



Sous le haut patronage du Maréchal du Tchad, Président de la République, chef de l'Etat Mahamat Idriss Deby ITNO

# Forum International de Développement des Infrastructures du Tchad

PIDA Prospectus d'investissement de projet

18-20 Février 2025

Hôtel Radisson Blu, N'Djamena, Tchad



   FIDITCHAD  [www.fidit.td](http://www.fidit.td)  [contact@fidit.td](mailto:contact@fidit.td)

## Résumé du projet

Nom du projet	Bitumage Corridor Amdjarass- frontières de la Libye environ 576 km																								
Localisation	Provinces de l'Ennedi-Est, lieu : Nord-Est du Tchad																								
Secteur	Transport terrestre																								
Sous-secteur	Routier																								
Stade de développement	Recherche de financement pour appuyer l'Etat afin d'achever les contrats relatifs à la construction de la partie Tchadienne de ce corridor boucle de l'Est signer sur son financement																								
Promoteur du projet	Gouvernement du Tchad																								
Coût du projet	Environ 700milliards HT (y/c le contrôle)																								
Besoin de financement	700 milliards																								
Coût total de la préparation du projet	<b>300 millions de FCFA Hors toutes taxes</b>																								
Préparation du projet déficit de financement	<b>Sans objet</b>																								
Structure de financement	A rechercher																								
Calendrier de développement	<b>Contractualiser le projet, procéder au paiement de l'avance de démarrage et date d'achèvement d'ici 2035</b>																								
Description du projet	<p>L'itinéraire global est long de 576 km en 5 lots</p> <p>Le projet consiste en l'aménagement et le bitumage de l'axe Amdjarass-Frontieres de la Libye. Cet axe est actuellement une route en terre qui traverse une zone montagneuse, sablonneuse (dunes de sable) et argileuse. La particularité de cette zone -Est du pays est la présence de plusieurs points des dunes et des cours d'eau saisonnier appelé Wadi dont les lits mineurs varient entre 20 et 250m. L'aménagement de cet axe va nécessiter la réalisation des travaux de fixation des dunes et la construction des ouvrages hydrauliques (dalots) et ouvrages d'arts (ponts) et/ou ouvrage cadre (dalots de grandes ouvertures). Les travaux comprennent la réalisation de :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Terrassements ;</li> <li>• Corps de chaussée avec Les caractéristiques géométriques suivantes : chaussée de 7 mètres de large et deux accotements de 1,50m ;</li> <li>• Couche de roulement en béton bitumineux ;</li> <li>• Ouvrages hydrauliques et pont ;</li> <li>• Signalisations horizontale et verticale ;</li> <li>• Aménagements environnementaux - fixation des dunes</li> <li>• Éclairage public solaire sur toutes les traversées des grandes agglomérations</li> <li>• Stations de pesage routier ;</li> <li>• Aménagements des voiries urbaines dans les grandes villes traversées.</li> </ul> <p>En dehors des travaux, le projet comprend également les prestations de surveillance et contrôle des travaux, l'audit de projet et la prise en charge de l'Unité de Gestion du Projet. Le projet sera probablement scindé en plusieurs lots selon le tableau suivant</p> <p>Il est à noter que tous les axes de la boucle de l'est sont dépourvus des études techniques et faisabilités.</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Lots</th> <th>Itinéraire</th> <th>Linéaire (Km)</th> <th>Coût prévisionnel HT</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1</td> <td>Amdjarass-Bao Bilia</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>2</td> <td>Bao Bilia-Mordi</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>3</td> <td>Mordi-Djona</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>4</td> <td>Djona-Erdi</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>5</td> <td>Erdi-Ft de la Libye</td> <td></td> <td></td> </tr> </tbody> </table>	Lots	Itinéraire	Linéaire (Km)	Coût prévisionnel HT	1	Amdjarass-Bao Bilia			2	Bao Bilia-Mordi			3	Mordi-Djona			4	Djona-Erdi			5	Erdi-Ft de la Libye		
Lots	Itinéraire	Linéaire (Km)	Coût prévisionnel HT																						
1	Amdjarass-Bao Bilia																								
2	Bao Bilia-Mordi																								
3	Mordi-Djona																								
4	Djona-Erdi																								
5	Erdi-Ft de la Libye																								

