

REPUBLIQUE DE COTE D'IVOIRE
Union - Discipline – Travail



MINISTERE DE L'EQUIPEMENT ET DE L'ENTRETIEN ROUTIER

**PROJET D'INTEGRATION PORT-VILLE DU GRAND ABIDJAN
(PACOGA)**



Termes de Références

**Pour l'étude de faisabilité technique, socio-économique, institutionnelle
et financière d'un transport lagunaire de fret entre le Port d'Abidjan
et divers sites de l'Agglomération du Grand Abidjan**

Février 2021

Sommaire

Pages

1	Contexte – justification	3
2	Objectifs et résultats attendus de l'étude.....	5
2.1	<i>Objectifs de l'étude</i>	5
2.2	<i>Résultats attendus de l'étude</i>	6
3	Consistance de l'étude et tâches à réaliser	6
3.1	<i>Diagnostic de la logistique urbaine dans le Grand Abidjan</i>	7
3.2	<i>Identification des sites à étudier</i>	7
3.3	<i>Evaluation du trafic potentiel du transport par la lagune</i>	8
3.4	<i>Options de transport</i>	9
3.5	<i>Besoins d'aménagements.....</i>	9
3.6	<i>Analyse environnementale préliminaire.....</i>	10
3.7	<i>Analyse sociale préliminaire</i>	10
3.8	<i>Analyse économique préliminaire.....</i>	10
3.9	<i>Analyse financière préliminaire</i>	11
3.10	<i>Structuration de l'exploitation</i>	12
3.11	<i>Analyse multicritères.....</i>	12
4	Organisation de l'étude	12
5	Profil du Consultant	13
5.1	<i>Qualifications du Consultant</i>	13
5.2	<i>Personnel du Consultant.....</i>	13
6	Livrables attendus de l'étude.....	15

1 Contexte – justification

Le Port d'Abidjan, port à vocation sous régionale, représente aujourd'hui environ 76% des échanges extérieurs de la Côte d'Ivoire et environ 75% des recettes douanières.

Au cours des trois dernières années, le Port Autonome d'Abidjan (PAA) a enregistré les trafics annuels de marchandises ci-après :

- 2017 : 22 556 809 tonnes
- 2018 : 24 177 261 tonnes
- 2019 : 25 738 345 tonnes

L'analyse des trafics annuels indique une progression de 7,2% de 2017 à 2018 et 6,5% de 2018 à 2019, soit une moyenne annuelle de 6,9 % de 2017 à 2019. Cette progression présente une forte corrélation avec l'évolution du PIB de la Côte d'Ivoire sur la même période.

Toutefois, cette performance pourrait être entravée par les difficultés d'accès au Port qu'éprouvent les véhicules pour effectuer les opérations de chargement ou de déchargement des marchandises, en raison de la congestion de la zone portuaire.

En effet, le PAA évalue à 300 en moyenne, le nombre de véhicules de transport de marchandises immobilisés dans la zone portuaire pendant une durée de 10 jours en attente de chargement et 15 jours au moins en attente de déchargement.

La gare de fret de Vridi, administrée par l'Office Ivoiriens des Chargeurs (OIC), réhabilitée dans le cadre du Projet de Facilitation du Commerce et du Transport sur le Corridor Abidjan – Lagos (PFCTCAL) dispose d'une superficie de 2,5 ha avec une capacité théorique de stationnement d'environ 110 véhicules. Bien qu'elle permette le stationnement des véhicules chargés en attente de la finalisation des formalités douanières pour le départ dans l'hinterland qui auraient pu participer à l'encombrement après le chargement, la réponse qu'elle apporte à la problématique de la congestion de la zone portuaire reste limitée au regard de sa capacité d'accueil.

Néanmoins, la gare de fret a traité en 2019, 10 698 véhicules chargés en entrée et 10 697 véhicules en sortie avec un séjour moyen de 2 jours.

En raison de la demande croissante en places de stationnement due aux projections de la fréquentation de la plateforme portuaire par les véhicules poids lourds (voir tableau ci-après¹), la zone portuaire continuera d'être congestionnée avec des risques élevés de perte de compétitivité du Port d'Abidjan, si rien n'est fait pour y remédier.

