

## PIDA Prospectus d'investissement de projet

Résumé du projet	
<b>Nom du projet</b>	<b>PROJET DE CONSTRUCTION TCHAD-CAMEROUN</b>
<b>Localisation</b>	Tchad
<b>Secteur</b>	Transports
<b>Sous-secteur</b>	Transport ferroviaire
<b>Stade de développement</b>	Etude de faisabilité disponible
<b>Promoteur du projet</b>	Etat tchadien (Ministère des Transports, de l'Aviation Civile et de la Météorologie Nationale à travers l'Office National de Chemin de Fer (ONCF).)
<b>Coût du projet</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- <b>ligne Ouest</b> : 4079 milliards de FCFA non électrifié et 5617 milliards FCFA électrifié</li> <li>- <b>ligne centrale</b> : 4367 milliards FCFA non électrifié et 6232 milliards FCFA électrifié</li> <li>- <b>ligne Est</b> : 2584milliards FCFA non électrifié et 4156milliards FCFA électrifié</li> </ul>
<b>Besoin de financement</b>	En fonction du choix de la ligne qui sera choisie
<b>Coût total de la préparation du projet</b>	<b>120 milliards FCFA</b>
<b>Préparation du projet déficit de financement</b>	
<b>Structure de financement</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Partenaire Technique et Financier (PTF)</li> <li>- Partenariat Public Privé (PPP)</li> </ul>
<b>Calendrier de développement</b>	<u>Principales étapes et date d'achèvement prévue</u> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Elaborer les études techniques, économiques, financières, environnementales et sociales ( APD et DAOI) ;</li> <li>- Faire une évaluation des coûts pour les différentes composantes ;</li> <li>- Faire un marché de construction avec l'attributaire</li> </ul>
<b>Description du projet</b>	<p>Il s'agit du Projet de construction d'une ligne de chemin de fer entre le Tchad et le Cameroun. En effet, Le transport par la voie ferrée est plus bénéfique que les autres modes de transports. Et il a une capacité de transport plus élevée des biens et des personnes par voyage. Relier le Tchad au port de Douala par un système de transport multimodal.</p> <p>La réussite de ce projet de liaison ferroviaire permettra d'améliorer les échanges commerciaux pour un important envoi afin de booster l'économie nationale.</p> <p>Les Caractéristiques Techniques</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Linéaire : entre 817 et 997km</li> <li>- Ecartement : Standard</li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Nombre de voies : Deux (02)</li> <li>- Structure de la voie : ballast +traverses béton+ rails 60kg</li> <li>- Travelage : 1667/Km</li> <li>- Charge à l'essieu : 25t</li> <li>- Vitesse de conception :160 Km/h pour les voyageurs et 120 Km/h entre Yaoundé et Ngaoundéré,</li> <li>- mode de traction : diesel avec possibilité d'électrification future</li> </ul> <p>L'étude porte sur trois itinéraires, l'Itinéraire à retenir sera choisi à l'issue de l'étude</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- <b>ligne Ouest</b> Ngaoundéré-Garoua-Kousseri-N'Djamena(820km)</li> <li>- <b>ligne centrale</b> Ngaoundéré-Garoua-Figui-Lere-Pala-Kello-Bongor-N'Djamena (998km)</li> <li><b>ligne Est</b> Ngaoundéré-Moundou-Kello-Bongor-Ndjamena (844 km)</li> </ul>
<b>Importance stratégique</b>	<p>L'objectif est de contribuer à la réalisation d'un projet communautaire de transport ferroviaire efficace et économique en vue de favoriser l'intégration économique régionale et le développement des zones à fortes potentialités minières, industrielles et agricoles de part et d'autre des frontières.</p> <p>Satisfaire la demande en transport de fret, notamment de l'industrie minéralière et de l'import-export. Désenclaver le Tchad, faciliter les échanges avec les pays limitrophes avec littoral.</p> <p>A cela s'ajoute la réduction du coût de transport pour les voyageurs et la réduction du coût et de délai de livraison des marchandises en import et export.</p>
<b>Demande du marché</b>	<p>Fournir des statistiques clés sur le marché et la demande pour le projet.</p> <p>Flux de trafic :</p>
<b>Aperçu financier</b>	
<b>Coût total du projet</b>	Budget total et principaux postes de dépenses : les détails seront fournir après la réalisation des études techniques
<b>Structure du capital</b>	Fournir la structure du capital en %, Dette : A déterminer
<b>Mesures financières</b>	A déterminer
<b>Modèle de recettes</b>	accords d'exploitation.
<b>Prise en compte de la durabilité et de l'impact</b>	
<b>Impact social</b>	<p><u>Estimation de la création d'emplois</u> : Plus de 50 000 emploi</p> <p><u>Avantages économiques pour les communautés locales</u> :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Le transport par la voie ferrée est plus bénéfique que les autres modes de transports. Et il a une capacité de transport plus élevée des biens et des personnes par voyage.</li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Participer à la promotion du commerce extérieur en améliorant les conditions de traitement du trafic tchadien et en transit, afin de répondre aux enjeux économiques de notre pays.</li> <li>- Participer au développement de pôles de croissance grâce aux connexions directes avec les ports maritimes ;</li> <li>- Réduire le coût d'entreposage des marchandises en transit afin de faciliter leur acheminement vers les Tchad à moindre coût ;</li> </ul>
<b>Impact sur l'environnement</b>	<p><b>Principaux enjeux :</b> 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><b>Mesures d'adaptation :</b> Les options d'adaptation retenues dans le cadre du projet sont : (i) le dimensionnement approprié des ouvrages en tenant compte de la pluviosité et des périodes de retour des débits de pointe ; (ii) la mise hors d'eau le chemin de fer; (iii) la plantation d'arbres.</p> <p><b>Mesures d'atténuation :</b> 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 des dits 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% ; (ii) la plantation d'arbres, ce qui contribue à séquestrer une partie du carbone qui sera émis par le train ; (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>
<b>Alignement des ODD et de l'Agenda 2063</b>	ODD et objectifs de l'A63 (par exemple, ODD 7 : énergie abordable et propre)
<b>Projet</b>	
<b>Détail</b>	
<b>techniques</b>	
<b>Technologie et design</b>	Bref aperçu de la technologie et des aspects innovants.
<b>Capacité/taille</b>	Construction d'environ 1000KM de voie ferrée
<b>Calendrier de construction/préparation</b>	<p>Principales phases et date d'achèvement estimée.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Travaux de Construction et l'exploitation d'une ligne ferrée entre le Cameroun et le Tchad ;</li> <li>- Contrôle, surveillance et supervision des travaux ;</li> <li>- Coordination et gestion du projet ;</li> </ul>
<b>Accords de prélèvement</b>	Résumé des accords d'achat d'électricité (AAE) ou d'autres accords pertinents.
<b>Gestion des risques</b>	
<b>Évaluation des risques</b>	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 du chemin de fer ; (ii) la hausse du coût des travaux par rapport au budget estimatif ; (iii) les délais et retards importants pour la