Importance stratégique

Importance stratégique	
------------------------	--

<b>Demande du marché</b>	TMJA en 2027 serait de 400 véhicules
--------------------------	--------------------------------------

## Aperçu financier

**Coût total du projet** Budget total pour les travaux du corridor Amdjarass-Ft de la Libye est environ 700 milliards pour les 5 lots et principaux postes de dépenses estimatives par lot est comme suit :

Désignation	Montant en FCFA
INSTALLATION DE CHANTIER	9 500 000 000
DEGAGEMENT DE L'EMPRISE	4 000 000 000
TRAVAUX PREPARATOIRES ET TERRASSEMENTS	18 000 000 000
TRAVAUX DE CHAUSSEE	50 000 000 000
ASSAINISSEMENT ET DRAINAGE	35 000 000 000
OUVRAGES D'ARTS ET L'OUVRAGE CADRE	20 000 000 000
SIGNALISATIONS	2 000 000 000
ECLAIRAGE PUBLIC	2 140 000 000
AMENAGEMENTS ENVIRONNEMENTAUX - FIXATION DES DUNES	17 000 000 000
EQUIPEMENTS DE LA ROUTE (travaux connexes et la stations de pesage)	4 300 000 000
<b>SOUS TOTAL TRAVAUX</b>	<b>144 000 000 000</b>
CONTRÔLE ET SURVEILLANCE DES TRAVAUX	4 000 000 000
<b>TOTAL</b>	<b>161 940 000 000</b>
DIVERS ET IMPREVUS PHYSIQUES (10%)	RAS
<b>TOTAL GENERAL</b>	<b>161 940 000 000</b>

**Structure du capital** À définir après l'accord de financement

**Mesures financières**

- IRR :
- Délai de récupération : en années
- DSCR :
- Rendement attendu des capitaux propres :

**Modèle de recettes** La manière dont le projet génère des revenus (par exemple, frais d'utilisation, accords d'exploitation).

## Prise en compte de la durabilité et de l'impact

**Impact social**

il ne s'agit pas des emplois liés aux travaux de construction de la route. En effet, la réalisation du Projet va induire de nouvelles activités économiques grâce, notamment, à la création de nouvelles sociétés de transport, de stations-service, d'auberges, d'hôtels, de garages, d'ateliers de vulgarisation, de restaurants et de commerces créant au moins 4 200 emplois directs et indirects.

Les bases vie des chantiers constituent des sites attractifs pour le développement d'activités de restauration, généralement tenues par les femmes. Ce sont donc de nouvelles conditions qui renforceront les revenus des femmes et amélioreront le bien-être de leurs familles.

**Impact sur l'environnement**

Principaux enjeux : L'analyse des données historiques du climat montre que les effets du changement climatique sont déjà apparents au Tchad. Ils sont liés à l'augmentation de la température moyenne annuelle et surtout celle de la pluviosité, ce qui accroît les risques d'inondation et de dommage des infrastructures, des terres agricoles, etc.

Mesures d'adaptation : Les options d'adaptation retenues dans le cadre du projet sont :

- (i) le dimensionnement approprié des ouvrages hydrauliques en tenant compte de la pluviosité et des périodes de retour des débits de pointe ;
- (ii) la mise hors d'eau de la route ;
- (iii) la plantation d'arbres.

