PROBLEMES DU TRANSPORT URBAIN DASNS LA VILLE DE N'DJAMENA (TCHAD)

MAHAMAALI Brahim
Mahamatalibrahim.18@gamail.com
ABDEL-AZIZ Moussa Issa
aziz201076@hotmail.fr et moussaissabdel@gmail.com
TATOLOUM Amane
tatoloum1@yahoo.fr
Université de N'Djamena

Résumé
Depuis plus d'un siècle que le système de transport urbain a été émaillé de nombreuses contraintes. Les problèmes de transport proviennent d'abord de déphasage entre les réalités vécues et les politiques urbaines mise en place, lesquelles se traduisent par l'inefficacité et l'inaccessibilité à un système de mobilité. Cette étude analyse les dysfonctionnements et contraintes du système de transport urbain dans la ville de N'Djamena. Les données collectées auprès de 155 acteurs, ont été complétées par les recherches documentaires. Ces données qualitatives et quantitatives se déclinent en résultats sous formes de tableaux, figures, cartes et photos. Cette étude révèle que les problèmes infrastructurels résultent de facteurs naturels et anthropiques : forte extension urbaine, la carence et inapplicabilité de planification, gestion publique peu rigoureuse, l'incivisme des citoyens, mauvais état de routes et insuffisance des parcs de transport public. En outre, il ressort de cette étude que les 79% des engins sont constitués des engins à 2 roues et 21% à 4 roues. Ainsi, les 34% des usagers utilisent leurs engins personnels dont 29% des engins à deux (02) roues et 5% des engins à quatre (04) roues. Alors que les 66% des usagers utilisent les moyens publics de transport, dont 39% des usagers se rabattent aux clandos et 27% se servent des taxis et minibus dans leurs opérations quotidiennes. Cependant, les 85% des accidents proviennent de motos, 11% de voitures et 4% autres.
Mots Clés : Problèmes, transport urbain, ville de N'Djamena (Tchad)

URBAN TRANSPORTATION ISSUES IN THE CITY OF N'DJAMENA (CHAD)

Abstract
For more than a century, the urban transportation system has been plagued by numerous challenges. Transportation problems stem primarily from a disconnect between the realities on the ground and the urban policies that have been implemented, which result in an inefficient and inaccessible mobility system. This study analyzes the shortcomings and constraints of the urban transportation system in the city of N'Djamena. The data collected from 155 stakeholders was supplemented by literature reviews. These qualitative and quantitative data are presented in the form of tables, figures, maps, and photos. This study reveals that infrastructure problems stem from both natural and human-induced factors: rapid urban expansion, inadequate and impractical planning, lax public management, a lack of civic responsibility among citizens, the poor condition of roads, and insufficient public transportation fleets. Furthermore, this study shows that 79% of vehicles are two-wheeled and 21% are four-wheeled. Thus, 34% of users drive their own vehicles, of which 29% are two-wheeled and 5% are four-wheeled. While 66% of commuters use public transportation, 39% of them resort to unlicensed vehicles, and 27% use taxis and minibuses for their daily commutes. However, 85% of accidents involve motorcycles, 11% involve cars, and 4% involve other vehicles.
Keywords: Problems, urban transportation, city of N'Djamena (Chad)

Introduction

Depuis plus d'un siècle que le système de transport urbain a été émaillé de nombreuses contraintes. Les défis sont similaires dans les métropoles des pays du Nord comme dans les pays du Sud (P. NEWMAN *et al.,* 1999, p123). Les problèmes de transport proviennent d'abord de l'inadéquation entre les réalités vécues et les politiques urbaines, notamment l'inefficacité et l'inaccessibilité à un système de la mobilité (ONU-HABITAT, 2013). Ce qui engendre souvent d'autres conséquences comme les embouteillages, le coût des infrastructures, la pollution ainsi que le développement fulgurant des moyens de transport motorisés (M. KONATE, 2015, p34).

Dans les années 1800, l'Afrique était un terrain vierge où les colons ont commencé par transposer leurs modes de vie, après la conférence de Berlin de 1885 pour partager l'Afrique aux grandes puissances colonisatrices (Konaté, 2015). Ce qui fait que les villes africaines ont copié l'image des infrastructures coloniales qui est en déphasage totale avec les modes de vie et réalités africaines. Ces infrastructures ont d'abord pour principal objectif de faciliter les fonctions administratives et commerciales, même si cela va à l'encontre des intérêts des pays colonisés (M. KONATE, 2015, p8). En Afrique sub-saharienne entre 1920 et 1960, l'urbanisation est passée de moins de 5% à près de 15% (M. I. ABDEL-AZIZ, 2025, p1). L'accélération de la croissance urbaine en Afrique ces vingt dernières années, consommatrice d'espace, empiète sur l'espace rural proche (H. GAZEL et al., 2010 cité par Z. F. Watang, 2010, p5). L'explosion démographique conjuguée à la croissance économique des villes africaines a entraîné une extension spatiale rapide. Cette dynamique a engendré plusieurs problèmes, notamment le manque de logements et de moyens de transport adéquats (A. M. KOFFI, 2007). En un demi-siècle, la taille moyenne des grandes villes est passée de 2 à 6,3 millions d'habitants (…) (F. LANÇON, *et al.,* 2014, p7). Cette fulgurante extension urbaine s'est faite en déphasage totale avec la capacité de mobilisation des moyens financiers, matériels et techniques de l'Etat (H. M. HEMCHI, 2015, p12). Cette situation a été aggravée par une extension urbaine non maîtrisée et moins encore ni planifiée. Ce qui révèle cruellement les limites des politiques et systèmes de transport en Afrique (M. KONATE, 2015, p35).

Dans les pays en développement, les centres urbains ont presque les mêmes problèmes, même si leurs degrés d'intensité diffèrent d'un pays à l'autre. Les villes ont les mêmes critères de genèse de leur développement et de leur évolution (M. BETI, 1971, cité par M. I. ABDEL-AZIZ *et al.,* 2021, p12). Les formes urbaines de base répondent aux logiques de ségrégations, le plus souvent les centres villes sont mieux structurés, notamment le cas de N'Djamena (Tchad), Douala (Cameroun), Bangui (RCA) et tous les équipements socioéconomiques y sont concentrés. Par contre, les périphéries urbaines évoluent sous une autre réalité urbanistique que celle qu'avaient connue les centres villes. Ces périphéries sont souvent sans une macro-forme lisible, ne possédant aucune structure cohérente, la population de ces lieux souvent marginalisées par rapport à celles des centres villes (H. M. HEMCHI, 2015, p91).