	<p>passation de marchés ; (iv) l'insuffisance de matériaux de bonne qualité.</p> <p>Le 1<sup>er</sup> risque sera atténué par les recettes générées par le trafic du chemin de fer.</p> <p>Le 2<sup>ème</sup> risque est atténué par la disponibilité d'études d'exécution détaillées, une estimation réaliste des coûts qui sera 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 3<sup>ème</sup> 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 4<sup>ème</sup> risque sera atténué par la réalisation d'études de recherche de sites de matériaux et l'utilisation optimale de matériaux locaux.</p>
<b>Risques réglementaires</b>	Stabilité politique et économique
<b>Garanties environnementales et sociales</b>	Respect des réglementations en matière d'impact environnemental et social et des consultations communautaires. Une étude environnementale et sociale sera faite
<b>Principaux acteurs</b>	
<b>Parrains</b>	Liste des principaux sponsors.
<b>Investisseurs</b>	Les IFD potentielles et les acteurs du secteur privé intéressés par le financement.
<b>Entrepreneurs et opérateurs</b>	Entrepreneurs impliqués dans le projet avec expérience.
<b>Conseillers juridiques et financiers</b>	Tout partenaire juridique ou financier important.
<b>La voie à suivre</b>	
<b>Demande d'investissement</b>	Indiquer clairement l'investissement requis : le financement de la préparation du projet et la réalisation du projet.
<b>Prochaines étapes</b>	Visite du site, réunions.
<b>Informations sur le contact</b>	<p>Direction Générale de l'Office National des Chemins de Fer  Email : <a href="mailto:oncf.tchad@gmail.com">oncf.tchad@gmail.com</a>; <a href="mailto:zahramhthissene@gmail.com">zahramhthissene@gmail.com</a>  Ministère des Transports, de l'Aviation Civile et de la Météorologie Nationale</p>

**FIN.**