Mesures d'atténuation : Même s'il n'existe aucune donnée de référence sur les émissions de gaz à effets de serre dans la zone du projet, il est anticipé une légère augmentation des émissions desdits gaz par rapport à la situation sans projet du fait de l'augmentation du trafic. Les mesures qui concourent à l'atténuation dans le cadre ce projet comprennent:

- (i) la fluidification de la circulation et la régulation de la vitesse qui peuvent minimiser les émissions de CO2 de 15% le long du parcours ;
- (ii) la plantation d'arbres d'alignement sur 150 m de part et d'autre à l'entrée et à la sortie de chaque village traversé, ce qui contribue à séquestrer une partie du carbone qui sera émis du fait de la route ;
- (iii) la sensibilisation à la protection de l'environnement incluant des thèmes relatifs aux techniques de conservation des eaux et des sols (CES), etc.

Projet Détails techniques	Tchad
Projet Détails techniques	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Largeur de la chaussée est de 7 m ;</li> <li>- L'accotement : 1,5 m de part et d'autre.</li> <li>- La structure de la chaussée :</li> <li>- Couche de roulement : 6 cm en BB ;</li> <li>- Couche de base : 20 cm en G C ;</li> <li>- Couche de fondation : 25 cm en Grave latéritique et/ou éventuellement en sol-ciment ;</li> <li>- Couche de forme avec module de 150 : variable.</li> </ul>
Capacité/taille	360 km
Calendrier de construction/ préparation	Principales phases et date d'achèvement estimée : Phase de préparation du projet : en cours des recherches de négociation de l'accord de financement
Accords de prélèvement	Résumé des accords d'achat d'électricité (AAE) ou d'autres accords pertinents. A définir

## Gestion des risques

Évaluation des risques	<p>Les principaux risques susceptibles de remettre en cause les résultats attendus du projet ainsi que sa bonne exécution sont :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>(i) la non mise en place de ressources suffisantes et pérennes pour le financement de l'entretien routier ;</li> <li>(ii) la hausse du coût des travaux par rapport au budget estimatif ;</li> <li>(iii) les délais et retards importants pour la passation de marchés ;</li> <li>(iv) l'insuffisance de matériaux de bonne qualité.</li> </ul> <p>Le 1er risque est atténué par le fait que le pays a mis en place de fonds routier dit de seconde génération.</p> <p>Le 2ème risque est atténué par la disponibilité d'études d'exécution détaillées actualisées en 2025, une estimation réaliste des coûts qui s'est basée sur des marchés de travaux similaires en cours, une provision pour hausse des prix et les dispositions prises pour une large concurrence lors des appels d'offres.</p> <p>Le 3ème risque est atténué par le fait que le pays peut bénéficier de la procédure dites « Actions Anticipées en vue des Acquisitions » qui permettront de réduire les délais entre la réalisation des études et le démarrage des travaux.</p> <p>Le 4ème risque sera atténué par la réalisation d'études de recherche de sites de matériaux et l'utilisation optimale de matériaux locaux.</p>
------------------------	---

## Principaux acteurs

Parrains	Liste des principaux sponsors.
Investisseurs	Les IFD potentielles et les acteurs du secteur privé intéressés par le financement.
Entrepreneurs et opérateurs	Entrepreneurs impliqués dans le projet avec expérience.
Conseillers juridiques et financiers	Tout partenaire juridique ou financier important : Sans objet

## La voie à suivre

Stade de développement	Stade de projet de construction
Demande d'investissement	
Prochaines étapes	Préparation du projet
Informations sur le contact	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Coordination du projet, Direction Générale des Infrastructures des Transports (DGIT).</li> </ul>





Sous le haut patronage du Maréchal du Tchad, Président de la République, chef de l'Etat Mahamat Idriss Deby ITNO

# Forum International de Développement des Infrastructures du Tchad

PIDA Prospectus d'investissement de projet

18-20 Février 2025

Hôtel Radisson Blu, N'Djamena, Tchad



   FIDITCHAD  [www.fidit.td](http://www.fidit.td)  [contact@fidit.td](mailto:contact@fidit.td)