

No. 1

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS
DE L'URBANISME ET DU LOGEMENT
REPUBLIQUE DE DJIBOUTI

RAPPORT DE L'ETUDE DU CONCEPT DE BASE
POUR
LE PROJET DE D'AMENAGEMENT DU RESEAU ROUTIER
EN
REPUBLIQUE DE DJIBOUTI

JANVIER 1997

JICA LIBRARY



J 1141111 (3)

AGENCE JAPONAISE DE COOPERATION INTERNATIONALE
JAPAN OVERSEAS CONSULTANTS CO., LTD.
ORIENTAL CONSULTANTS CO., LTD.

G R T
CR (2)
97-004



1141111 [3]

MINISTERE DES TRAVAUX PUBLICS,
DE L'URBANISME ET DU LOGEMENT
REPUBLIQUE DE DJIBOUTI

**RAPPORT DE L'ETUDE DU CONCEPT DE BASE
POUR
LE PROJET DE D'AMENAGEMENT DU RESEAU ROUTIER
EN
REPUBLIQUE DE DJIBOUTI**

JANVIER 1997

**AGENCE JAPONAISE DE COOPERATION INTERNATIONALE
JAPAN OVERSEAS CONSULTANTS CO., LTD.
ORIENTAL CONSULTANTS CO., LTD.**

AVANT-PROPOS

En réponse à la requête du Gouvernement de la République de Djibouti, le Gouvernement du Japon a décidé d'exécuter par l'entremise de son Agence Japonaise de Coopération Internationale (JICA) une étude du concept de base pour le projet de réhabilitation du réseau routier en République de Djibouti.

Du 19 septembre au 10 octobre 1996, JICA a envoyé en République de Djibouti une mission.

Après un échange de vues avec les autorités concernées du Gouvernement, la mission a effectué des études sur le site du projet. Au retour de la mission au Japon, l'étude a été approfondie et un concept de base a été préparé. Afin de discuter du contenu du concept de base, une autre mission a été envoyée en République de Djibouti. Par la suite, le rapport ci-joint a été complété.

Je suis heureux de remettre ce rapport et je souhaite qu'il contribue à la promotion du projet et au renforcement des relations amicales entre nos deux pays.

En terminant, je tiens à exprimer mes remerciements sincères aux autorités concernées du Gouvernement de la République de Djibouti pour leur coopération avec les membres de la mission.

Janvier 1997



Kimio FUJITA
Président
Agence Japonaise de
Coopération
Internationale

Janvier 1997

Objet: Lettre de présentation

Nous avons le plaisir de vous soumettre le rapport de l'étude du concept de base pour le projet de réhabilitation du réseau routier en République de Djibouti.

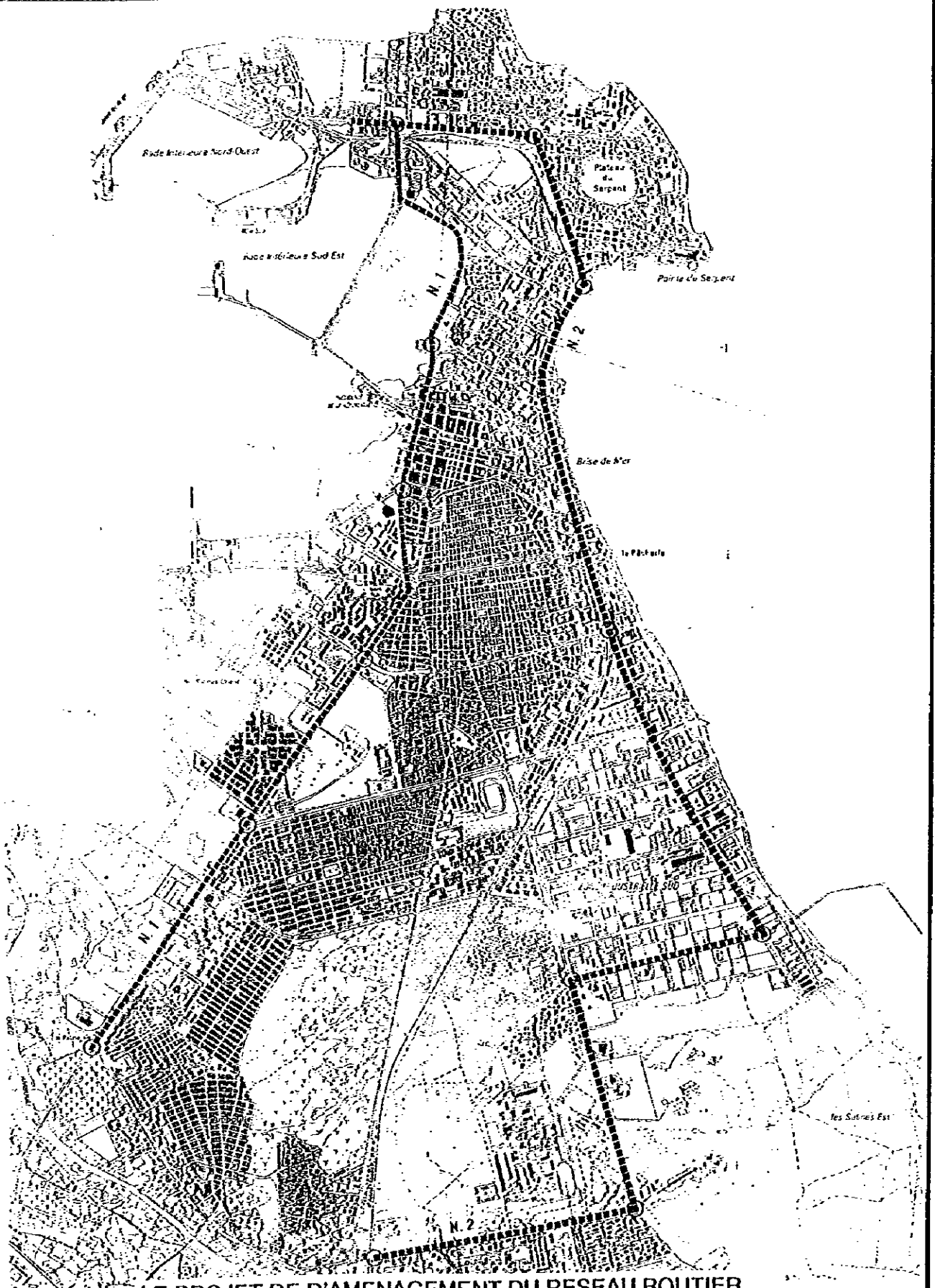
Cette étude a été réalisée par JAPAN OVERSEAS CONSULTANTS CO.,LTD, du 1er septembre 1996 au 03 février 1997 sur la base du contrat signé avec votre agence. Lors de cette étude nous avons tenu pleinement compte de la situation actuelle de la République de Djibouti, pour étudier la pertinence du projet susmentionné et établir le concept de projet le mieux adapté au cadre de la coopération financière sous forme de don du Japon.