Au Tchad, le secteur de transport n'arrive pas à jouer convenablement le rôle qui lui est assigné sur l'ensemble du pays. En effet, il existe une réelle volonté de gérer l'espace urbain par les autorités à travers la mise en place des divers équipements, infrastructures et autres activités d'envergure depuis la fin des années 2000. Ces actions sont émises de manière discriminatoire entre le centre-ville, qui concentre l'essentiel des ressources urbaines avec tous les équipements de proximité suite à cette volonté de gestion urbaine, et les périphéries urbaines où l'offre demeure, de plus en plus, déficitaire sur tous les plans (H. M. HEMCHI, 2015, p12). Il en résulte que l'extension de la ville de N'Djamena s'est faite en déphasage avec la capacité de mobilisation des moyens matériels et techniques de l'Etat pour sa planification.

Cette ville demeure le centre urbain le plus important du pays et principal pôle d'attraction concentrant presque 45% de la population urbaine et 8,6% de la population totale du pays (F. MORICONI-EBRARD, et H. GAZEL, 2010 ; G. M. NGARESSEM, 2013). Confrontée à une extension démographique et économique, la ville peine à adapter ses infrastructures de transport urbain aux besoins croissants de sa population. Les principales voies de la capitale sont saturées et les quartiers périphériques souvent mal reliés (M. NGARMBATNA, 2018, cité par H. M. HEMCHI, 2015, p95). Ce qui les expose à un isolement limitant l'accès les habitants aux services essentiels. Cet isolement est plus préoccupant que certains quartiers de la ville de N'Djamena sont souvent exclus des plans de développement urbain, ce qui perpétue un cercle vicieux d'isolement et de marginalisation (C. F. DOUKOURE, 2021, p67). Cependant, quels sont les principaux dysfonctionnements qui entravent le système de transport dans la ville de N'Djamena ? Quelles sont les stratégies mises en place par les usagers pour assurer leurs opérations quotidiennes ? C'est à ces interrogations que l'étude apportera des réponses.

1. Matériels et méthode

1.1 Site d'étude

Géographiquement, la ville de N'Djamena est située entre le 12°06'59" de latitude Nord et 15°04'20" de longitude Est, à la confluence des fleuves Chari et Logone (H. M. HEMCHI *et al.*, 2020, p516). Elle est limitée au Nord par la province de Hadjer-Lamis, à l'Est et au Sud par le Chari Baguirmi, à l'Ouest par le fleuve Logone qui marque la Frontière avec une ville camerounaise Kousséri (Mahamat Ali, 2024 :5) (Figure 1).

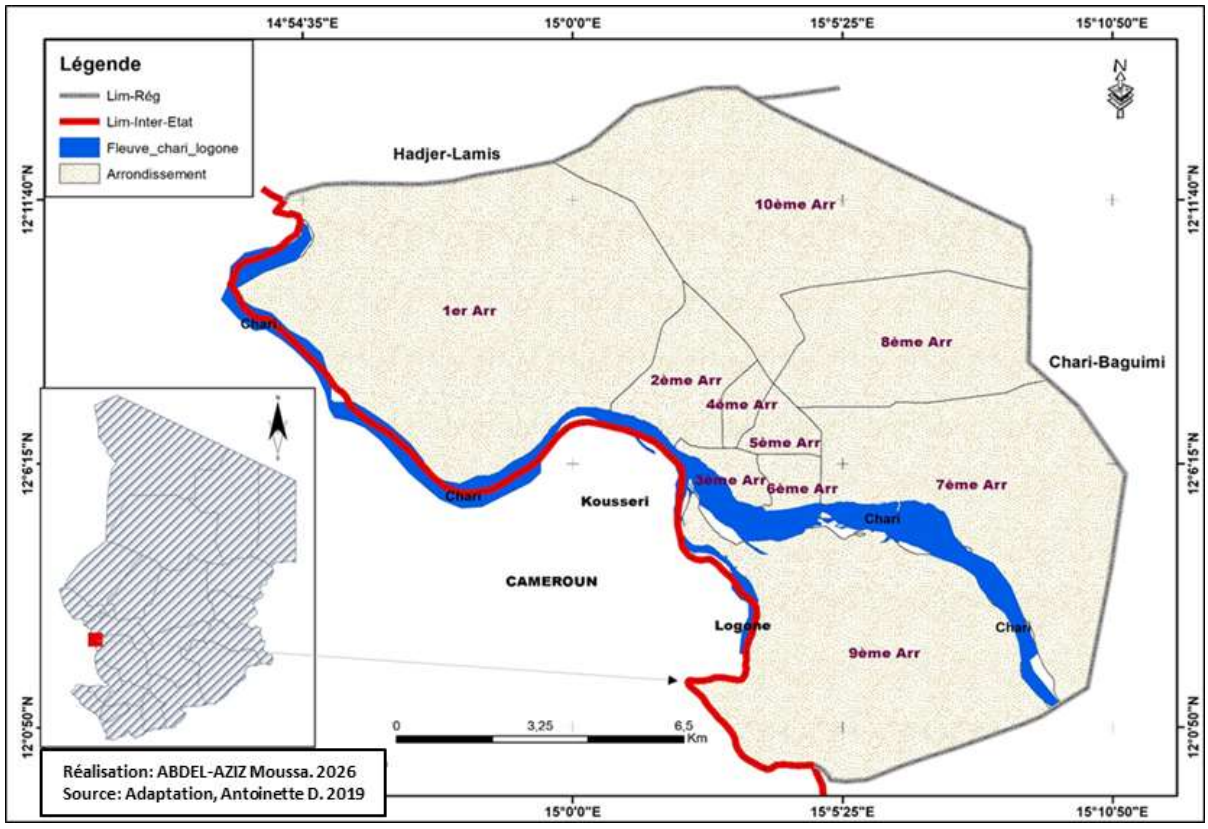


Figure 1. Localisation de la ville de N'Djamena

Certes, la ville de N'Djamena est multifonctionnelle (capitale politique et administrative). Toutefois, le choix de la ville de N'Djamena s'explique par son extension spatiale et sa grandeur démographique.