¹source : étude de faisabilité d'une plateforme logistique métropolitaine reliée au chemin de fer existant

		Année	2016	2022	2042
Nombre de véhicules poids lourds	<i>Hypothèse basse</i>		101 812	141 241	280 280
	<i>Hypothèse médiane</i>		139 635	193 335	378 698
	<i>Hypothèse haute</i>		167 719	231 720	450 681

Les hypothèses ci-dessus qui tablent sur une croissance moyenne annuelle de 5,6% peuvent sembler faibles au regard de la croissance réelle d'environ 7% sur la période 2017 - 2019. L'on pourrait donc s'attendre à une aggravation de la saturation de la zone portuaire et, au-delà, une forte occupation anarchique (par le stationnement des camions) de l'unique et principale voie d'entrée et sortie du Port, le boulevard de Vridi.

Outre l'encombrement des voies d'accès au Port et des principales entrées de la ville d'Abidjan notamment au niveau du PK 15 de la voie Express de Yopougon Gesco pour l'entrée et la sortie par l'Autoroute du Nord, l'on observe le stationnement anarchique des camions poids lourds occupant les trottoirs et les terre-pleins centraux, une accélération de la dégradation des infrastructures et une insécurité routière.

Au regard de la problématique de congestion de la zone portuaire qui menace la compétitivité du Port et partant l'économie nationale, il apparaît nécessaire d'envisager une diversification des moyens d'accès au port.

En vue d'apporter une réponse satisfaisante à cette problématique, l'Etat de Côte d'Ivoire a sollicité en 2018 la Banque mondiale, dans le cadre du Projet d'Appui à la Compétitivité du Grand Abidjan (PACOGA), en vue de mener l'étude de faisabilité d'une plateforme logistique métropolitaine reliée au chemin de fer existant à Abidjan.

Malheureusement, les conclusions de cette étude ont révélé que la rentabilité économique du projet n'est pas établie ou que le projet n'est pas viable dans les conditions actuelles compte tenu notamment du coût élevé de l'embranchement ferroviaire.

La solution logistique du transport des marchandises par voie lagunaire reliant le site actuel du Port à divers points de sortie le long de la lagune dont celui de Songon est envisagée. Pour Songon, les cargaisons arriveraient de l'Autoroute du Nord, via la section 3 de la rocade Y4, puis seraient ensuite acheminées par voie d'eau vers les terminaux portuaires. D'autres points de sortie/entrée sont envisageables par exemple pour des sorties du fret vers les directions Sud-Est (corridor Abidjan-Lagos) ainsi que vers le reste des principaux générateurs de trafic de marchandises dans le centre-ville d'Abidjan (zone Industrielle de Yopougon, centres commerciaux, marchés, stations-services, etc.).

La solution de transport par voie lagunaire combinée à la mise en place de Centres de distribution urbaine dans le Grand Abidjan présente non seulement un enjeu économique, à travers principalement l'amélioration de la compétitivité du port d'Abidjan mais également un enjeu environnemental et social important par la

réduction de la circulation des camions dans le centre-ville d'Abidjan. En effet, ces camions induisent d'importantes externalités négatives aux plans environnemental et social. Ainsi, en plus d'améliorer la fluidité de la zone portuaire, l'étude devrait permettre à la Côte d'Ivoire de disposer d'une solution de logistique urbaine complète et durable dans le Grand Abidjan.

Les principaux résultats attendus de la mise en œuvre du projet sont :

- rapprocher le Port des principales voies d'entrée et de sorties du fret en dehors du Grand Abidjan dont en particulier l'Autoroute du Nord (principale voie empruntée par les camions venant du Nord) ;
- améliorer la logistique urbaine dans le Grand Abidjan, par l'usage du plan d'eau lagunaire et éventuellement la mise en place de Centres de Distribution Urbaine pour desservir le centre-ville et les principaux générateurs de fret notamment les centres commerciaux, marchés et stations-services ;
- décongestionner les voies de desserte du Port d'Abidjan ;
- réduire le trafic de camions poids lourds dans la ville ;
- réduire les stationnements des camions à destination du Port sur la voirie urbaine en dehors de la zone portuaire et principalement aux entrées de la ville d'Abidjan ;
- améliorer la sécurité routière et réduire l'empreinte environnementale liée à la circulation des camions à Abidjan.