En espérant que ce rapport vous sera utile pour la promotion de ce projet.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le président, l'expression de mes sentiments respectueux.

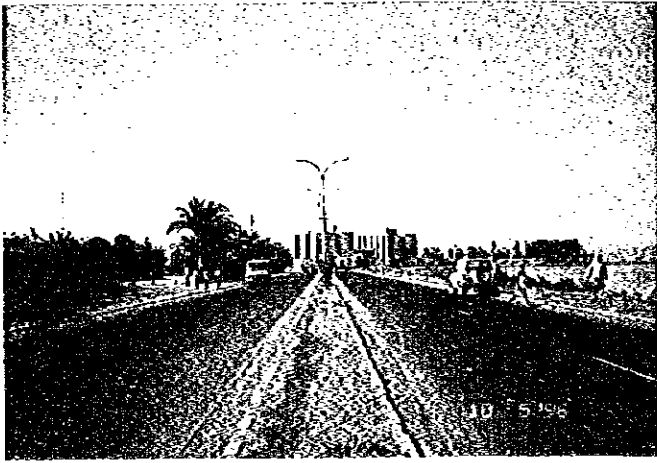

Koreaki NOMIYAMA

Chef des ingénieurs-conseils,
Equipe de l'étude du concept de base
pour le projet de réhabilitation du
réseau routier en République de
Djibouti



LE PROJET DE D'AMENAGEMENT DU RESEAU ROUTIER
EN
REPUBLIQUE DE DJIBOUTI

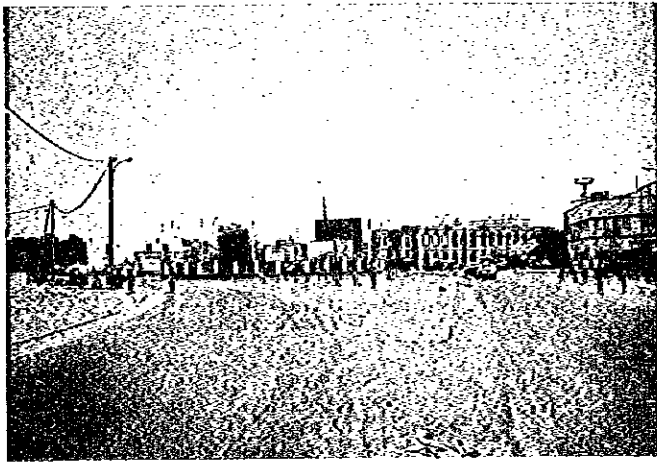
PHOTOS DU SITE A LA RN1



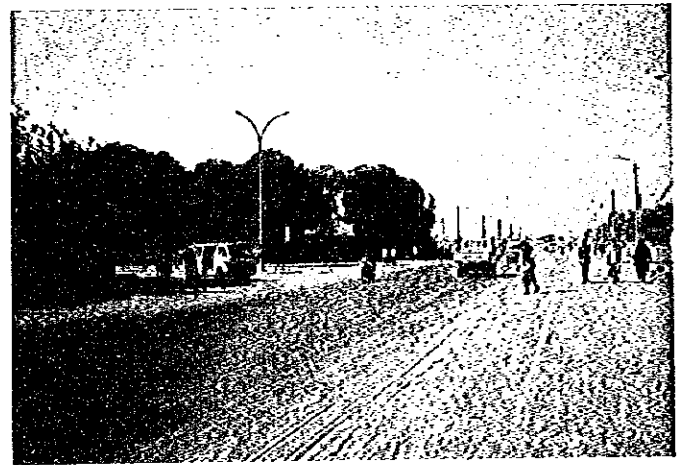
Vue à PK1,0



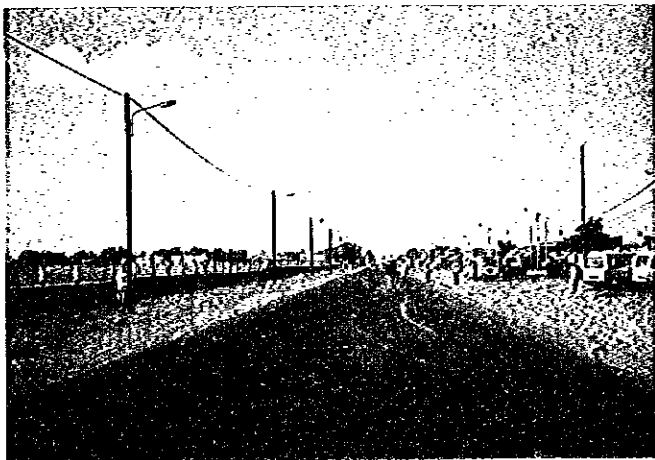
Vue à PK1,6



Vue à PK2,5
(Rond point d'Einguela)



Vue à PK2,9
(Carrefour Avenue 26)



