

REPUBLIQUE DU TCHAD

\*\*\*\*\*

PRESIDENCE DE LA REPUBLIQUE

\*\*\*\*\*

MINISTERE DES INFRASTRUCTURES ET DES  
TRANSPORTS

\*\*\*\*\*

DIRECTION GENERALE DU MINISTERE

UNITE-TRAVAIL-PROGRES

**PRESENTATION SUR LES BONNES PRATIQUES EN  
MATIERE DE DEVELOPPEMENT ET GESTION DES  
CORRIDORS : CAS DU TCHAD.**

**Ulaanbaatar (Mongolie)  
Du 29 AU 30 OCTOBRE 2019**

## SOMMAIRE :

I- INTRODUCTION

II- CONTEXTE GENERAL

III- MECANISME DU FONCTIONNEMENT DU CORRIDOR DE DESENCLAVEMENT DU  
TCHAD : DOUALA-N'DJEMENA

IV- PERSPECTIVES ET CONCLUSION

## **I- INTRODUCTION**

La présente rencontre est une opportunité pour la délégation du Tchad de partager, à travers cette présentation, l'expérience de notre pays, non seulement doublement enclavé (à l'intérieur comme à l'extérieur) mais aussi de transit, en matière de développement, de fonctionnement et de gestion des corridors de désenclavement qui le desservent.

## **II- CONTEXTE GENERAL**

Classé cinquième (5<sup>ème</sup>) pays africain de par sa superficie (1.284.000 Km<sup>2</sup>), le Tchad est situé au cœur dudit continent. Il est entouré par six (06) pays que sont : la Libye au Nord, le Soudan à l'Est, la RCA et le Cameroun au Sud, le Nigéria et le Niger à l'Ouest. Sa population est 15.692.969 d'habitants en 2019 (source INSEED).

Le port le plus proche de la capitale N'Djaména est celui de Douala au Cameroun situé à 1 750 Km contre ceux du Soudan à 2511,1 Km, du Bénin à 1921,0 Km en passant par le Nigéria, et de Lomé à 2121,0 Km.

Cette position d'enclavement constitue un handicap majeur pour le développement du commerce extérieur et partant de l'économie du pays.

Ainsi, malgré l'existence de ces alternatives de désenclavement et d'intégration dont jouit le Tchad, le Corridor Douala - N'Djaména reste à ce jour le plus compétitif mais présente quelques facteurs qui entravent la fluidité du trafic. Il s'agit de :

- l'existence de multiples postes de contrôle ;
- la perte de temps au sein du Port de Douala ;
- la présence de plusieurs acteurs très peu professionnels le long dudit corridor ;
- et le coût de la logistique d'importation trop élevé.

## MECANISME DU FONCTIONNEMENT DU CORRIDOR DOUALA - N'DJAMENA

Le fonctionnement et la gestion du corridor Douala-N'Djamena et du corridor Douala-Bangui sont régis par le Programme Régional de Facilitation du Transport et du Transit en Zone CEMAC adopté par les six pays membres de la CEMAC en mars 2006.

L'objectif dudit programme est de contribuer à la facilitation du commerce au sein de l'espace CEMAC et d'améliorer l'accès des deux (02) pays enclavés aux marchés régionaux et mondiaux à travers ces corridors pilotes.

Ainsi, conscients de l'importance du corridor camerounais aussi bien pour le Cameroun que pour le Tchad, du point de vue du développement économique, les Gouvernements de ces pays ont signé des Conventions en matière de transport terrestre en conformité à la Convention de la CNUCED du 8 juillet 1965 relative au Commerce de transit des Etats sans littoral ainsi qu'à certains actes de la CEMAC.

Dans le but de faciliter le transport et le transit, les trois pays ont mis en place des check-points où points uniques de contrôle au Tchad, en RCA et au Cameroun qui sont des points de passage obligés où devraient se faire les contrôles des véhicules faisant le transport en transit.

Dans ce cadre, aucun contrôle par quelque administration que ce soit, ne peut être fait en dehors de ces check-points qui sont supposés rassembler toutes les administrations chargées de vérifier le transit des marchandises le long des itinéraires, pour éviter voire limiter les contrôles inopinés.

Malheureusement, il est souvent constaté qu'en dehors des contrôles réguliers, les véhicules empruntant les corridors Douala - Bangui et Douala - N'Djamena subissent plusieurs contrôles par les différents services (Police, Gendarmerie, Brigade routière, Douane, Eau et Forêt, Service des renseignements, etc) présents tout le long desdits corridors.

## PERSPECTIVES

En effet, en vue d'améliorer l'efficacité du transit entre eux, les pays membres de la CEMAC ont mis en place un système de transit opérationnel destiné à fluidifier les échanges sur les corridors susvisés. Une réglementation sur ledit régime et sur le mécanisme de cautionnement unique a été adoptée en octobre 2010.

L'objectif visé est de permettre de gérer le transit communautaire de bout en bout afin de promouvoir le processus de désenclavement et de l'intégration avec les autres pays de la région du Nord et du Sud du Sahara.

Des actions sont en cours sur le maillon de la branche tchadienne de la route transsaharienne qui est l'une des priorités du Programme des Infrastructures de Transport en Afrique (PIDA), pour atteindre les objectifs de NEPAD à l'horizon 2020.

L'objectif sectoriel de ce projet est de contribuer au développement des échanges commerciaux par voie routière et à l'intégration régionale entre l'UEMOA, la CEDEAO et la CEEAC en général et l'Algérie, le Niger et le Tchad en particulier.

Dans le cadre de tous ces programmes de facilitation, la mise en œuvre d'une option pilote doit nécessiter :

- l'amélioration du passage des frontières ;
- la mise en place d'un régime de transit ;
- l'amélioration des interfaces modales ;
- les investissements dans les secteurs routier et ferroviaire ;
- et la mise en place des mesures d'accompagnement de prévention du VIH/SIDA, de Sécurité routière et de traitement du paludisme.

D'autres projets sont également envisagés pour améliorer la performance des corridors à savoir :

- la construction des chemins de fer entre le Tchad et le Cameroun et le Tchad et le Soudan ;
- la construction d'un pont sur le fleuve entre le Tchad et le Cameroun ;
- la construction des postes de contrôle juxtaposés aux frontières entre le Tchad et le Niger, et le Tchad et le Cameroun ;
- la construction d'un aéroport international à N'Djamena.

## CONCLUSION

Les corridors de transit étant sous l'égide de plusieurs institutions (Direction des Transports, organismes de gestion de fret, comités nationaux et régionaux de facilitation, etc), cette multiplicité d'acteurs pose le problème de coordination et de chevauchement des compétences et affecte par conséquent leur fonctionnement quant à la gestion des contraintes rencontrées le long des voies de désenclavement.

De ce qui précède, la présente rencontre de partage d'expériences sur le développement des corridors de transit est une opportunité pour le Tchad en tant que pays enclavé en voie de développement et de transit de s'approprier les enseignements reçus des autres pays.

**Merci pour votre aimable attention.**

### **Présentateur :**

Monsieur NOITORA FRANÇOIS

Directeur Général des Transports de Surface au  
Ministère des Infrastructures et des Transports.

E-mail : [noitorafrancois@gmail.com](mailto:noitorafrancois@gmail.com)

Tél : (+235) 66 25 44 09