

REPUBLIQUE DU TCHAD

---***---

PRESIDENCE DE LA REPUBLIQUE

---***---

PRIMATURE

---***---

MINISTRE DES INFRASTRUCTURES, DU
DESENCLAVEMENT, ET DE L'ENTRETIEN ROUTIER

---***---

SECRETARIAT D'ETAT

---***---

SECRETARIAT GENERAL

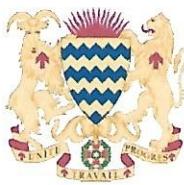
---***---

UNITE DE MISE EN ŒUVRE DU PROJET

---***---

Unité - Travail - Progrès

وحدة عمل تقدم



جمهورية تشاد

---***---

رئاسة الجمهورية

---***---

رئاسة الوزراء

---***---

وزارة البنية التحتية، فك العزلة وصيانة

الطرق

---***---

أمانة الدولة

---***---

الامانة العامة

---***---

الادارة العامة لمنشآت النقل

---***---

N° 011 /MIDER/SE/SG/UMOP/SPM/2025

**Avis d'Engagement Précoce du Marché (Early Market Engagement – EME)
pour les travaux de construction du tronçon Liwa-Rig Rig
de la Route Transsaharienne (RTS)**

Objet : Projet de connectivité et d'intégration au Tchad (PCIT - P180915)
Consultation préliminaire du marché des infrastructures de Transport

Publié le 31 octobre 2025

Lieu de la consultation : N'Djamena dans les bureaux de la Banque mondiale, Intersection de la rue Hamit Hangata et de l'Avenue Idriss Miskine, le jeudi 6 novembre 2025 à 9 heures GMT. Un lien de connexion MICROSOFT TEAMS sera mis à la disposition des participants.

1. Introduction

Le Ministère des Infrastructures, du Désenclavement et de l'Entretien Routier (MIDER) souhaite engager un dialogue avec l'ensemble des acteurs du marché (entreprises et les bureaux de contrôle et surveillance) afin de recueillir des informations et des avis sur les travaux de construction du tronçon Liwa-Rig Rig de la Route Transsaharienne (RTS), long de 55km financé par la Banque mondiale dans le cadre du projet de Connectivité et d'Intégration au Tchad (PCIT). Cette consultation préliminaire vise à évaluer l'intérêt du marché, analyser la faisabilité et affiner la conception du projet pour garantir son succès.

2. Objectif de la consultation

Les objectifs visés par cette démarche sont comme suit :

- Évaluer l'intérêt des acteurs du marché pour le projet proposé ;
- Recueillir des retours sur les principales exigences, les risques et les opportunités du projet ;
- Identifier les partenaires potentiels du secteur privé qui peuvent s'intéresser ;

- Optimiser la structuration du projet avant le lancement d'un éventuel appel d'offres.

3. Présentation du projet

Le Projet de connectivité et d'intégration au Tchad (PCIT) est conçu pour appuyer le Gouvernement Tchadien pour, d'une part la mise en place d'un réseau de connectivité multimodale en complétant le chaînon manquant de la branche tchadienne de la route transsaharienne (55 km + 12 km de desserte), en améliorant la navigabilité et les services de transport sur le lac Tchad et en soutenant le développement de certaines chaînes de valeur.

Ainsi pour atteindre l'objectif de développement qui est d'améliorer la connectivité multimodale et la logistique et de renforcer les chaînes de valeurs identifiées ayant un potentiel commercial sous-régional dans la région du lac Tchad, le Projet interviendra dans la Province du Lac Tchad et entre Liwa et Rig Rig pour un montant de 170 millions USD.

Les objectifs spécifiques poursuivis par le PCIT sont :

- Améliorer la connectivité multimodale ;
- Améliorer la logistique ;
- Renforcer les chaînes de valeurs identifiées ayant un potentiel commercial sous-régional.

Les résultats attendus sont :

- Augmentation du nombre d'utilisateurs directs bénéficiant d'un meilleur accès à des infrastructures et services de transport durables ;
- Augmentation du volume de marchandises des chaînes de valeur sélectionnées transitant via les infrastructures logistiques améliorées (installations portuaires du Lac, postes frontiers et marchés) ;
- Augmentation des revenus des commerçants.

Les activités financées par le projet donneront la priorité et compléteront les activités bien définies mais sous financées et créeront des synergies avec les initiatives en cours au Tchad, en particulier dans les secteurs de l'agriculture, de l'énergie, de la protection sociale et du numérique, ainsi qu'avec les programmes en cours de la Société financière internationale (SFI).