Vue à PK3,5

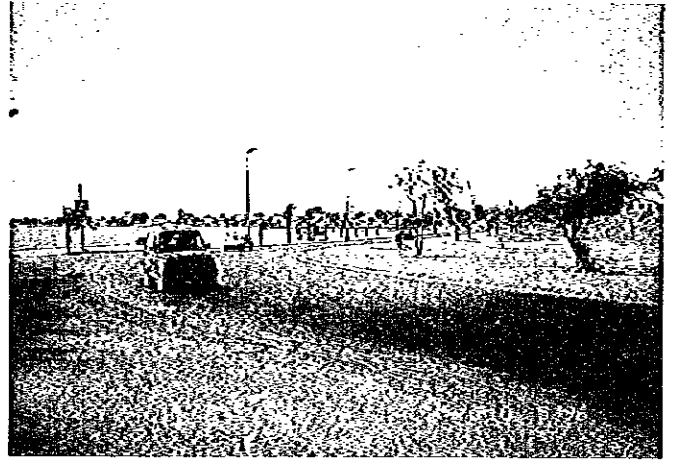


Vue à PK5,1

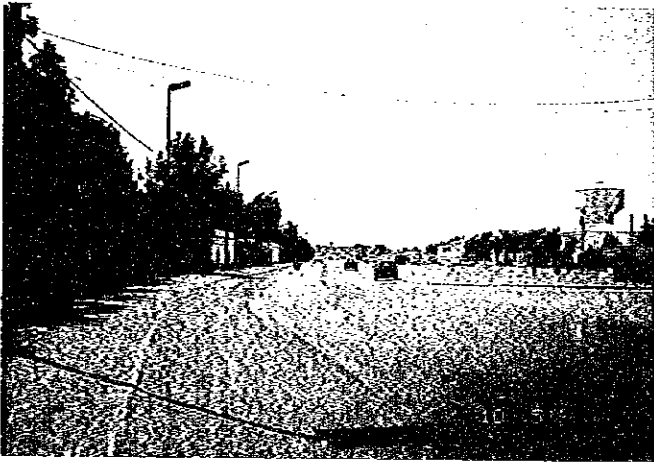
PHOTOS DU SITE A LA RN2



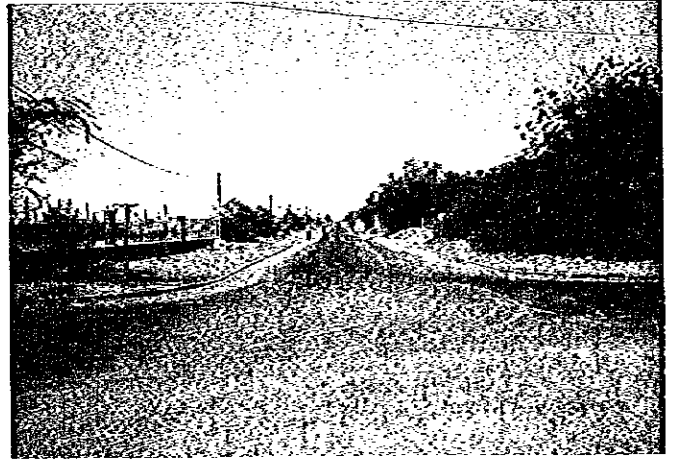
Vue à PK0,4



Vue à PK1,6



Vue à PK2,8



Vue à PK5,1



Vue à PK7,2



Vue à PK8,4

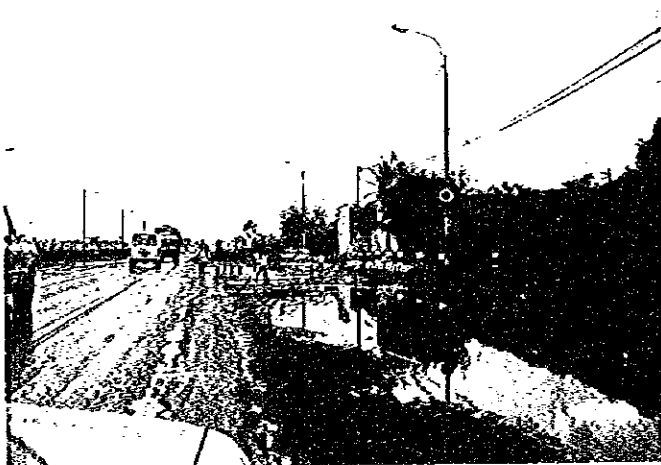
PHOTOS DU SITE SOUS LA PLUIE AUX RN1 EN RN2