Aux fins d'envisager la mise en œuvre de cet important projet à caractère sous-régional, qui participe à la vision logistique globale de fluidification des dessertes portuaires, le PAA, l'Etat de Côte d'Ivoire via le Ministère des Transports, a sollicité l'appui de la Banque mondiale dans le cadre du PACOGA pour le financement de **l'étude de faisabilité technique, socio-économique, institutionnelle et financière d'un transport lagunaire de fret entre le Port d'Abidjan et divers sites dans le Grand Abidjan.**

2 Objectifs et résultats attendus de l'étude

Les objectifs et principaux résultats attendus de cette étude sont présentés dans cette section.

2.1 Objectifs de l'étude

L'objectif global de cette étude est d'évaluer la faisabilité technique, économique, financière, institutionnelle et sociale d'un transport par voie lagunaire entre le Port d'Abidjan et divers points du Grand Abidjan, en vue de rendre le Port d'Abidjan plus compétitif et développer un système logistique favorisant la fluidité des transports urbains, la réduction des nuisances causées par les véhicules de transport de marchandises et une amélioration du cadre de vie des populations notamment dans les zones administratives et résidentielles.

De manière spécifique, cette étude devra permettre de :

- faire le diagnostic de la logistique urbaine et des flux de marchandises en transit dans le Grand d'Abidjan ;
- proposer des options de logistique urbaine et les flux de transit par voie lagunaire dans le Grand Abidjan ;
- présenter / analyser la plus-value de différentes options de transport par la lagune du fret urbain et non urbain par rapport à la configuration actuelle ;
- réaliser l'évaluation économique de chacune des options ;
- réaliser l'évaluation sociale de chacune des options ;
- analyser la viabilité financière de chacune des options en vue de la signature d'un contrat de partenariat public-privé (PPP) ;
- réaliser l'évaluation de l'impact environnemental de chacune des options ;
- réaliser une évaluation technique préliminaire (type d'embarcation, définition des travaux à réaliser sur le plan d'eau lagunaire pour chacune des options, types d'aménagement des plateformes d'embarquement et de débarquement en fonction des options, quais, etc.).

2.2 Résultats attendus de l'étude

A la fin de cette étude, le Gouvernement doit disposer de l'ensemble des données lui permettant de prendre une décision sur le transport des marchandises par la lagune, pour chacun des sites étudiés. L'étude devrait donc déboucher sur des recommandations fondées sur une analyse multicritères mettant clairement en exergue les avantages/inconvénients/contraintes d'un point de vue à la fois technique, économique, financier, environnemental, social et de faisabilité en PPP des solutions envisagées.

3 Consistance de l'étude et tâches à réaliser

Le Consultant s'appuiera essentiellement sur les données disponibles et les visites de terrain, afin de réaliser une évaluation qui permettra de déterminer différentes options ainsi que leur viabilité, à travers :

- un état des lieux de la logistique urbaine dans le Grand Abidjan ;
- une identification de 3 à 4 autres sites potentiels au sein de l'agglomération abidjanaise, en plus du site de Songon, pour le développement du transport de marchandises par voie lagunaire ;
- une évaluation du trafic potentiel capté pour chacun des sites potentiels ;
- une définition de diverses options y compris la réalisation de Centres de Distribution Urbaine en fonction des sites et des objectifs de mobilité durable de

la Côte d'Ivoire. Les options comprendront au minimum : (i) barges et (ii) système ferry pour des camions chargés ;

- pour chacune des options :
 - o une proposition des aménagements à réaliser, pour chacun des sites potentiels, y compris les infrastructures d'approche (aire d'attente pour camions etc.) ainsi que les zones de groupage et de dégroupage du fret (pour les Centres de Distribution Urbaine),
 - o une analyse environnementale sommaire pour chacun des sites potentiels,
 - o une analyse sociale pour chacun des sites potentiels,
 - o une évaluation économique préliminaire pour chacun des sites potentiels,
 - o une évaluation de la viabilité financière pour chacun des sites potentiels,
 - o les éléments de structuration d'un PPP.

