



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 : Liwa – Rig Rig : 55 km)
Localisation	Provinces du Lac et du Kanem, Tchad.
Secteur	Transport terrestre
Sous-secteur	Routier
Stade de développement	Actualisation de l'Avant-Projet Détaillé (APD).
Promoteur du projet	Etat tchadien
Coût du projet	49 milliards de FCFA Hors toutes taxes
Besoin de financement	49 milliards de FCFA Hors toutes taxes
Coût total de la préparation du projet	<b>420 millions de FCFA Hors toutes taxes</b>
Préparation du projet déficit de financement	<b>Sans objet</b>
Structure de financement	Banque Mondiale
Calendrier de développement	<b>Actualisation des études pour le 30 novembre 2025</b>
Description du projet	<p>Itinéraire global de 55 km</p> <p>Le projet consiste l'aménagement et le bitumage de la route Liwa-Rig Rig, 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.</p> <p>Le projet comprend également la surveillance et le contrôle des travaux.</p>
Importance stratégique	<p>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).</p> <p>En particulier, la route Liwa-Rig Rig 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.</p>

<b>Demande du marché</b>	TMJA en 2027 serait de 398 véhicules
--------------------------	--------------------------------------

## Aperçu financier

<b>Coût total du projet</b>	<b>Désignation</b>	<b>Montant en FCFA</b>
	INSTALLATION DE CHANTIER	4 442 825 000
	TRAVAUX PREPARATOIRES ET TERRASSEMENTS	4 022 425 000
	TRAVAUX DE CHAUSSEE	23 354 000 000
	ASSAINISSEMENT ET DRAINAGE	1 788 437 500
	SIGNALISATION - EQUIPEMENT	3 420 400 000
	AMENAGEMENTS ENVIRONNEMENTAUX - FIXATION DES DUNES	5 882 020 000
	SOUS TOTAL TRAVAUX	42 910 107 500
	CONTRÔLE ET SURVEILLANCE DES TRAVAUX (4%)	1 716 404 300
	SOUS TOTAL TRAVAUX ET CONTRÔLE	44 626 511 800
	DIVERS ET IMPREVUS PHYSIQUES (10%)	4 462 651 180
	<b>TOTAL GENERAL</b>	<b>49 089 162 980</b>

<b>Structure du capital</b>	100% Don IDA
-----------------------------	--------------

<b>Mesures financières</b>	Sans objet
----------------------------	------------

<b>Modèle de recettes</b>	Sans objet
---------------------------	------------

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

<b>Impact social</b>	<p>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.</p> <p>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.</p>
----------------------	---

<b>Impact sur l'environnement</b>	<p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p>
-----------------------------------	---

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

## Projet Détails techniques

Technologie et design	<p>Les caractéristiques géométriques de la route :</p> <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> </ul> <p>La structure de la chaussée :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Couche de roulement : 6 cm en BB ;</li> <li>- Couche de base : 20 cm en GNT ;</li> <li>- Couche de fondation : 25 cm en sol-ciment ;</li> <li>- Couche de forme avec module de 150 : variable</li> </ul>
Capacité/taille	55 km
Calendrier de construction/préparation	Principales phases et date d'achèvement estimée : Phase de préparation du projet : en cours de négociation de l'accord de financement
Accords de prélèvement	Don IDA pour la réalisation de la route Liwa – Rig Rig longue de 55 km

## 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	Les études d'impact environnementale économique et sociale (EIES actualisée en 2023)

## 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

Demande d'investissement	<ul style="list-style-type: none"> <li>- L'actualisation des études est en cours de contractualisation ;</li> <li>- Le cout du Projet est disponible grâce au Don IDA</li> </ul>
Prochaines étapes	L'approbation du contrat pour l'actualisation des études.
Informations sur le contact	- Coordination du projet, Direction Générale des Infrastructures des Transports (DGIT).





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



**SOGEA SATOM**



**CGCOC GROUP**  
中地海外建设集团



FIDITCHAD



[www.fidit.td](http://www.fidit.td)



[contact@fidit.td](mailto:contact@fidit.td)