1.2. Méthodologie

1.2.1. Collecte de données

En ce qui concerne les données secondaires, nous avons fait recours aux articles, mémoires ou thèses de doctorat et données webographiques. L'ensemble des documents relatifs à la question de croissance urbaine (forte explosion démographique et l'extension urbaine non maitrisée à travers la mise en place des quartiers spontanés) et leurs conséquences. C'est à ce prix que la base littéraire a été mise en place.
Quant aux données primaires, nous avons effectué une série de missions sur le terrain avec des techniques scientifiques, notamment la confection des fiches d'enquêtes, les entretiens individuels et focus groups ; et l'exploitation des informations à travers les logiciels (Word, Excel et bien d'autres. Lors de différentes missions de terrain, nous avons cherché d'abord à comprendre les raisons pour lesquelles le secteur du transport est confronté de nombreux problèmes, particulièrement en matière d'infrastructures à travers certains quartiers périphériques comme Am-batta, Boutalbagar, Walia Ngomnba, Toukra, Farcha Ethiopie et le Ministère de Transport et de l'Aménagement. Nous nous sommes intéressés ensuite aux stratégies adoptées et/ou déployées par usagers pour effectuer leurs déplacements quotidiens dans les délais souhaités, en dépit de la dégradation des infrastructures routières et l'insuffisance de parkings et terminus de départ. A l'issue de cette étape, nous nous sommes rendus, de manière ponctuelle, auprès des services d'immatriculation des engins (voitures, motos et tricycles destinés au transport des marchandises) au Ministère de transport. En outre, Le Centre National de Recherche pour le Développement (CNRD) a fourni les limites actualisées de N'Djamena, utilisées pour créer une carte de localisation via le logiciel Q-GIS, à partir de cartes géoréférencées et projetées selon le système de coordonnées UTM 32N (Univers Travers Mercator). Lors de différentes missions, nous n'avions jamais oublié la prise des images photographiques à l'aide d'un appareil photo numérique. Ces images photographiques ont subi des traitements préalables, afin de les rendre perceptible et/ou clairement déchiffrable. Il s'agit ici d'utiliser le logiciel Adobe Photoshop. C'est ainsi que nous avons justifié les affirmations à travers des illustrations factuelles.
Après la phase de collecte de données, leur traitement s'est fait à l'aide de nombreux outils dont les principaux sont informatiques. D'abord, nous avons procédé à un dépouillement manuel des fiches, puis passer à la codification numérique des données collectées. L'étape suivante a concerné la saisie des données suivant une configuration du logiciel Excel qui donne la matrice de toutes les variables permettant ainsi de produire des tableaux et graphiques. Les données qualitatives collectées lors des missions de terrain (entretiens semi-directifs), ont été exploitées et utilisées comme complément d'informations. Enfin, elles sont analysées et interprétées pour aboutir aux résultats.

1.2.2. Échantillonnage

Lors des opérations des enquêtes, aucun critère de choix préalable n'a été prévu et imaginé. Cela s'explique par l'absence de base de sondage fiable puisque le transport urbain dans la ville de N'Djamena est largement informel, en particulier les clandomen (conducteurs de mototaxis), dont aucun registre exhaustif n'est disponible. Cependant, nous avons entretenu au total 155 enquêtés dont 75 usagers, 35 chauffeurs de taxis et minibus, 23 clandomen, 10 agences de brigade de circulations routières (BCR), 7 techniciens du Ministère du Transport et 5 agents municipaux. En effet, les échanges ont eu lieu sans un calendrier fixe et précis. Quant aux usagers, ils étaient enquêtés partout lorsque l'occasion se présente. Alors que les chauffeurs et clandomen ont été rencontrés à travers leurs parcs ou points de retrouvaille sous forme de causerie (focus groups) lorsqu'ils attendaient les tours ou clients. A la différence des acteurs précédents, respectivement les agents municipaux à la mairie centrale de N'Djamena

(Hôtel de la ville) et ceux de BCR dans leur centre de contrôle du 6ème arrondissement à côté du Rond-Point Aigle. Seuls, ceux du Ministère de transport sont entretenus ou enquêtés individuellement chacun dans son bureau selon leurs disponibilités.

2. Résultats

D'après les enquêtes de terrain, plusieurs facteurs entravent le développement de transport urbain dans la ville de N'Djamena, dont les uns sont naturels et d'autres anthropiques.

2.1. Facteurs naturels Facteurs naturels comme entraves au transport urbain

Ils peuvent être la topographie de la ville de N'Djamena et la croissance démographique.

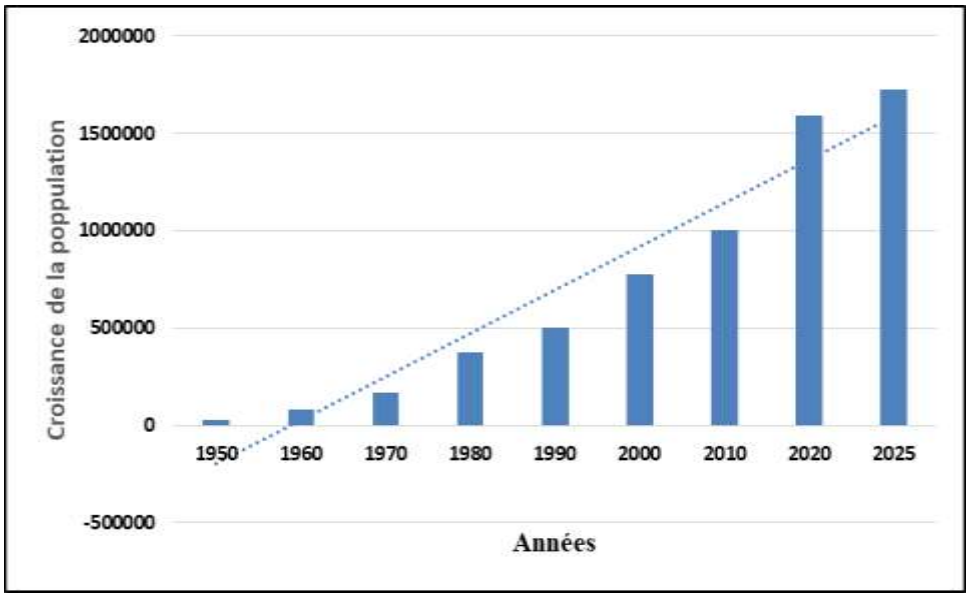
2.1.1. Topographie de la ville de N'Djamena

La topographie de la ville de N'Djamena est constituée d'un sol argileux peu perméable, ce qui lui confère toutes les caractéristiques d'une cuvette inondable. La ville de N'Djamena est soumise aux menaces combinées des crues annuelles du Chari et l'engorgement des sols lors des fortes pluviosités (R. MADJIGOTO, 2019, p44). Elle occupe en outre une plaine alluviale dont l'altitude varie entre 293 et 298 m. Les points les plus bas sont à 293-294 à l'Est, au Nord et à l'ouest de la ville. Le niveau général est à 295-296 m avec une côte inférieure à celle de plus hautes eaux du Chari avec 297 m. C'est ainsi que la ville de N'Djamena est fortement exposée aux inondations à travers la montée des eaux des fleuves Chari et Logone (N. TOB-RO, 2015, p57 et G. TCHINDEBE, 2015, p36).

