



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	Pala –Léré Frontière Cameroun (117 km)
Localisation	Mayo Kebbi Ouest
Secteur	Transport terrestre
Sous-secteur	Routier
Stade de développement	Les études Avant-Projet Détaillé (APD) de 2012
Promoteur du projet	Etat tchadien
Coût du projet	88 336 123 302 milliards de FCFA Hors toutes taxes
Besoin de financement	89 milliards de FCFA Hors toutes taxes
Coût total de la préparation du projet	400 millions de FCFA Hors toutes taxes
Préparation du projet déficit de financement	400 millions de FCFA Hors toutes taxes
Structure de financement	A rechercher
Calendrier de développement	Les études Avant-Projet Détaillé (APD) de 2014 sont disponibles
Description du projet	<ul style="list-style-type: none"> - Le projet consiste la construction et du bitumage de la route Pala-Léré Frontière Cameroun longue de (117 km), dont 9 Km de Voirie de Léré <p>1. Les caractéristiques Techniques son :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Une vitesse de référence de 80km/h ; - Une largeur de la chaussée de 7m ; - Des accotements de 2,00m de part et d'autre de la chaussée en monocouche ; - Une couche de roulement en béton bitumineux 0/10 de 5cm d'épaisseur - Une couche de base en grave concassé de 0/315 de 20 cm d'épaisseur - Une couche e fondation graveleux latéritique traité au ciment e 25 cm épaisseur - Les ouvrages d'arts sont : un pont à 7 travées de 20m au Pk84+000 ; un pont à 8 travées de 20m au Pk103+920 <p>le profil en travers proposé pour la plateforme correspond d'un pont de première classe et comprend une largeur rouable de 7m et deux trottoirs de 1,50m chacun ; soit une largeur totale de tablier de 10m.</p> <p>En rase campagne une chaussée de largeur de 7m (y compris les bandes guidages) ; revêtus en béton bitumineux dont la pente transversale en section courante est de 2,5% ; Deux accotements de largeur 20m chacun, revêtus en enduit superficiel en monocouche avec pente transversale de 3%.</p> <p>1. Traversé de Pala Léré</p> <ul style="list-style-type: none"> - Une double voie bidirectionnelle de largeur de 2x7m revêtus en béton bitumineux plus un terre-plein central de largeur 2m ; - Le drainage sera assuré par des caniveaux revêtus (une ou deux lignes) - Une ligne de candélabre pour l'éclairage public qui sera placée sur la terre pleine centrale - Des giratoires au niveau des carrefours importants - Des airs des stationnements <p>Deux trottoirs de largeur variable (raccordement éventuel avec les constructions existantes) revêtus par des pavés autobloquants de pente transversale de 3%</p>
Importance stratégique	<p>La route de Pala-Léré Frontière Cameroun, constitue un véritable levier socio-économique en termes de liaison d'interconnexion de deux pays le Tchad et Le Cameroun.</p> <p>Sous la clairvoyance de plus haute autorité du pays en l'occurrence le président de la république chef de l'Etat le maréchal du Tchad, qui a fait une priorité sectorielle de sa politique. Cette route permet aussi le désenclavement et la fiabilité de négoce.</p>

Demande du marché		
Aperçu financier		
Coût total du projet	Désignation	Montant en FCFA
	INSTALLATION DE CHANTIER	1 499 437 500
	TRAVAUX PREPARATOIRES ET TERRASSEMENTS	10 705 066 901
	TRAVAUX DE CHAUSSEE ET DEPENDANCE	42 185 171 079
	DEGAGEMENT DES EMPRISES	424 043 431
	DRAINAGE ET OUVRAGES DIVERS	10 347 053 385
	OUVRAGES D'ART	3 680 155 629
	SIGNALISATIONS ET EQUIPEMENTS DE SEURITES	603 705 987
	AMENAGEMENTS ENVIRONNEMENTAUX	311 067 957
	ELAIRAGE PUBLIC ET RESAUX DIVERS	750 047 236
	STATION DE PESAGE DE MOURSALE	774 231 334
	STATION DE PESAGE DE POUBAME	777 413 338
	AIR DE REPOS DE LAGON	1 047 375 690
	TOTAL HORS TAXE	74 455 658 842
MONTANT TVA (18%)	13 402 018 592	
		87 857 677 434
Structure du capital		
Mesures financières		
Modèle de recettes		
Prise en compte de la durabilité et de l'impact		
Impact social	<p>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>	
Impact sur l'environnement	<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 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 : 2 m de part et d'autre. <p>La structure de la chaussée :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Couche de roulement : 5 cm en BBSG CL3 (0/10) ; - Couche de base : 20 cm en GNT ; - Couche de fondation : 25 cm en grave latéritiques litho stabilisée ; - Plateforme(S5) : variable.
Capacité/taille	117 km
Calendrier de construction/préparation	Phase de recherche de financement
Accords de prélèvement	

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 APD de 2014, 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 2018)

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	
Prochaines étapes	Préparation du projet
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



FIDITCHAD www.fidit.td contact@fidit.td