



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	Pont de l'amitié -Tchad-Cameroun
Localisation	Sur le fleuve Chari reliant le Tchad et le Cameroun
Secteur	Transport terrestre
Sous-secteur	Routier
Stade de développement	RAS
Promoteur du projet	Etat tchadien
Coût du projet	
Besoin de financement	
Coût total de la préparation du projet	420 millions de FCFA Hors toutes taxes
Préparation du projet déficit de financement	Sans objet
Structure de financement	A rechercher
Calendrier de développement	Pas des études disponibles
Description du projet	Le projet consiste à construire un pont sur le fleuve Chari reliant le Tchad au Cameroun. Le projet est localisé à l'ouest de N'Djaména et à l'extrême nord du Cameroun. Il consiste à construire un pont de longueur de 570 m avec une largeur de 2*11.50m : 4 voies de 3m, 2 voies cyclables de 1.50m, 2 trottoirs de 1.50m. les raccordements routiers côté Tchad d'une longueur de 15 310 m et du Cameroun d'une longueur de 8 575 m. A cela s'ajoutent les prestations de contrôle et surveillance des travaux.
Importance stratégique	Ce pont aura le mérite de permettre une nouvelle connexion entre N'Djaména et l'extrême Nord du Cameroun. Les échanges commerciaux qui se font aujourd'hui via Kousséri pourront se poursuivre par ce futur pont en cas de perturbation de trafic sur le pont de Ngueli. Il serait stratégiquement judicieux de prévoir une liaison alternative entre Kousséri et N'Djaména.

Demande du marché	TMJA
--------------------------	------

Aperçu financier

Coût total du projet	Désignation	Montant en FCFA
	INSTALLATION DE CHANTIER	
	TRAVAUX PREPARATOIRES ET TERRASSEMENTS	
	TRAVAUX DE CHAUSSEE	
	ASSAINISSEMENT	
	OH ET PETITS OUVRAGES	
	CONSTRUCTION D'OUVRAGES D'ART	
	SIGNALISATIONS – EQUIPEMENTS	
	CONSTRUCTION CONNEXES	
	SOUS TOTAL TRAVAUX ET CONTRÔLE	
	MISE EN ŒUVRE PGES	
	VOIRIE URBAINE DE GORE	
	IMPREVUS PHYSIQUES ET AUTRES FRAIS 10%	
	SOUS TOTAL TRAVAUX	
	SOUS TOTAL TRAVAUX	
TOTAL GENERAL		

Structure du capital	
-----------------------------	--

Mesures financières	
----------------------------	--

Prise en compte de la durabilité et de l'impact

Impact social	<p>Il ne s'agit pas des emplois liés aux travaux de construction du pont. 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 800 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 infrastructures)
--	---

Projet Détails techniques

Technologie et design	<p>Les caractéristiques géométriques du pont :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Longueur du pont : 570 m - Largeur du pont : 2*11.50 m <p>4 voies de 3 m, 2 voies cyclables de 1.5m et 2 trottoirs de 1.50m</p> <p>Les caractéristiques géométriques des raccordements :</p> <ul style="list-style-type: none"> - 2 voies de roulement (2*3.5 mètres et 2 bandes cyclables (2*2.0 mètres)
Capacité/taille	24,570 km
Calendrier de construction/préparation	Phase de recherche de financement pour les études et réalisation
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 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 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	<ul style="list-style-type: none"> -L'exécution des travaux est en cours ; -Le cout du Projet est disponible grâce aux bailleurs FSD, BADEA, FKDEA, OFID et Tchad
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

18-20 Février 2025

Hôtel Radisson Blu, N'Djamena, Tchad



FIDITCHAD www.fidit.td contact@fidit.td