En outre, les enquêtes de terrain ont confirmé que les inondations des avenues et rues constituent l'un des principaux facteurs entravant le transport urbain dans la ville de N'Djamena. En effet, ces inondations sont à la base de la dégradation des infrastructures routières dans la ville de N'Djamena. Par exemple en 2022, par exemple, plusieurs quartiers de la ville de N'Djamena ont été partiellement ou totalement coupés du centre-ville suite à l'impraticabilité de grands axes. Cependant, on prend trois (cas) particulièrement remarquables : l'axe reliant le marché de Dembé au Rond-Point Gazelle (Avenue Santana), le 3ème principal axe de la sortie nord de la ville de N'Djamena (Avenue Laguna) du quartier Goudji et le principal axe reliant la Société Hydrocarbure du Tchad placée sur l'avenue de 10 octobre aux quartiers Ambatta et Boutalbagar du centre-ville. Face à cette situation, C'est ainsi que certaines personnes laissent leurs engins à plus de d'un kilomètre de leur domicile dans des stations-service ou garages moyennant 500f) la nuit. D'autres les laissant chez les proches parents et amis à proximité des grands axes. Cette situation résulte de défaillance de la gouvernance locale qui sera traitée amplement dans les facteurs anthropiques.

2.1.2. Forte explosion démographique

La croissance de la population de la ville de N'Djamena a atteint un niveau exceptionnel, avec un taux d'accroissement variant entre 1,5 à 5,7 % au cours de son évolution (Figure 2).



Sources : INSEED, 2018 et Voirie de la ville de N'Djamena, 2026

Figure 2. Évolution de la démographie de la ville de N'Djamena de 1950 à 2025

D'après la figure 2, la ville de N'Djamena a connu une croissance démographique exponentielle entre 1950 et 2025. En effet, elle était plus triplée, de 250.000 habitants en 1950 à 378.000 en 1980, puis à 778.557 habitants en 2000. A partir de 2000, la population de la ville de N'Djamena a atteint le million. Elle est partie de 1.000.100 habitants en 2010, à 1.592.258 en 2020 et à 1.723.000 habitants en 2025.

2.2. Facteurs anthropiques

Ces facteurs sont entre autres : la forte extension urbaine, la carence de planification et leur inapplicabilité, l'absence de la gestion et planification rigoureuse des affaires publiques, l'ignorance et l'incivisme des citoyens, mauvais état des routes et l'insuffisance des parcs de transport public.

2.2.1. Immense extension spatiale

L'extension de la ville de N'Djamena a été faite de l'Est à Ouest de 1960 à 1999. C'est à partir de 2002 que la ville s'est élargie vers le sud grâce à la construction du pont à double voie mais aussi la construction de l'Université de N'Djamena (le campus de Toukra en 2012). Son extension vers le nord, est accélérée par l'installation de la raffinerie de Djarmaya à 35 km à la sortie nord de la ville de N'Djamena. Elle a été fortement développée au détriment de certains villages environnants (l'hypertrophie de la ville de N'Djamena. Pour bien cerner cette extension progressive globale de cette ville de 1970 à 2020 (M. I. ABDEL-AZIZ, 2022, p80). N'Djamena (Capitale Tchadienne) vit des situations critiques suite au manque cruel des infrastructures urbaines. Elle n'est plus en mesure de faire face à l'expansion économique, urbanistique et démographique (H. M. HEMCHI, 2017, p124).
En outre, les missions de terrain attestent que la ville de N'Djamena a connu un développement hypertrophique qui s'est matérialisée au détriment de nombreux villages péri-urbain. Par conséquence, la nécessité d'analyser la situation extensive de la ville de N'Djamena de ces cinq (05) dernières décennies (Figures 3 et 4).

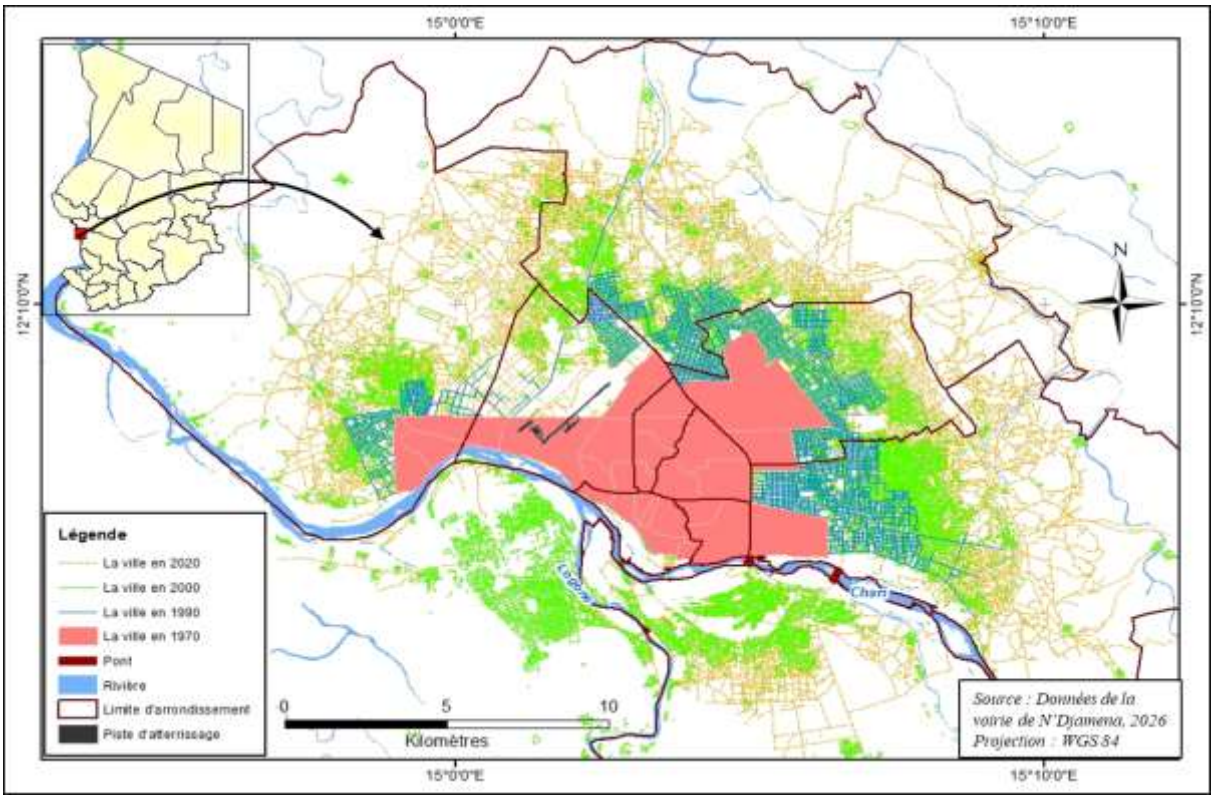


Figure 3. Extension progressive de la ville de Fort-Lamy de 1970 à N'Djamena 2023

