



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



contact@fidit.td

Résumé du projet

Nom du projet	Route Transsaharienne (branche tchadienne, tronçon : RigRig-Daboua-Ft du Niger : 100,81 km.
Localisation	Provinces du Lac Tchad et du Kanem
Secteur	Transport terrestre
Sous-secteur	Routier
Stade de développement	Marché N°:089/MIDT/SG/DGR/DIR/015 Travaux de construction de la route RigRig-Daboua-Ft du Niger et les Aménagements Connexes.
Promoteur du projet	Etat tchadien
Coût du projet	57 milliards de FCFA Hors toutes taxes
Besoin de financement	57 milliards de FCFA Hors toutes taxes
Coût total de la préparation du projet	380 millions de FCFA Hors toutes taxes
Préparation du projet déficit de financement	Sans objet
Structure de financement	– Banque Islamique de Développement
Calendrier de développement	– Finalisation des travaux pour le 31/12/2026
Description du projet	<ul style="list-style-type: none"> – Itinéraire global de 100,81 km – Le projet consiste l'aménagement et le bitumage de la route RigRig-Daboua-FT du Niger, présentement piste sablonneuse circulaire difficilement. Il constitue les réalisations des terrassements, du corps de chaussée avec Les caractéristiques géométriques suivantes : chaussée de 7 mètres de large et deux accotements de 1,50 mètres avec la couche de roulement en béton bitumineux, des ouvrages hydrauliques et de la signalisation routière. – Le projet comprend également la surveillance et le contrôle des travaux.
Importance stratégique	<ul style="list-style-type: none"> • La Route Transsaharienne est une infrastructure au centre d'enjeux économiques, sociaux, politiques et sécuritaires à l'échelle du continent. Cette route est située sur les corridors transafricains Alger/Lagos et Dakar/Djibouti, identifiés comme prioritaires par le NEPAD et le Programme de Développement des Infrastructures en Afrique (PIDA). • En particulier, la route RigRig-Daboua-Ft du Niger vise une liaison directe entre la capitale N'Djamena et les régions du Lac, et la frontière du Niger. Elle fait également partie du maillon de la route transsaharienne. Ce projet constitue un axe très important sur le plan économique et social car c'est le segment de la route nationale qui désenclave la région du lac à haute potentialité agricole (céréales, légumes etc.), pastorale (bovins, caprins etc.) et commerciale.

Demande du marché	TMJA en 2027 serait de 398 véhicules
--------------------------	--------------------------------------

Aperçu financier

Coût total du projet	Désignation	Montant en FCFA
	INSTALLATION DE CHANTIER	3 224 822 000
	TRAVAUX PREPARATOIRES ET TERRASSEMENTS	4 271 969 058
	TRAVAUX DE CHAUSSEE	31 322 230 000
	ASSAINISSEMENT ET DRAINAGE	2 067 177 612
	SIGNALISATION - EQUIPEMENT	10 176 276 570
	AMENAGEMENTS ENVIRONNEMENTAUX - FIXATION DES DUNES	3 122 081 500
	SOUS TOTAL TRAVAUX	54 184 556 740
	CONTRÔLE ET SURVEILLANCE DES TRAVAUX (4%)	2 500 000 000
	SOUS TOTAL TRAVAUX ET CONTRÔLE	56 684 556 740
	DIVERS ET IMPREVUS PHYSIQUES (10%)	0
	TOTAL GENERAL	56 684 556 740

Structure du capital	Prêt FAD, DON FAD, Prêt BDEAC et Tchad.
-----------------------------	---

Mesures financières	Sans objet
----------------------------	------------

Modèle de recettes	Sans objet
---------------------------	------------

Prise en compte de la durabilité et de l'impact

Impact social	<ul style="list-style-type: none"> - 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 600 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	<ul style="list-style-type: none"> - 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.
-----------------------------------	--

Alignement des ODD et de l'Agenda 2063	ODD et objectifs de l'A63 (par exemple, ODD 9 : Industrie, innovation et infra-structures)
--	--

Projet Détails techniques

Technologie et design	<p>Les caractéristiques géométriques de la route :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Largeur de la chaussée est de 7 m ; - L'accotement : 1,5 m de part et d'autre. <p>La structure de la chaussée :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Couche de roulement : 6 cm en BB ; - Couche de base : 20 cm en GNT ; - Couche de fondation : 25 cm en sol-ciment ; - Couche de forme : 30 cm.
Capacité/taille	100,81km
Calendrier de construction/préparation	<ul style="list-style-type: none"> - Principales phases et date d'achèvement estimée : - L'achèvement des travaux pour fin décembre 2027.
Accords de prélèvement	Prêt et Don auprès des bailleurs suivants : BAD et BDEAC pour la réalisation de la route RigRig-Daboua frontière Niger longue de 100, 81km

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 : (i) la non mise en place de ressources suffisantes et pérennes pour le financement de l'entretien routier ; (ii) la hausse du coût des travaux par rapport au budget estimatif ; (iii) les délais et retards importants pour la passation de marchés ; (iv) l'insuffisance de matériaux de bonne qualité.</p> <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>
Risques réglementaires	Stabilité politique et économique
Garanties environnementales et sociales	Réalisation des travaux environnementales et sociales notamment fixation des dunes, plantation d'arbres, forages, station de pesage, aire de repos.

Principaux acteurs

Parrains	Liste des principaux sponsors.
Investisseurs	BAD, BDEAC et Tchad pour le financement.
Entrepreneurs et opérateurs	L'Entreprise CGCOC, Chinoise pour les travaux et le bureau CIRA (Mali) pour le contrôle des travaux.
Conseillers juridiques et financiers	Tout partenaire juridique ou financier important : Sans objet

La voie à suivre

Demande d'investissement	<ul style="list-style-type: none"> -L'exécution des travaux est en cours ; -Le cout du Projet est disponible grâce aux bailleurs BAD, BDEAC et Tchad
Prochaines étapes	Le marché et le contrat sont approuvés en 2015 et faire des nouveaux contrat et marché en 2025.
Informations sur le contact	<ul style="list-style-type: none"> - Coordination du projet, Direction Générale des Infrastructures des Transports (DGIT).

Sur les cinq ports secs prévus, il y a une avancée notable :

- Modernisation du port sec de N'Djamena : Port sec de Ngueli : les études sont financé par le CEMAC ;
- Pré-étude du port sec d'Amdjarass est réalisée et signature d'un accord pour la construction du dit port sec par l'Entreprise 3AM ;
- Négociation pour la réalisation de port sec de Moundou est en cours avec l'Entreprise AD PORTS des Emirats.

Il reste donc : deux ports secs qui nécessitent de financement pour les études et les travaux de constructions et le port sec de Ngueli qui nécessite de financement pour la construction.





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

18-20 Février 2025

Hôtel Radisson Blu, N'Djamena, Tchad



FIDITCHAD www.fidit.td contact@fidit.td