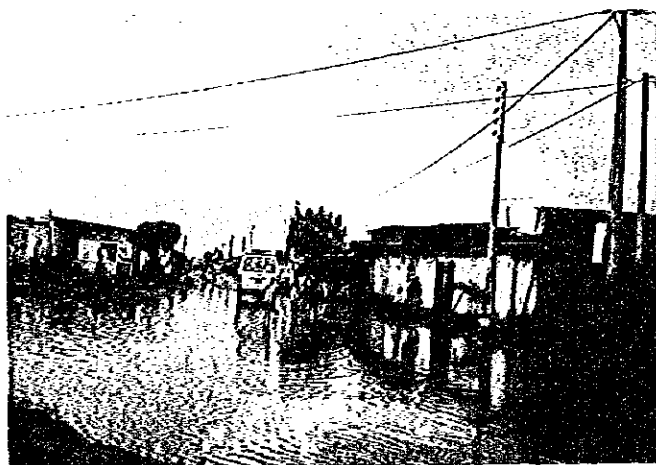
Vue à PK2,2 de RN1



**Vue à PK2,5
(Rond point d'Einguela)**



Vue à PK3,1 de RN1



Vue à PK3,4 de RN1

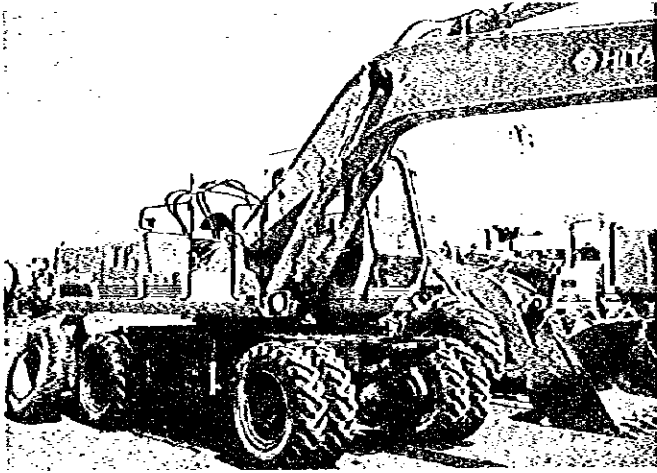


Vue à PK5,1 de RN2

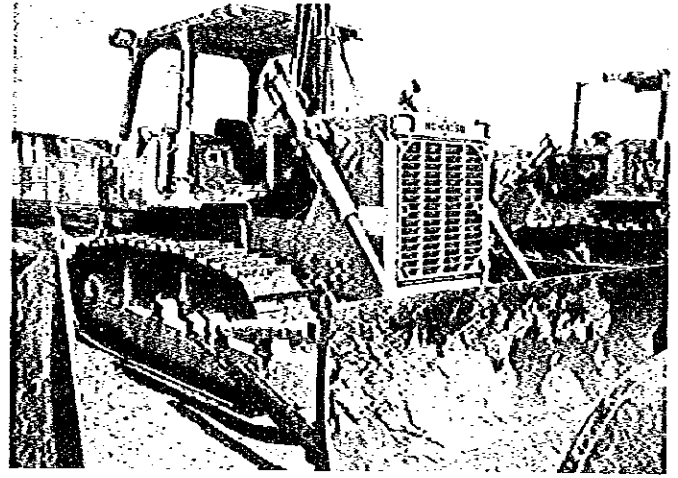


**Vue à PK5,1 de RN2
(Ouverture de prise de drainage existante)**

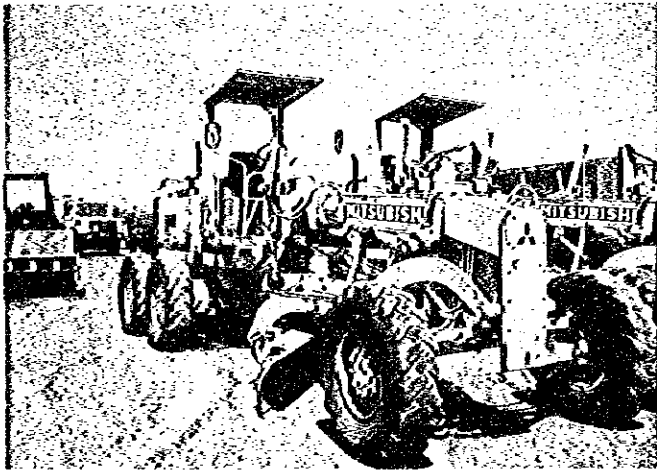
MATERIELS DES TRAVAUX ROUTIERS ET OUTILS DE L'ATELIER



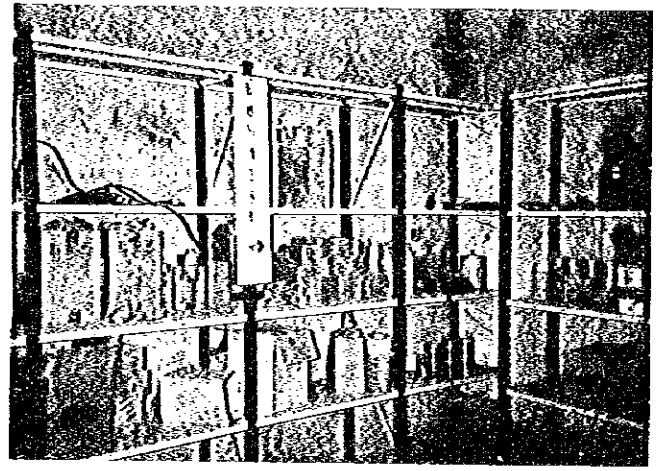
Chargeuse à pelle rétro



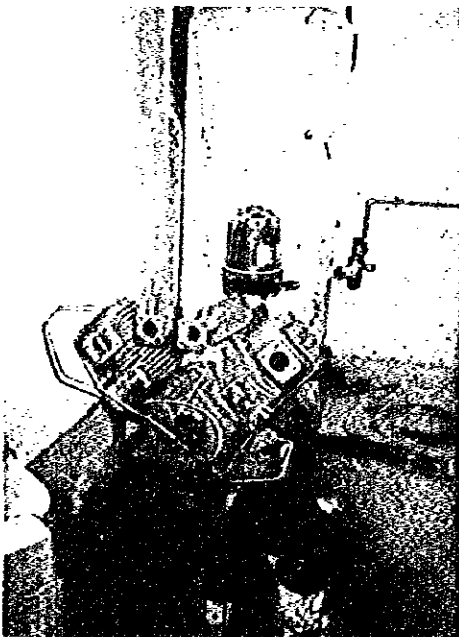
Bulldozer



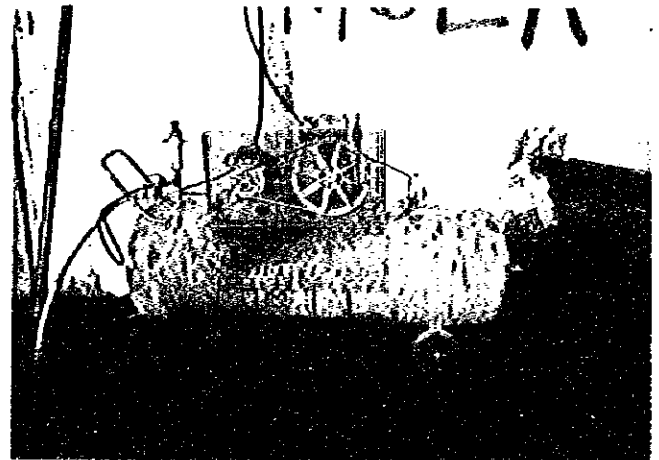
Niveleuse



Etagère de pièces



Rectifieuse sur établi



Compresseur d'air

ABREVIATION

AASHTO	American Association of State Highway Officials
A/P	Autorisation de paiement
BAD(BDA)	Banque de Développement Africaine
BCEOM/SCET	Consultant franco- tunisien
CBR	Essai d'indice portant de Californie
E/N	Echange de Notes
FD	Franc djiboutien
P.N.B.	Produit national brut
GL	Niveau du sol
H	Heure
IL	Lira italien
IMF(F.M.I.)	Fonds Monétaire International
R/P	Rapport préliminaire
JICA	Agence Japonaise de Coopération Internationale
km²	km au carré
KVA	Kilovolt ampère
KW	Kilowatt
PSR	Present Serviceability Rating (Indice de niveau de service)
pk	Point topographique
PVC	Polychlorure de vinyle
US\$	Dollars américains (des Etats Unis)

RESUME

La République de Djibouti, située à la Corne de l'Afrique, qui est une zone très chaude et semi-aride, est un pays donnant sur un détroit qui relie la Mer Rouge et l'Océan Indien, dont la superficie compte 23.000 km² et la population 550.000 habitants. Etant donné les conditions géographiques et climatiques, le terrain à vocation agricole est extrêmement restreint, n'occupant que 1 % du territoire. Le pays ne disposant que de ressources naturelles limitées, et son industrie peu développée, l'économie nationale de Djibouti repose essentiellement sur le secteur de transport, à part les effets économiques que l'armée française en garnison y apporte. Les recettes du pays sont constituées pour la plupart par le transport de marchandises par le chemin de fer Djibouti-Ethiopie, le commerce extérieur vers les pays donnant sur la Mer Rouge, et les services du Port de Djibouti. Le secteur tertiaire y compris le secteur de transport domine l'économie et contribue pour 76 % au PIB.