3.1 Diagnostic de la logistique urbaine dans le Grand Abidjan

Le diagnostic de la logistique urbaine dans le Grand Abidjan présentera :

- les principaux pôles générateurs de fret urbain dans le Grand Abidjan ;
- la réglementation en vigueur (règlements sur la circulation, le stationnement ou l'arrêt des véhicules, etc.) ;
- les acteurs de la logistique urbaine et leur organisation. Le Consultant les regroupera par typologie d'acteurs, identifiera leur éventuelle représentation institutionnelle locale et réalisera des entretiens dans le cadre de sa collecte de données ;
- le fonctionnement de la logistique urbaine dans le périmètre du Grand Abidjan. Le Consultant présentera les moyens humains, matériels et infrastructurels utilisés pour assurer la desserte en marchandises du territoire.

Pour réaliser ce diagnostic, le Consultant s'appuiera principalement sur la collecte de données auprès des acteurs de la logistique urbaine, notamment :

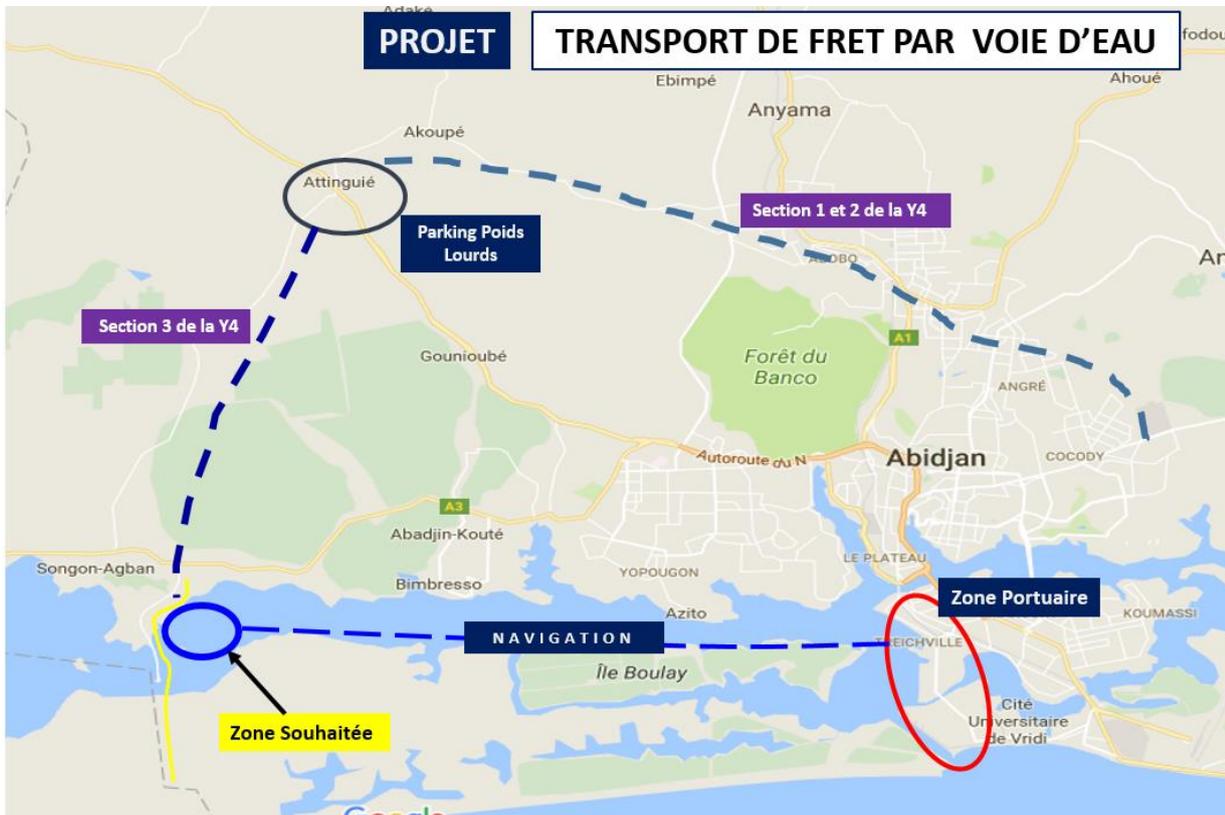
- o le Schéma Directeur d'Urbanisme du Grand Abidjan (SDUGA) ;
- o l'étude pour l'aménagement de Plateforme logistique à Abidjan, réalisée dans le cadre du PACOGA ;
- o l'étude de Congestion Portuaire, réalisée dans le cadre du MCC.