D'après les données présentées à travers la figure 3, nous pouvons affirmer que la forte croissance de démographique de la ville de N'Djamena a de nombreuses conséquences. Les principales peuvent être la double pression sur les espaces péri-urbains environnants. D'abord, plusieurs villages ont intégré la ville de N'Djamena. Autrement dit, ils deviennent désormais les quartiers périphériques de la capitale. L'autre aspect de cette pression, est que les espaces agricoles de ces villages disparaissent au profit de la ville (habitation, garages, entrepôts et autres structures économiques). En outre, il convient de noter que cette perturbation résulte directement de la thésaurisation des espaces urbains dans la ville de N'Djamena.

Toutefois, il en existe d'autres répercussions provenant de cette forte explosion démographique. Les principales sont entre autres, l'insuffisance ou le manque des moyens (financiers, matériels et techniques) pour assurer ou couvrir les besoins vitaux (eau, électricité, soins sanitaires, éducation…). A cela, s'ajoute la question principale de cette étude : la mobilité. Couvrir l'ensemble des besoins suppose d'abord la mobilisation des moyens financiers conséquents, mais aussi et surtout s'assurer que les agents de cadastre et la mairie ont fait préalablement les nécessaires permettant la viabilisation de ces anciens villages ou encore appelés quartiers périphériques de la ville de N'Djamena.

2.2.2. Carence des arsenaux juridiques de planification et leur inapplicabilité

Les missions de terrain ont révélé que de 1900 à 2025, la ville de N'Djamena a connu très peu de documents juridiques dans le cadre de la planification de la ville de N'Djamena. Toutefois, les trois premiers n'ont jamais été mis en application par l'administration.

Le Tchad a connu respectivement deux (02) documents d'urbanisation dont le premier en 1945 avant et l'autre en 1961 juste une année les indépendances. Ces arsenaux n'ont jamais été approuvés par l'administration de la République du Tchad, mais il a fallu attendre l'année

1974 pour en faire un troisième document qui héritera du même sort que les précédents. En réalité, ces documents de planification ont du mal à s'adapter au contexte de N'Djamena. D'abord, le contexte de N'Djamena est différent de ceux des pays émergents et/ou développés comme Dubaï, Washington et Paris. Toutefois, ces arsenaux ne sont pas tous mauvais, mais il s'avère que ce jeune Etat indépendant n'a pas des moyens financiers conséquents mais aussi et surtout des compétences techniques qualifiées.
C'est à partir 1997 que le quatrième document d'urbanisation appelé le plan urbain de référence (PUR), a vu le jour et qui était officiellement approuvé. Il a pris en compte certaines recommandations des anciens documents même s'ils n'étaient pas approuvés et validées par le passé. C'est en 2008 qu'un document de cadrage a été élaboré pour que le PUR serve à l'élaborer d'un Schéma Directeur d'Aménagement Urbain (SDAU). Ainsi, il a fallu attendre quatorze (14) ans pour que la ville de N'Djamena se retrouve avec son premier plan de circulation des transports (PCT) en 2012. Au regard de ce qui précède, peut-on s'attendre à un système de transport efficace et efficient dans une ville dont les documents de planification urbaine n'ont jamais été mis en vigueur ? Peut-on redresser ou corriger les insuffisances structurelles induites par une planification inachevée de plusieurs décennies ?

2.2.3. Absence de gestion et programmation rigoureuse des affaires urbaines

Les observations ont permis de constater qu'au Tchad, la gestion des affaires publiques est caractérisée par un désordre total. Or, une gestion efficace et efficiente de ces affaires, notamment en matière de planification urbaine, doit nécessairement s'appuyer sur une programmation rigoureuse en respectant les calendriers des saisons. Dans le cas de cette étude, les autorités devraient anticiper certaines actions essentielles par exemple le curage des caniveaux, le débouchage des exutoires et aménagement des bassins de rétention des eaux pluviales, afin de faciliter la circulation des eaux usées et des pluies. Cependant, il a été constaté que les agents de la mairie entrainent de curer les caniveaux au quartier Mardjandaffack de N'Djamena au mois de septembre (Photo 1).



Cliché : Enquêtes de terrain, Septembre 2026

Photo 1. Curage des caniveaux par les agents de la mairie dans la ville de N'Djamena

Cette photo est prise dans un quartier de la ville de N'Djamena en septembre 2026. Elle montre au 1er plan, on aperçoit à droite les habitations, au milieu le caniveau et leurs dalles et à gauche les saletés curées. Alors qu'au dernier plan, on voit que certains agents entraînent de curer le caniveau et d'autres déplacent les saletés.

2.2.4. Ignorance et incivisme

A l'instar des autres grandes villes africaines, la ville de N'Djamena ne peut s'échapper des principes naturels. En effet, ces néo-citadins reproduisent les activités rurales dans la ville de N'Djamena, lesquelles ont de nombreuses conséquences. Certes, la croissance urbaine constitue un sérieux problème au développement socioéconomique à travers des comportements et pratiques rétrogrades comme l'ignorance et incivisme par exemple. En outre, les missions de terrain ont permis de constater que l'ignorance et l'incivisme ont atteint un niveau très élevé. Cependant, certaines personnes n'acceptent pas de faire passer ou creuser les caniveaux devant leurs portes. Et d'autres préfèrent déposer dans caniveaux et canaux aux bacs à ordures ou dépotoirs prévus et dédiés à cet effet (planche 1).



Clichés : Abdel-aziz Moussa Issa, Août 2022 et septembre 2026

Planche 1. Conséquences des actes induits par l'analphabétisme et incivisme

Toutes les photos de cette planche ont été prises dans la ville de N'Djamena. En effet, la première photo montre un caniveau rempli des déchets et la 2ème présente une rue dépourvue des caniveaux de tous les côtés, laquelle se transforme ainsi en un dépotoir accueillant des ordures. Alors que la dernière photo dévoile les conséquences de ces deux premières photos. Elle dévoile le principal axe passant devant l'Hôtel Santana dans le 7ème Arrondissement de la ville de N'Djamena.