L'économie du pays se trouve actuellement dans une situation difficile, car les activités économiques restent stagnantes en raison de conjonctures politiques instables notamment la rébellion depuis 1991, la guerre civile en Somalie et en Ethiopie, etc., d'une part, et l'aide directe au budget national par la France, l'ancien Etat suzerain est en décroissement, d'autre part.

Dans de telles situations, le budget affecté au domaine de voirie se réduit tous les ans, et faute de ressources financières pour la maintenance, les routes sont en train de se dégrader. Le plan directeur de la réhabilitation des réseaux routiers dans l'ensemble du pays élaboré en 1994 a choisi comme routes à réhabiliter d'urgence les tronçons situés dans le milieu urbain de la Route Nationale No. 1 et de la Route Nationale No. 2, qui sont donc l'objet de la requête pour le présent Projet.

La Banque Africaine de Développement, la Communauté Européenne et le gouvernement de l'Italie ont réalisé ou prévoient la réhabilitation d'une partie des routes délabrées sur une longueur approximative de 240 km sur ces 2 routes nationales, mais aucun d'entre eux n'envisage la réhabilitation des tronçons du milieu urbain objet du présent Projet.

La Route Nationale No. 1 et la Route Nationale No. 2 constituent les axes principaux du pays, reliant respectivement Djibouti avec l'Ethiopie et la Somalie. La requête formulée pour le Projet consiste en l'amélioration de tronçons d'une longueur de l'ordre de 13,6 km sur ces routes nationales situés dans la ville de Djibouti à partir du Port de Djibouti. Le Gouvernement de la République de Djibouti a formulé une requête en 1995 au

Gouvernement du Japon pour la Coopération Financière Non-Remboursable pour la mise en exécution du Projet d'aménagement des Réseaux Routiers.

En réponse à la requête susmentionnée, le Gouvernement du Japon a envoyé en juin 1996 une mission de l'étude préliminaire pour confirmer les composantes précises de la requête, l'absence de la duplication de projet avec d'autres pays donateurs ou bailleurs de fonds, ainsi que pour clarifier la position du Projet dans le projet d'aménagement des réseaux routiers du pays. Sur la base des résultats de ladite étude préliminaire, l'aménagement des réseaux routiers dans l'agglomération de Djibouti a été considéré comme première priorité et la fourniture d'engins de construction et outils d'ateliers pour l'aménagement de routes deuxième priorité. En outre, l'aménagement d'un tronçon d'environ 40 km entre Yoboki-Galafi dans la zone frontalière avec l'Ethiopie a été ajouté comme composante de troisième priorité.

Sur la base de résultats de ladite étude préliminaire, l'Agence Japonaise de Coopération Internationale a décidé d'effectuer une étude du concept de base du Projet, et a envoyé en République de Djibouti une mission à cet effet du 19 septembre au 10 octobre 1996, laquelle mission a eu des discussions avec les personnes concernées du Gouvernement de Djibouti et mené les études. Ladite Agence a ensuite envoyé une autre mission du 12 au 19 novembre 1996 pour présenter à la partie djiboutienne l'avant-projet du rapport final sur l'étude et mener les études complémentaires.

Le contenu de la requête soumise par le Gouvernement djiboutien sont les suivants :

- Première priorité : Aménagement des routes urbaines dans l'agglomération de Djibouti ayant une longueur de 13,63km (5,1km de la route nationale 1 et 8,53km de la route nationale 2)
- Deuxième priorité: Fourniture des engins de construction de la route et outils d'atelier y compris les pièces détachées
- Troisième priorité: Aménagement d'un tronçon d'environ 40 km de la route nationale 1 entre Yoboki-Galafi dans la zone frontalière avec l'Ethiopie

Parmi les composantes de la requête ont été retenues pour l'étude du concept de base l'aménagement des réseaux routiers dans l'agglomération classé en première priorité et la fourniture d'engins de construction et outils d'ateliers pour l'aménagement de routes classé en deuxième priorité. Quant à l'aménagement du tronçon Yoboki-Galafi classé à en troisième priorité cette composante a été exclue du Projet du fait que le résultat de l'étude

préliminaire a montré que le trafic n'est pas intense (104 véhicules par jour sur le tronçon Yoboki-Gorabous qui a été considéré comme tronçon à fort trafic).

La mission de l'étude du concept de base a discuté et confirmé avec la Direction des Travaux Publics l'arrière-plan et les composantes de la requête, la position que le Projet occupe dans les différents plans du pays, l'organisme d'exécution du Projet ainsi que le système de maintenance des réseaux routiers. Pour les routes concernées du Projet, une société de consultant franco-tunisienne a élaboré les documents de conception, sur la base desquels la viabilité du présent Projet a été examinée et les études complémentaires ont été menées sur les lieux. Ces études ont porté sur les conditions actuelles de routes, leur topographie, l'examen de leur état de pavage, ainsi que sur la quantité de trafic. Suite à ces études il s'est avéré que la Route Nationale No. 1 et la Route Nationale No. 2 concernées qui font partie du réseau routier international, et constituent en même temps les axes principaux de la ville de Djibouti, sont gravement dégradées et nécessitent donc une réhabilitation urgente.

D'autre part, concernant la fourniture d'engins de construction et outils d'ateliers pour l'aménagement de routes, la mission de l'étude du concept de base a mené les études sur les conditions actuelles de matériels dont la Direction des Travaux Publics dispose actuellement, les situations de leurs utilisations et fonctionnement, la compétence en matière de leur maintenance de ladite Direction, ainsi que sur les conditions de leur approvisionnement. Les résultats en ont montré que les engins de construction et outils d'atelier pour l'aménagement de routes figurant dans la requête sont de nécessité impérative pour le projet d'aménagement de réseaux routiers que la Direction des Travaux Publics envisage de mettre en oeuvre. Pour les engins de construction de routes, la mission a examiné les conditions d'utilisation et l'état actuelle des engins fournis par le Gouvernement du Japon en 1984, 1988 et 1993 et a constaté que certains des engins actuellement hors de service peuvent être fonctionnels si leurs pièces défectueuses sont remplacés par les neuves. Par conséquent, la partie japonaise a décidé d'en inclure dans le Projet pour améliorer le taux de rendement des matériels existants afin de pouvoir accélérer l'aménagement de routes dans le pays.