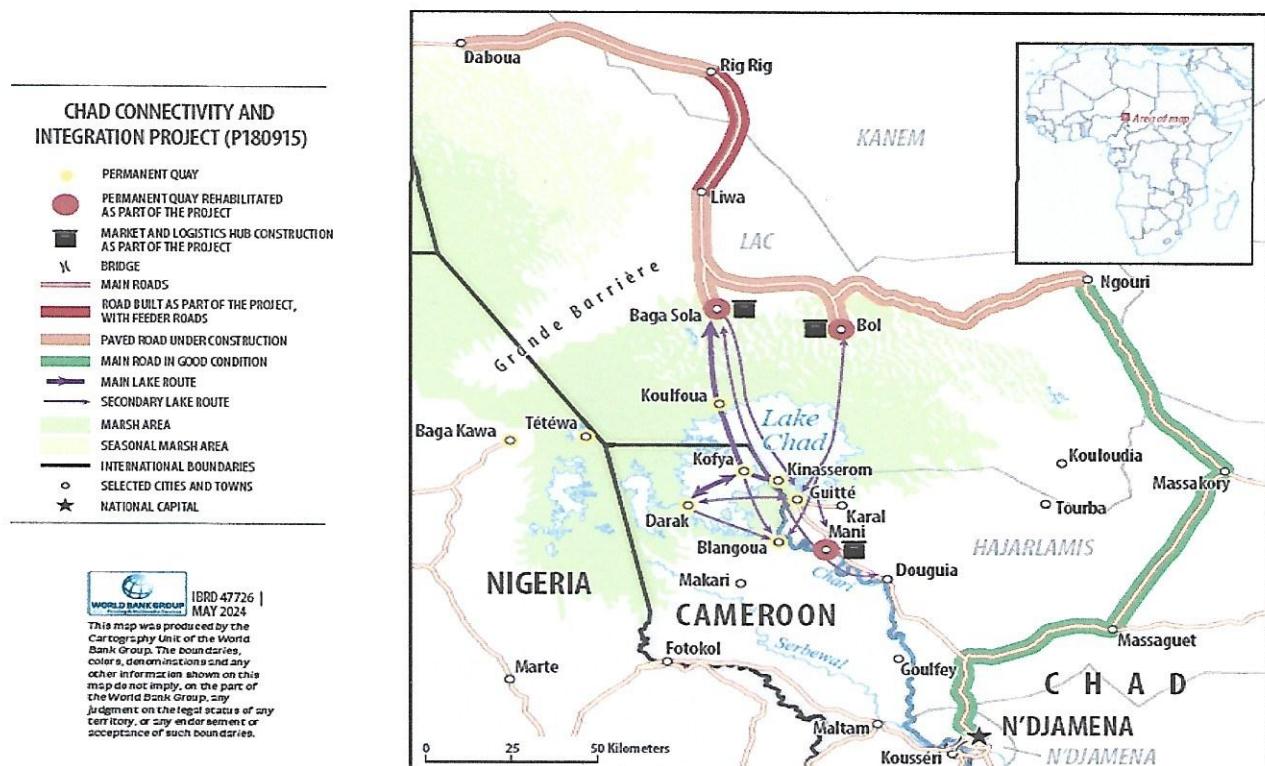
Le projet bénéficiera spécifiquement du projet de relèvement et de développement de la région du lac Tchad (PROLAC - P161706) qui soutient la coordination régionale et le suivi des crises dans la région du lac et finance la réhabilitation des routes rurales, des marchés et des périmètres de jardinage, ainsi que du projet d'extension de l'accès à l'énergie au Tchad (P174495) qui fournira un financement pour stimuler l'électrification dans 12 villes secondaires, y compris Bol, où certaines des installations qui seront construites par le projet proposé (installations d'atterrissement, installations de stockage, abris pour les passagers) bénéficieront directement d'un meilleur accès à l'électricité.

En outre, les communautés de la région du lac Tchad et le long de la RTS, y compris les réfugiés, les personnes déplacées à l'intérieur du pays (PDI) et les opérateurs de la chaîne de

valeur bénéficieront des activités du projet. En soutenant l'intégration régionale, on estime que 3,8 millions de personnes bénéficieront directement et indirectement de l'amélioration de la connectivité, de l'accès aux services, de la réduction des coûts de transport et de l'augmentation des opportunités commerciales et économiques.

Le projet contribuera à la mise en place effective d'un réseau de connectivité multimodale en complétant le chaînon manquant du RTS, en améliorant la navigabilité et les services de transport sur le lac Tchad et en soutenant le développement de certaines chaînes de valeur.

La carte ci-dessous présente les investissements proposés dans le réseau et les infrastructures multimodales.



4. Les risques du projet

Les principaux risques se présentent comme suit :

- Situation économique et financière du Tchad

- La fragilité de la sous-région et les récentes inondations ont un impact considérable sur la situation économique du Tchad. Les risques de détérioration sont importants, notamment l'intensification des risques sécuritaires, les chocs climatiques et l'insécurité alimentaire. Ces défis limitent la marge de manœuvre budgétaire du pays et peuvent compromettre la viabilité de certains programmes financés par l'État.
- Il existe toujours des interférences avec les règles et processus nationaux en matière de passation de marchés.