Par ailleurs, il convient de signaler urgemment que les voies publiques sont exploitées anarchiquement par les usagers pour des cérémonies traditionnels et politiques. En effet, il a été constaté que souvent les voies publiques peuvent être bloquées d'une journée à une semaine selon les évènements (mariages, sacrifices ou funérailles, activités politiques et bien d'autres évènements). D'autres exploitent les grands axes et leurs abords pour leurs intérêts personnels ou familiaux. La voirie urbaine est prise d'assaut par des garagistes, de réparateurs des engins à 2 roues, de menuisiers, de soudeurs, réparateurs de ventilateurs, de téléviseurs, de climatiseurs, de stations lavages et autres activités formelles ou informelles par exemple les cabines téléphoniques ou boutiques à travers des containers modifiés et adaptés. C'est ainsi que les entrées et sorties des marchés locaux sont anarchiquement occupés par divers vendeurs et ambulants en obstruant les passages. Ces pratiques sont fréquentes presque dans toutes les grandes villes africaines par exemple à Yaoundé et Douala au Cameroun, Cotonou au Benin, Lagos au Nigéria et d'autres cas (Planche 2).



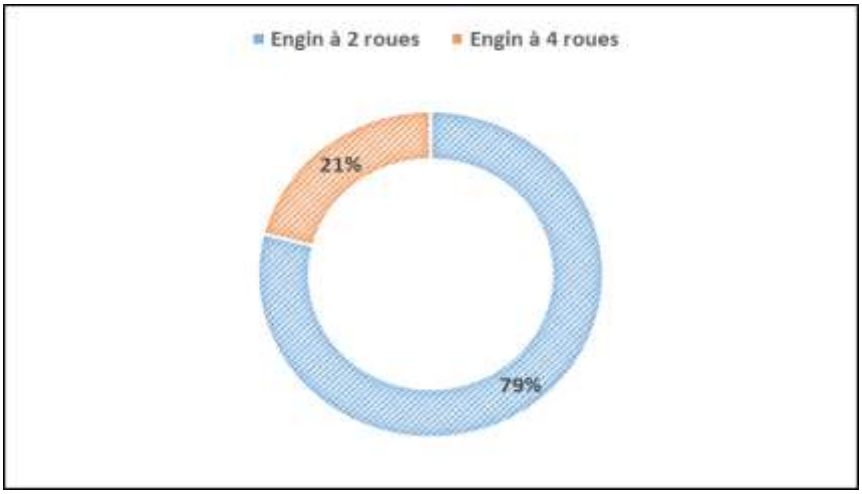
Cliché : Abdel-aziz Moussa Issa, Août 2022 au juillet 2026

Planche 2. Conséquences des actes induits par l'ignorance et incivisme

Toutes les photos de cette planche ont été prises dans la ville de N'Djamena entre 2020 et 2026. En effet, les deux (02) premières photos montrent que certaines personnes se servent de la voirie urbaine pour leurs besoins personnels ou familiaux, nomment le cas du commerce informel et réparateur des engins à deux (02) roues. Alors que la troisième montre que les clandomen s'installent aux abords de grands axes pour obstruer la route et cela crée souvent des accidents. Quant à la dernière montre que les gérants de parcs automobiles exposent et/ou gardent leurs voitures sur la route bitumée pour obstruer toujours le passage…

2.2.5. Insuffisance de parcs de transport en commun

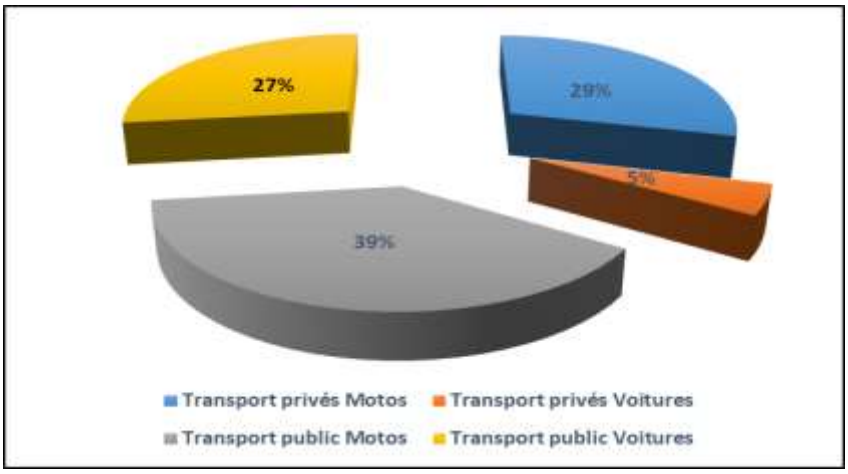
Les échanges et observations ont permis d'identifier plusieurs types de transport dans la ville de N'Djamena. En effet, il a été constaté que les plus 85% engins de cette ville sont constitués des engins à deux (02) roues (motos, vélos et mobylettes). Il convient de noter que les ¾ de la population de la ville de N'Djamena utilisent le transport en commun (figures 4 et 5).



Source : Direction de services d'Immatriculation, 2026

Figure 4. Caractérisation de modes de transport dans la ville de N'Djamena

La présente figure montre que les 79% des engins mobilisés dans le cadre de transport dans la ville de N'Djamena sont constitués des engins à 2 roues, notamment de motos, vélos et mobylettes. Alors les 21% sont constitués des engins à quatre (04) roues (voitures).