L'agence d'exécution du présent projet est la Direction des Travaux Publics du Ministère des Travaux Publics, de l'Urbanisme et du Logement:

A la suite de l'étude de concept de base, le contenu du présent projet a été déterminé comme suit :

(1) Réhabilitation routière

1) RN1

- Section faisant l'objet : 5,11 km entre le point de départ (carrefour RN2) et le carrefour d'Ambouli.
- Contenu:
 1. élargissement d'environ 3,1 km de la route actuelle à 2 voies pour 4 voies.
 2. amélioration du revêtement
 3. amélioration des carrefours
 4. construction du dispositif de drainage
 5. construction des trottoirs
 6. installation de la signalisation verticale

2) RN2

- Section faisant l'objet : 8,53 km entre le point de départ (sortie du port de Djibouti) et le carrefour avec Avenue Loyada.
- Contenu:
 1. amélioration du revêtement pour la route à 2 voies
 2. construction du dispositif de drainage
 3. construction des trottoirs
 4. installation de la signalisation verticale

(2) Matériels pour l'aménagement de la route et outils pour l'atelier

1) Matériels pour l'aménagement de la route

Un (01) rouleau vibrant

Deux (02) arroseuses de rues

2) Outils pour l'atelier

1. Outillage pour le graissage et la réparation du pneu
2. Ensemble des outils pour l'atelier
3. Outillage pour la réparation du moteur
4. Outillage électrique
5. Outillage pour le soudage de tôle

3) Pièces détachées

1. Ensemble des niveleuses automatiques (6)
2. Ensemble des chargeuses sur pneus (5)
3. Ensemble des rouleaux vibrants et rouleaux sur pneu
4. Ensemble des excavateurs hydrauliques (2)

5. Ensemble des chargeuses à pelle rétro (2)
6. Ensemble des camions à benne
7. Ensemble des véhicules pick up (12)

Il appartient à la Direction des Travaux Publics d'assurer la maintenance des routes aménagées et des engins de construction et outils fournis par le Projet, de telle manière que celui-ci puisse avoir le maximum d'effet bénéfique et en continue. A cet effet, un budget nécessaire à leur maintenance doit être prévu et exécuté. Le délai nécessaire à la conception détaillée du présent Projet sera de l'ordre de 8 mois, et le délai nécessaire aux travaux de construction de l'ordre de 19 mois.

Au cas où le Projet serait mis en exécution dans le cadre de la coopération financière non-remboursable du Japon, le coût total du Projet nécessaire sera de l'ordre de 2057 millions de yens, les frais chargés par la partie djiboutienne sont déterminés comme suit:

Charge du gouvernement djiboutien

Déplacement des obstacles existants (poteaux électriques)
: 3.400.000DF (soit 2.100.000 yen)