- **Risques environnementaux et sociaux :**

- Si les effets environnementaux et sociaux (E&S) devraient être globalement positifs, les risques E&S globaux restent élevés. Les principaux risques environnementaux et les incidences négatives potentielles sont liés aux aspects suivants : (i) l'utilisation efficace des ressources et la prévention et la gestion de la pollution, y compris l'approvisionnement en matières premières pour les travaux de génie civil, la consommation d'eau et d'énergie, les émissions de gaz à effet de serre, la poussière, le bruit, la contamination potentielle des sources d'eau due aux déversements et à l'écoulement des produits pétroliers, l'infiltration dans les zones de stockage et l'élimination inappropriée des carburants ; (ii) la santé et la sécurité des travailleurs et des communautés ; (iii) la perte potentielle de végétation et de biodiversité pendant les travaux de génie civil et la préparation des sites, les zones de carrières pour les matériaux et la demande accrue de bois de chauffage par les travailleurs ; et (iv) l'impact potentiel des travaux de génie civil et des excavations sur l'héritage culturel.
- Le risque social est élevé. Cela s'explique en grande partie par le contexte social très complexe de la zone du projet, qui est rurale et isolée et, dans certains cas, très précaire. Les principaux risques sociaux identifiés sont les suivants : (i) les déplacements économiques et physiques potentiels dus aux travaux de génie civil dans des zones qui seront difficiles à superviser de manière adéquate ; (ii) les risques liés aux zones du projet qui sont peu sécurisées ou difficiles d'accès et les préoccupations concernant le paiement des compensations en espèces dans ces zones ; (iii) l'exclusion possible des groupes marginalisés et vulnérables, y compris les jeunes et les femmes, qui sont déjà très vulnérables dans ces zones ; (iv) les tensions sociales potentielles dans les zones où vivent des populations hôtes, des réfugiés, des éleveurs et des agriculteurs ; (v) les risques liés à l'afflux de main-d'œuvre qualifiée ou semi-qualifiée venant de l'extérieur des communautés touchées ; et (vi) les risques liés à l'exploitation et aux abus sexuels ainsi qu'au harcèlement sexuel.

- **Risques sécuritaires :** Le projet est mis en œuvre dans la région du lac Tchad, où les risques en matière de sécurité sont élevés et où la situation peut être instable. Le principal risque proviendra des activités menées dans les zones les plus proches du lac Tchad
- **Capacités institutionnelles :** Compte tenu des dispositions institutionnelles proposées avec l'implication de multiples acteurs et ministères de tutelle. En outre, l'évaluation des projets en cours révèle une faible coordination entre les parties concernées, la lenteur des processus et de la responsabilisation, ainsi que la capacité technique limitée des agences à gérer correctement des grands projets.

Ce résumé présente une vue d'ensemble des défis économiques, sécuritaires, environnementaux et sociaux auxquels le Tchad fait face et les besoins en termes de gestion et de coordination du projet.

5. Modalités de participation

Les parties intéressées sont invitées à prendre part à la Réunion de l'Engagement Précoce du Marché prévue le jeudi 6 novembre 2025 en virtuel et/ou en présentiel de 10h00 à 12h00 (heure de N'Djamena) dans les bureaux de la Banque mondiale à N'Djamena. Seules les entreprises ayant manifesté leur intérêt par courriel seront invitées et l'ordre du jour leur sera communiqué.

6. Prochaines étapes

Les informations recueillies permettront au ministère des Infrastructures, du Désenclavement, et de l'Entretien Routier d'affiner les modalités de mise en œuvre du projet et d'adapter sa stratégie d'approvisionnement. Toute procédure formelle de passation des marchés ultérieure sera communiquée par les canaux officiels.

7. Contacts

Pour toute information complémentaire ou pour manifester votre intérêt, veuillez contacter :

Le Coordonnateur de l'Unité de Gestion du Projet
M. ABDELKERIM ISSAKA DIAR
Quartier Farcha
Tél. +(235) 66 26 24 79 / 66 47 99 85
Email : abdelkerim.issakhadiar@gmail.com

8. Remarques importantes

La participation à cet engagement précoce du marché ne confère aucun avantage dans un processus d'approvisionnement ultérieur. Il ne s'agit pas d'un appel d'offres ni d'un exercice de préqualification. Toutes les informations reçues seront traitées de manière confidentielle et utilisées uniquement pour l'analyse du marché et la planification de l'approvisionnement. Nous vous remercions pour votre participation et vos précieuses contributions.

Le Coordinateur du PCIT/MIDER



Official Use Only