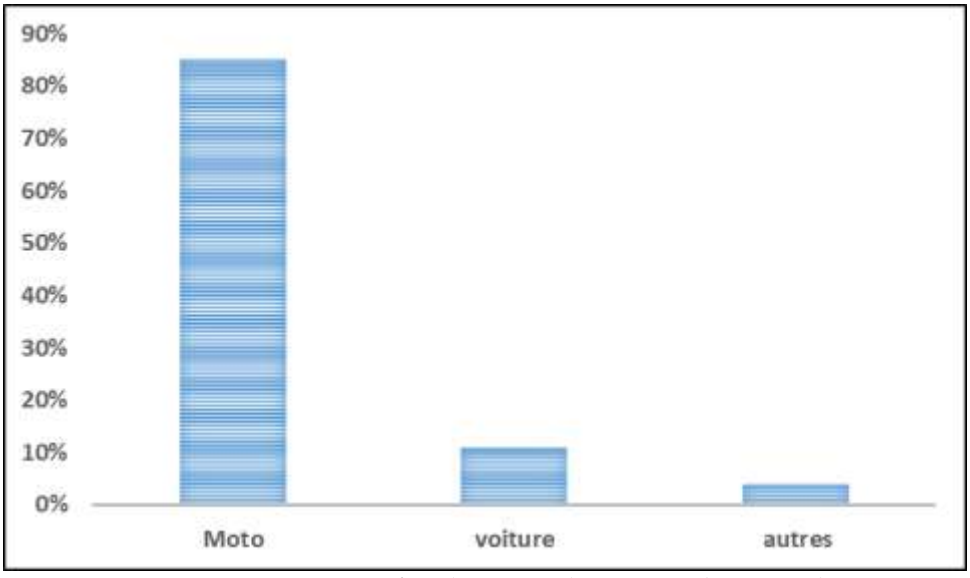
Sources : Enquêtes de terrain, 2024, 2025 et 2026

Figure 5. Types des moyens de transport utilisés dans la ville de N'Djamena

Les informations consignées à travers cette figure sont collectées d'avril 2024 au juillet 2026 dans la ville de N'Djamena. En effet, les statistiques ont révélé les 34% des usagers utilisent leurs propres moyens privés pour leurs dont 29% des engins à deux (02) roues et 5% des engins à quatre (04) roues. Alors que les 66% des usagers utilisent les moyens publics de transport, dont 39% des usagers utilisent les clandos et 27% se servent des taxis et minibus dans leurs opérations quotidiennes.

2.2.6. Accidents de circulation

Les travaux de terrain, ainsi que l'exploitation des registres urgences et de commissariats de police ont révélé que les accidents de circulation sont récurrents. En effet, cette analyse est faite sur la moyenne des données allant de 2020 à 2025. Il en découle que la seule nuit du 31 décembre concentre à elle seule les 5% du total des accidents répertoriés (Figure 6).



Sources : Enquêtes de terrain, du mai jusqu'au septembre 2026

Figure 6. Caractérisation des accidents de circulation à N'Djamena de 2020-2025

Les données consignées à travers cette figure attestent que les accidents de circulation sont récurrents dans la ville de N'Djamena. Il en ressort de l'analyse que les 85% des accidents proviennent de motos, 11% de voitures et 4% autres (conducteur en état d'ivresse, panne de freins, volant et autres pannes techniques). En outre, les données administratives ont attesté qu'à la veille de nouvel an, les accidents évoluent de manière exponentielle (5% des accidents pour la seule nuit du 31 décembre de chaque année).

3. Stratégies développées par les usagers

Les missions de terrain ont permis de noter que les usagers ont développé des stratégies diverses et variées dans la ville de N'Djamena pour leurs opérations quotidiennes. En effet, il a été identifié plusieurs catégories d'acteurs en fonction de leur statut social et profession.

3.1. Transport privé : voiture et moto

Il a été constaté que plus de 75% de ces acteurs disposent des motos. Généralement, les habitants de certains quartiers périphériques (Ambatta, Boutalbagar, Ngabo et bien d'autres) de la ville de N'Djamena rencontrent des sérieux problèmes liés à l'état des routes et surtout pendant la saison des pluies. Face aux contraintes d'impraticabilité des routes, une bonne partie des habitants de ces quartiers garent leurs véhicules le long des grands, chez des parents, amis et/ou connaissances, ou encore dans station-service contre 500FCFA la nuitée, puis rentre chez elle en payant les clandos ou à pied le soir. D'autres garent leurs voitures en retirant ou enlevant les pneus de juillet à octobre pour attendre la fin de la saison des pluies. Alors que la situation des motards est moins contraignante que celle des automobilistes. Ils peuvent contourner et passer à travers des passages plus ou moins rétrécis (moins d'un mètre de large) pour rentrer chez eux avec leurs engins même en saison des pluies.

3.2. Transport public

3.2.1. Taxis et minibus

Dans la ville de N'Djamena, le mauvais état des routes constitue l'un des principaux problèmes des grands centres urbains et surtout les quartiers périphériques. Cette situation est aggravée par l'insuffisance des parcs de transport public, où l'offre ne peut couvrir la demande de plus en plus croissante des populations. En outre, les taxis ne veulent pas quitter les principaux axes. C'est ainsi que les habitants de quartiers périphériques et zones d'accès difficiles sont abandonnés dans une situation d'isolement relatif. Ce qui contribue souvent aux inégalités spatiales en matière d'accès à la mobilité et par extension aux services urbains.

Par ailleurs, les motos taxis (clando) ont largement gagné le terrain grâce à leur facilité d'accès à tout moment, sauf que le prix constitue la seule et unique problématique. Il a été constaté que dans tous les quartiers les clandomen ont leurs parcs ou stations. Ce qui facilite aux clients la gestion de certaines urgences. Autrement dit, on trouve les clandomen partout de la porte de là jusqu'à la destination. C'est la raison pour laquelle les clandos sont prisés par rapport aux autres transports publics. Toutefois, d'autres acteurs (clandomen) n'ont reconnu officiellement à la commune de leur quartier. Cette croissance non maitrisée par les autorités a créé une insécurité dans le deux sens. En effet, certains clandomen dépossèdent leurs clients de leurs biens et certaines clientes (filles et femmes) sont violées et/ou assassinées. Inversement, les clandomen eux-mêmes deviennent des proies faciles des voleurs. Les uns sont assassinés et d'autres droguées ou maitrisés mystiquement afin de leur voler leur moto.

Discussion

La présente étude porte sur la problématique de la mobilité urbaine dans la ville de N'Djamena. Les résultats obtenus découlant de l'analyse de facteurs affectant la gestion de système du transport urbain dans la ville de N'Djamena. Ces mobiles sont d'abord la forte croissance démographique et leurs conséquences. Ces résultats sont similaires à ceux des travaux de plusieurs auteurs dont G. M. NGARESSEM (1998), (A. DOBINGAR, 2001), (A. MATCHO, 2004), N. TOB-RO (2016), Mahamat Ali et al., (2019), M. I. ABDEL-AZIZ *et al.*,