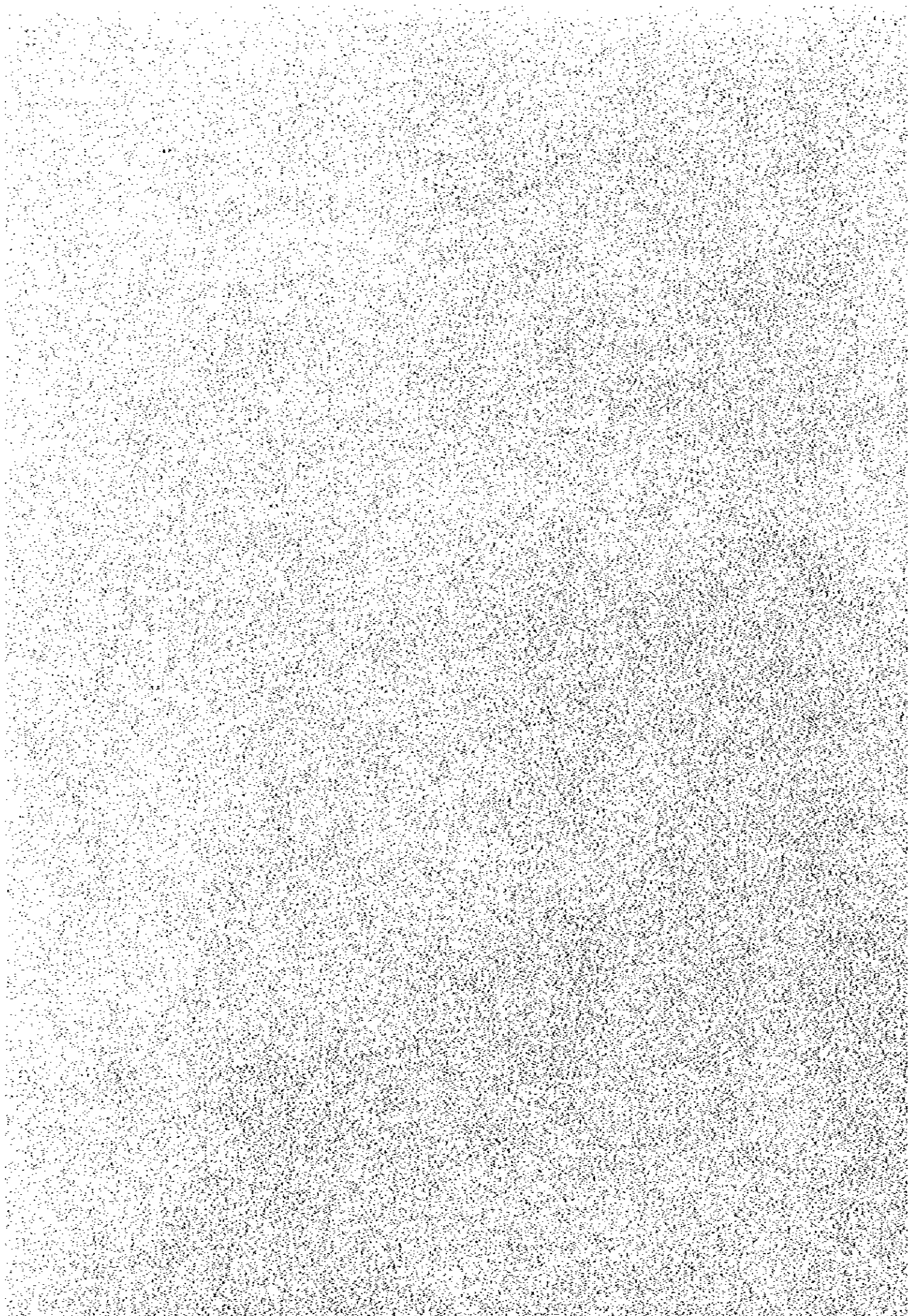


TABLE DES MATIERES

AVANT-PROPOS
LETTRE DE PRESENTATION
PLAN /PHOTO DU SITE
ABREVIATION
LISTE DES FIGURES
LISTE DES TABLEAUX
RESUME

CHAPITRE I	ARRIERE-PLAN DE LA DEMANDE	I - 1
CHAPITRE II	CONTENU DU PROJET	II - 1
2.1	Objectifs du projet	II - 1
2.2	Plan du projet	II - 2
2.3	Concept de base	II - 8
2.3.1	Aménagement routier	II - 8
2.3.2	Matériels pour l'aménagement routier, outils de l'atelier, etc.	II - 29
CHAPITRE III	PLAN D'ENTREPRISE	III - 1
3.1	Plan de l'exécution du Projet	III - 1
3.1.1	Directives de l'exécution	III - 1
3.1.2	Attentions sur l'exécution des travaux	III - 1
3.1.3	Répartition des travaux pour chaque partie	III - 1
3.1.4	Contrôle général des travaux	III - 1
3.1.5	Plan d'approvisionnement en matériels	III - 2
3.1.6	Programme d'exécution des travaux	III - 4
3.1.7	Obligations de la partie djiboutienne	III - 5
3.2	Frais d'entreprise approximatifs	III - 7
3.3	Frais d'exploitation et d'entretien	III - 8
CHAPITRE IV	EVALUATION DU PROJET ET RECOMMANDATIONS	IV - 1
4.1	Constataion de la pertinence du projet et effets	IV - 1
4.2	Problèmes et recommandation	IV - 4

LISTE DES FIGURES

Figure 2-1	PLANS DE LA COMPOSITION DE PLATE-FORME AUX ENVIRONS DE PK1,7 DE LA RNI	II - 4
Figure 2-2(1)	COMPOSITION DE PLATE-FORME DE LA RNI	II - 17
Figure 2-2(2)	COMPOSITION DE PLATE-FORME DE LA RN2	II - 18
Figure 2-3	CYCLE DE VIE DU REVETEMENT	II - 24
Figure 2-4	LONGUEUR LIMITE DE DRAINAGE	II - 27
Figure 2-5	ORAGANIGRAMME DU MINISTERE DES TRAVAUX PUBLICS, DE L'URBANISME ET DU LOGEMENT	II - 42
Figure 3-1	PROGRAMME DE L'EXECUTION DES TRAVAUX	III - 6

LISTE DES TABLEAUX

Tableau 2-1	PLANS DES TRAVAUX EN REGIE DE L'AMENAGEMENT ROUTIER	II - 7
Tableau 2-2	COMPARAISON DES CARACTERISTIQUES GEOMETRIQUES ENTRE I.C.A.R.N. ET REGLES JAPONAISES	II - 9
Tableau 2-3	NOMBRES DES VEHICULES IMMATRICULES	II - 11
Tableau 2-4a	ESSAI DE CBR (RN1)	II - 12
Tableau 2-4b	ESSAI DE CBR (RN2)	II - 12
Tableau 2-5	EXAMEN SUR L'ETAT DU REVETEMENT	II - 13
Tableau 2-6	COMPARAISON DES RESULTATS DU COMPTAGE DE TRAFIC	II - 20
Tableau 2-7	VOLUMES DES TRAVAUX APPROXIMATIFS	II - 28
Tableau 2-8	ETAT DE SERVICE DES ROULEAUX VIBRANTS ET BASE DE TRAVAIL (SOUS-DIVISION)	II - 29
Tableau 2-9	GRAND ROULEAU VIBRANT	II - 31
Tableau 2-10	ARROSEUSES DE RUES	II - 33
Tableau 2-11	OUTILS POUR L'ATELIER	II - 35
Tableau 2-12	EFFETS PAR LA RENOUVELLEMENT DES OUTILS	II - 36
Tableau 2-13	BUDGET DE LA D.T.P. (1991 A 1996)	II - 39
Tableau 2-14	CONTRIBUTION DES UTILISATEURS ET AFFECTATION POUR LE SECTEUR DE LA ROUTE	II - 40
Tableau 2-15	EFFECTIF DE LA D.T.P.	II - 40
Tableau 3-1	TRAVAUX D'ENTRETIEN ET FRAIS D'ENTRETIEN	III - 8

CHAPITRE I ARRIERE-PLAN DE LA DEMANDE

CHAPITRE 1 - ARRIERE-PLAN DE LA DEMANDE

La République de Djibouti (capitale: Djibouti) est un pays situé à la corne africaine, au nord-est du continent africain, faisant face au détroit de Bab el-Mandeb reliant la mer Rouge et l'océan Indien. Ayant une superficie de 23.000 km² le pays compte 550.000 habitants. Le climat est subdésertique très chaud et semi-aride. Etant situé dans la zone du Grand Fossé Africain, son relief est accidenté. Comme la plupart du territoire est couvert par le désert volcanique, il n'y a que très peu de terre arable. Il est une des zones la plus infertile dans l'Afrique. En fait, la production de l'ensemble de l'agriculture, de l'élevage et de la pêche n'est que d'environ 3% du P.I.B.

Le secteur tertiaire, et en particulier les services du port, des routes et du chemin de fer, domine l'économie et contribue 76% au P.I.B. Les activités du commerce, surtout comme le point de base des échanges avec les pays voisins tels que l'Ethiopie et la Somalie sont très importantes. Les recettes par le transport des marchandises vers l'Ethiopie par le chemin de fer djibouto-éthiopien, les recettes du rôle de port d'escales (pour les pays côtiers de la mer Rouge) et par les services portuaires sont des ressources principales du pays.

