



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	Bitumage de la route Aboudeia-Amtiman longue de 137 km
Localisation	Province de Salamat
Secteur	Transport terrestre
Sous-secteur	Routier
Stade de développement	Etude Avant-Projet Détaillé (APD).
Promoteur du projet	Etat tchadien
Coût du projet	82 677 919 240 de FCFA Hors toutes taxes
Besoin de financement	82 677 919 240 de FCFA Hors toutes taxes
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	Réalisation des études pour 2026
Description du projet	<p>Itinéraire global de 137 km</p> <p>Le projet consiste l'aménagement et le bitumage de la route Aboudeia-Amtiman, présentement une route principale circulable 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 Aboudeia-Amtiman est une infrastructure au centre d'enjeux économiques, sociaux, politiques et sécuritaires à l'échelle du pays. Cette route est la continuité de la principale qui relie Mongo, chef-lieu de la province du Guera à Am-timan chef-lieu de la province du Salamat, identifiée comme prioritaires par le NEPAD et le Programme de Développement des Infrastructures en Afrique (PIDA).</p> <p>En particulier, la route Aboudeia-Amtiman vise une liaison directe entre la capitale N'Djamena et le Province de Guera. 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 de Salamat à haute potentialité agricole (céréales, légumes etc.), pastorale (bovins, caprins etc.) et commerciale.</p>

Demande du marché	TMJA en 2027 serait de 298 véhicules	
Aperçu financier		
Coût total du projet	Désignation	Montant en FCFA
	INSTALLATION DE CHANTIER	895 003 101
	TRAVAUX PREPARATOIRES ET TERRASSEMENTS	9 555 260 000
	TRAVAUX DE CHAUSSEE	66 888 220 000
	DEGAGEMENT DES EMPRISES	424 043 431
	ASSAINISSEMENT ET DRAINAGE	1 584 125 650
	SIGNALISATION - EQUIPEMENT	735 375 400
	MESURES ENVIRONNEMENTALES ET SOCIALES	571 682 339
	ECLAIRAGE PUBLIC	1 098 252 750
	STATION DE PESAGE	1 350 000 000
	TOTAL TOUTES TAXES COMPRISES	82 677 919 240
Structure du capital	Sans objet	
Mesures financières	Sans objet	
Modèle de recettes	Sans objet	
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 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 infrastructures)
--	---

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 avec module de 150 : variable.
Capacité/taille	137 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	Recherche de financement pour la réalisation longue de 600 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 2024)

Principaux acteurs

Parrains	Liste des principaux sponsors.
Investisseurs	Les IFDIT 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	- Réalisation des études détaillées ;
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



FIDITCHAD



www.fidit.td



contact@fidit.td