(2019), (M. I. ABDEL-AZIZ, 2022), (B. MAHAMAT ALI, 2024) et (B. MAHAMAT ALI *et al.*,2024). A cet effet, ils révèlent que tous les problèmes des grands centres urbains proviennent de l'explosion démographique et l'urbanisation rapide et incontrôlée de ville de N'Djamena. Cependant, les uns soulignent le développement fulgurant des nouveaux quartiers évoluent trop rapidement que le développement des infrastructures nécessaires comme rues bien tracées, eau et électricité, écoles centres de santé. D'autres mettent l'accent sur le manque d'emplois, l'insécurité, et bien d'autres facteurs. La présente étude révèle que le dysfonctionnement de système de transport de la ville de N'Djamena est parti de la croissance urbaine de la ville de N'Djamena induite par l'explosion démographique. Dans cette même logique H. M. HEMCHI (2025) indique que dans la ville de N'Djamena, l'extension urbaine résulte d'une demande croissante de logement entraînée par la croissance démographique. Les habitants souhaitent vivre sous son toit, peu importe sa localisation et la qualité des matériaux. Cette réalité a favorisé un essor spontané et démesuré vers la périphérie, ce qui affecte aujourd'hui le bon fonctionnement du système de transport dans la ville de N'Djamena. Par ailleurs, H. M. HEMCHI (2025) atteste que le lien entre extension urbaine spontanée et transport urbain artisanal vont de pair. Aujourd'hui, d'autres réalités surgissent face à l'occupation anarchique et ses conséquences. Enfin, cette analyse authentifie la forte extension urbaine, la carence de planification et leur inapplicabilité, l'absence de la gestion et planification rigoureuse des affaires publiques, le mauvais état des routes, l'ignorance et l'incivisme des citoyens, et l'insuffisance des parcs de transport public.

Conclusion

À l'instar de nombreuses villes africaines, N'Djamena est gravement confrontée à des sérieux problèmes qui affectent le fonctionnement de transport urbain. En effet, le dysfonctionnement du système de transport urbain n'est pas un phénomène isolé, mais il résulte de plusieurs (facteurs naturels et anthropiques). Ces facteurs se matérialisent par une forte extension urbaine, la carence de planification et leur inapplicabilité, l'absence de la gestion et planification rigoureuse des affaires publiques, le mauvais état des routes, l'ignorance et l'incivisme des citoyens, et l'insuffisance des parcs de transport public. Justement, c'est la forte demande en logement induite par une forte explosion démographique, a accéléré la mise en place des quartiers spontanés dans les zones périphériques, sans que les autorités puissent mettre des moyens financiers et techniques pour assurer les conditions nécessaires pour une vie plus ou moins acceptable.

En outre, l'extension démesurée de la ville de N'Djamena a limité la capacité du système de transport à s'adapter et créant ainsi une relation fortement mécanique entre l'extension urbaine et l'évolution d'un transport artisanal. Certes, les habitants des quartiers périphériques ont adopté des stratégies pour pouvoir surmonter ces contraintes mais cela ne peut jamais résoudre définitivement les problèmes de transport dans la ville de N'Djamena. Pour pallier aux problèmes, les autorités doivent conjointement s'attaquer à ces deux (02) contraintes : la maîtrise de l'étalement urbain à travers une planification effective et appliquée d'une part et d'autre part le renforcement de la gouvernance des infrastructures et des services de transport public. Il est important aussi de sensibiliser les usagers à la raison d'être des infrastructures à caractère et leur entretien. Il est tant d'instaurer une véritable communication entre les autorités et la population à travers des émissions éducatives diffusées sur les ondes nationales permettraient de les informer de leurs droits et devoirs dans la gestion des ouvrages publics.

REFÉRENCES BIBLIOGRAPHIQUES

DIAKITE Saidou. 2017, « *Héritage colonial et infrastructures de transport en Afrique* ». Revue Africaine d'Aménagement et d'Urbanisme, 12(3), 8–22.

DOBINGAR Allassembaye, 2001, « Gestion spatiale et construction urbaine : l'assainissement, un révélateur de gestion urbaine à N'Djamena (Tchad) », Thèse de doctorat, Université Louis Pasteur, Strasbourg. 455 p.

DOUKOURE, K., 2021, « *Urbanisation informelle et exclusion spatiale en Afrique subsaharienne* ». Revue Africaine de Sociologie Urbaine, 9(1), 65–80.

DOUNIA, M., *& al.*, (2020), « *Problématique du transport urbain dans les quartiers périphériques de N'Djaména* ». Mémoire de Master, Université de N'Djaména.

HEMCHI Hassane Mahamat, 2015, *« Mobilités urbaines et planification : le cas de N'Djamena »,* Thèse de Doctorat en Architecture, aménagement de l'espace, Université Michel de Montaigne- Bordeaux III, 2015, France, 475p.

KONATE, M. (2015). *Urbanisation rapide et mobilité en Afrique subsaharienne*, Paris : Éditions Karthala.

MAHAMAT ALI Brahim, 2015, *« Quartiers périphériques de la ville de N'Djamena : cas du quartier Toukra »,* Mémoire de fin d'étude de Master II de Géographie, FALSH, Université de Maroua, Cameroun, 115 p.

MAHAMAT ALI Brahim, 2024, *« Extension spatiale et désordre urbain dans la ville de N'Djamena »,* Thèse de Doctorat de Géographie, Université de Maroua (Cameroun), 336p.

MAHAMAT ALI Brahim, ABDEL-AZIZ Moussa Issa et GONNE Bernard, 2019, « *Dynamique foncière et stratégies des acteurs à la périphérie sud de N'Djamena : cas de Toukra »,* Cahier du Foncier du Tchad (CFT), Vol. 2, n°2, N'Djamena-Tchad, 150-161p.

MONGO Beti, 1971, Ville cruelle, Paris, Présence africaine, 223 p.

MORICONI- EBRARD François, DOMINIQUE Harre et GAZEL Hervé, 2010, Africapolis II- l'urbanisation en Afrique centrale et orientale. Fiches Pays – République du Tchad. 51 p.

MORICONI-EBRARD François, DOMINIQUE Harre et GAZEL Hervé, 2010, Africapolis II- l'urbanisation en Afrique centrale et orientale. Fiches Pays – République du Tchad. 51 p.

NEWMAN, P., & KENWORTHY, J., 1999*, «Sustainability and Cities: Overcoming Automobile Dependence », Washington, D.C.* : Island Press.

NGARESSEM Goltob Mbaye., 1998*, « Croissance urbaine et problèmes de l'habitat à N'Djamena »,* Thèse de Doctorat de 3ème cycle, Université de Cocody Abidjan, (Cote d'Ivoire), 419p.

Tob-Ro N'Dildé, 2015, Gouvernance urbaine et aménagement au Tchad : production et attribution des terrains à bâtir à N'Djamena, Thèse de Doctorat, Université de N'Gaoundéré, 135p.