Bien que le réseau routier de Djibouti ait été construit au début pour jouer un rôle essentiel du trafic international, mais un rôle secondaire pour le trafic domestique, le plan de développement socio-économique (1990 à 1995) souligne la priorité de l'aménagement du réseau à la fois comme celui international et comme celui national ainsi que d'autres priorités, par exemple le renforcement du rôle du port de Djibouti, l'aménagement du port, la rénovation du chemin de fer djibouto-éthiopien, dans le secteur des transport et communication.

La longueur totale du réseau routier est d'environ 3.067 km : 1.130 km environ du réseau principal (routes nationales), 1.800 km environ du réseau régional et 125 km environ des routes urbaines. Les routes nationales relient les chefs-lieux des Districts et les pays voisins (Ethiopie et Somalie), et les routes régionales constituent un réseau complémentaire. Dans chaque ville principale, il y a des routes urbaines. Les routes revêtues sont limités, à savoir 219 km de la

RN1 entre Djibouti et Galafi, 125 km d'une partie de la RN9 entre l'enbranchement RN1 et Tadjoura, la RN10, la RN11 et une partie des routes urbaines, en tout d'environ 400km. Le reste du réseau est en gravier ou en terre.

Le Ministère des Travaux Publics, de l'Urbanisme et du Logement a élaboré le plan triennal d'actions (1996 à 1998) qui est un projet triennal d'exécution et a exécuté le plan d'aménagement et d'entretien. Dans ledit plan sont soulignés de divers rubriques prioritaires, entre autres, la réparation des routes en terre et en gravier, et des routes revêtues (rechargement etc), l'aménagement des routes urbaines (comprenant celui du réseau d'évacuation des eaux pluviales et usées), le revêtement en asphalte des routes déjà améliorées. Cependant comme le gouvernement djiboutien est confronté aux problèmes financiers, le budget diminue d'une année à l'autre. Malgré que ce soit déjà le moment où l'on doit réhabiliter les routes existantes, il n'est pas à même de le faire avec son propre fonds. En conséquence, les aménagements de routes sont effectués pour la plupart par la coopération financière des organismes internationaux et des pays étrangers.

Egalement le gouvernement du Japon a accordé quelques fois de la coopération financière non-reimboursable pour le projet de réhabilitation du réseau routier en 1983 et en 1986 (le premier projet : 300 million de yen, le deuxième : 297 million de yen) et pour le projet d'aménagement du parc de matériels des travaux routiers en 1993 (680 million de yen).

En plus le gouvernement djiboutien a demandé en 1995 au gouvernement du Japon une coopération financière non-reimboursable pour le projet de réhabilitation du réseau routier prioritaire, à savoir pour la réhabilitation des sections urbaines des RN1 et RN2, et la fourniture de matériels pour les travaux routiers et outils pour l'atelier ainsi que pour la réhabilitation d'une section de la RN1 située près de la frontière éthiopienne.

Le gouvernement du Japon a confié à l'Agence Japonaise de Coopération Internationale (JICA) une étude préliminaire en juin 1996 afin de confirmer le contenu de la demande. Suivant le résultat de l'étude préliminaire, il a été conclu qu'on envisage un projet pour la réhabilitation des sections urbaines des RN1 et

RN2, la fourniture de matériels, outils pour l'atelier et pièces de rechange pour les engins de travaux publics existants. La réhabilitation d'une section près de la frontière éthiopienne de la RN1 a été exclue, car il a été constaté que son trafic n'est pas important et elle est moins prioritaire. Le rapport de l'étude BCEOM-SCET effectuée avant l'exécution du présent étude indique qu'il y a beaucoup de fissures, nids de poule et ornières sur les routes faisant l'objet du présent projet ainsi que le tassement du revêtement lors du passage du véhicule lourd et qu'il est urgent de les réhabiliter. La plupart des trottoirs ne sont pas revêtus. Il n'y a presque pas de signalisation verticale. Les longueurs totales des RN1 et RN2 sont respectivement de 219 km entre Djibouti et Galafi et de 20 km entre Djibouti et Loyada. Et les sections dont le gouvernement djiboutien a cette-fois ci soumis au gouvernement du Japon une requête sont celle urbaine desdites routes nationales où le volume de trafic est important (16.100 véhicules/jour de la RN1 et 5.500 v/j de la RN2) et l'état de la route est détérioré à cause du grand trafic, surtout celui des véhicules lourds qui est beaucoup plus nombreux que les autres sections.

C'est ainsi qu'on constate que la réhabilitation de ces sections des RN1 et RN2 contribue beaucoup au renforcement des fonctions urbaines de la ville de Djibouti et rapporte des effets en faveur non seulement des citoyens de Djibouti (environ 350.000 habitants), mais aussi indirectement des utilisateurs du port. Les objectifs de l'étude de base définis suivant la requête soumise par le gouvernement djiboutien sont les suivants :

Dans le paragraphe suivant l'aperçu de la demande est décrit.

(1) Réhabilitation routière

1) RN1

- Section faisant l'objet : 5,11 km entre le point de départ (carrefour RN2) et le carrefour d'Ambouli.
- Contenu:
 1. élargissement d'environ 3,1 km de la route actuelle à 2 voies pour 4 voies.
 2. amélioration du revêtement
 3. amélioration des carrefours

4. construction du dispositif de drainage
5. construction des trottoirs
6. installation de la signalisation verticale

2) RN2

- Section faisant l'objet : 8,53 km entre le point de départ (sortie du port de Djibouti) et le carrefour avec Avenue Loyada.
- Contenu:
 1. amélioration du revêtement pour la route à 2 voies
 2. construction du dispositif de drainage
 3. construction des trottoirs
 4. installation de la signalisation verticale

(2) Matériels pour l'aménagement de la route et outils pour l'atelier

1) Matériels pour l'aménagement de la route

Un (01) rouleau vibrant

Deux (02) arroseuses de rues

2) Outils pour l'atelier

1. Outillage pour le graissage et la réparation du pneu
2. Ensemble des outils pour l'atelier
3. Outillage pour la réparation du moteur
4. Outillage électrique
5. Outillage pour le soudage de tôle

3) Pièces de rechange

1. Ensemble des niveleuses automatiques (6)
2. Ensemble des chargeuses sur pneus (5)
3. Ensemble des rouleaux vibrants et rouleaux sur pneu
4. Ensemble des excavateurs hydrauliques (2)
5. Ensemble des chargeuses à pelle rétro (2)
6. Ensemble des camions à benne
7. Ensemble des véhicules pick up (12)