .....	29
<b>b. Le climat</b> .....	29



c. Le réseau hydrographique .....	30
d. Les sols et la végétation .....	31
3. Les réalités démographiques et ethniques .....	32
a. Les réalités démographiques .....	32
b. Les réalités ethniques .....	35
<b>II. LES ACTIVITES SOCIO-ECONOMIQUES DANS LA PROVINCE DU LOGONE OCCIDENTAL .....</b>	<b>36</b>
1. Les principales activités économiques .....	36
a. L'agriculture .....	36
b. L'industrie .....	39
c. L'élevage .....	40
d. La pêche .....	41
2. Les aspects et manifestation culturelle .....	41
a. Les grandes fêtes traditionnelles .....	42
b. Les rites et les danses .....	44
c. Les habitudes alimentaires .....	44
3. La situation religieuse dans la Province du Logone Occidental .....	46
<b>III- LA TYPOLOGIE DES MODES DES TRANSPORTS DANS LA PROVINCE DU LOGONE OCCIDENTAL .....</b>	<b>47</b>
1. Une prédominance de transport routier .....	47
2. L'existence du mode de transport pluvial .....	49
3. La présence du transport aérien et la traction animale .....	51
<b>CHAPITRE II : LES ACTEURS DU SYSTÈME DE TRANSPORT DANS LA PROVINCE DU LOGONE OCCIDENTAL ET LEURS ACTIVITÉS .....</b>	<b>53</b>
<b>I. LES ACTEURS ÉTATIQUES INTERVENANTS DANS LE SYSTEME DE TRANSPORT ET LEURS ACTIVITÉS .....</b>	<b>54</b>
1. Les acteurs de la planification et du développement des infrastructures de transport ....	54
2. Les administrations en charge de la réhabilitation et l'amélioration du réseau de transport .....	58
3. Les acteurs de la sécurité des infrastructures du Transport .....	62
<b>II. LES ACTEURS PRIVÉS INTERVENANTS DANS LE SYSTEME DE TRANSPORT ...</b>	<b>64</b>
1. Les entrepreneurs économiques .....	65
2. Les organisations des transporteurs .....	67
3. Les usagers .....	69
<b>III- LA CARACTÉRISATION DU SYSTÈME DE TRANSPORT .....</b>	<b>71</b>
1. L'état des infrastructures de transport .....	71
2. Une prédominance du transport clandestin .....	72

a. Le transport formel .....	72
b. Le transport clandestin .....	73
3. Le développement progressif des transports urbain et interurbain .....	74
<b>CHAPITRE III : LA CONTRIBUTION DU TRANSPORT AU DÉVELOPPEMENT SOCIO-ÉCONOMIQUE DANS LA PROVINCE DU LOGONE OCCIDENTAL .....</b>	<b>76</b>
<b>I. APPORT DU TRANSPORT À L'ESSOR ÉCONOMIQUE .....</b>	<b>77</b>
1- Le transport des biens et le développement des échanges .....	77
2. Le désenclavement des zones de production .....	80
a. Le rôle du transport dans l'intégration des zones agricoles .....	80
3. La création des emplois et la réduction de chômage .....	82
a. Les emplois directs du transport .....	82
b. Les emplois indirects de transport .....	84
<b>II- IMPACT POSITIF DU TRANSPORT SUR LE DÉVELOPPEMENT SOCIAL DANS LE LOGONE OCCIDENTAL .....</b>	<b>87</b>
1. La facilitation de l'accès aux services sociaux de base .....	88
2. Autonomisation des acteurs privés de transport .....	91
3. La circulation des idées et de l'information .....	92
<b>III- QUELQUES PROBLÈMES CAUSÉS PAR LE DÉVELOPPEMENT DES MOYENS DES TRANSPORTS DANS LA PROVINCE DU LOGONE OCCIDENTAL .....</b>	<b>94</b>
1. Le développement de la prostitution et des maladies .....	94
2. L'insécurité et les accidents .....	95
3. Le développement de la criminalité .....	99
a. Les acteurs de crimes dans le transport .....	99
b. Les victimes de l'acte criminel .....	100
<b>CHAPITRE IV : LES DIFFICULTÉS MULTIFORMES, ENJEUX ET PERSPECTIVES DES TRANSPORTS DANS LA PROVINCE DU LOGONE OCCIDENTAL .....</b>	<b>102</b>
<b>I. LES DIFFICULTÉS LIÉES AU TRANSPORT DANS LA PROVINCE DU LOGONE OCCIDENTAL .....</b>	<b>103</b>
1. L'état dégradé des infrastructures des transports .....	103
2. L'incivisme des acteurs et le coût élevé des transports .....	106
a. L'incivisme des usagers de transport .....	106
b. L'augmentation de coût de transport .....	107
3. Les multiples tracasseries dans les lieux des transports .....	109
<b>II. LES ENJEUX DANS LE DOMAINE DU TRANSPORT DANS LA PROVINCE DU LOGONE OCCIDENTAL .....</b>	<b>110</b>
1- L'amélioration des infrastructures de transport .....	111
2. Le renforcement de la sécurité routière .....	113

<b>3. Le développement des services de transport public .....</b>	<b>115</b>
<b>a. L'accessibilité du transport public.....</b>	<b>116</b>
<b>b. La durabilité et le coût abordable du transport public. ....</b>	<b>117</b>
<b>c. L'efficacité et les avantages sociaux du transport public.....</b>	<b>117</b>
<b>III. LES DEFIS ET PERSPECTIVES DU SYSTEME DU TRANSPORT DANS LA PROVINCE DU LOGONE OCCIDENTAL .....</b>	<b>118</b>
<b>1. Le développement de la coopération sous régionale dans le domaine des transports .</b>	<b>118</b>
<b>2. Le recours à l'investissement international dans le domaine des transports .....</b>	<b>121</b>
<b>3- Le développement de l'Institut National de Transport.....</b>	<b>122</b>
<b>CONCLUSION GÉNÉRALE.....</b>	<b>125</b>
<b>ANNEXES.....</b>	<b>128</b>
<b>TABLE DES MATIERES .....</b>	<b>137</b>