Le Consultant réalisera si nécessaire deux (2) jours de sondages sur environ 30 à 40% des camionneurs aux entrées et sorties du port.

3.2 Identification des sites à étudier

Le premier site identifié pour le transport par la lagune dans le Grand Abidjan, situé à Songon et présenté sur la figure ci-dessous, permettra de desservir :

- les routes de Dabou et de Jacqueville,
- l'autoroute du Nord et la nouvelle zone industrielle par la section 3 de la Y4 et,
- la route de l'Est (route d'Adzopé) par les sections 3 & 2 de la Y4.



En plus du site de Songon, le Consultant identifiera trois à quatre autres sites qui permettront de desservir :

- l'autoroute Abidjan – Lagos, par un site dans la zone sud de la ville du Grand Abidjan (zone de Grand Bassam – Bonoua);
- le centre urbain de la ville d'Abidjan (Plateau, Adjamé et Attécoubé), éventuellement dans la zone du Boulevard de la Paix, en vue d'éviter les déplacements des camions dans le centre-ville ;
- la partie Est de la ville d'Abidjan notamment les communes de Cocody et Bingerville. La situation géographique du site pourrait permettre, par exemple, d'assurer une desserte des zones d'Abobo et Alépé par la Y4.

L'objectif des deux derniers sites est de développer une vraie solution logistique urbaine durable, par la réalisation de Centres de Distribution Urbaine dans la ville d'Abidjan.

3.3 Evaluation du trafic potentiel du transport par la lagune

Pour évaluer la demande sur chacun des sites identifiés, le Consultant pourra s'appuyer sur les résultats des enquêtes complémentaires et les données disponibles, il s'agit entre autres :

- des données portuaires disponibles et un travail de benchmark dans les pays où des modes de transport similaires ont contribué à la fluidification des ports (Asie, Belgique, Hollande, etc.) ;
- des résultats issus des études précédentes notamment celle réalisée dans le cadre du PACOGA pour l'aménagement d'une plateforme logistique métropolitaine ;
- des données des différents postes de pesage ;
- des données des principaux acteurs de la logistique urbaine d'Abidjan ;
- etc.

Dans le cadre de cette évaluation, le Consultant fera ressortir par site identifié les résultats suivants :

- o le trafic potentiel par type de marchandises et en fonction du conditionnement ;
- o les origines-destinations (OD) des trafics : pour la ville d'Abidjan, les OD seront plus détaillées en fonction des communes, voire des quartiers ;
- o l'estimation des coûts additionnels induits par les éventuelles ruptures de charges ;
- o les projections de la croissance du trafic sur des périodes de 5 ans, 10 ans, 20 ans et 30 ans.

3.4 Options de transport

Le Consultant proposera des options de transport (au moins trois), sur la base des expériences positives dans le monde et des solutions déjà déployées dans d'autres régions comparables ou adaptables au contexte d'Abidjan. Les options à proposer intégreront :

- o le transport par barges (trafic et types de marchandises, modes d'exploitation, contraintes, atouts, risques, infrastructures nécessaires en fonction des sites, etc.) ;
- o le transport de camions par ferry (trafic, modes d'exploitation, contraintes, atouts, risques, infrastructures nécessaires en fonctions des sites, etc.) ;
- o autre possibilité (à proposer).

3.5 Besoins d'aménagements

Le Consultant définira les besoins en termes d'aménagements physiques (niveau pré-APS – sans investigations détaillées – à travers la localisation sur des cartes et schémas de principe), en fonction des options de transport définies ci-avant.

Le Consultant définira sommairement les aménagements à réaliser pour chacun des sites présélectionnés.

Par ailleurs, le Consultant analysera les conditions de navigabilité du plan d'eau lagunaire pour les embarcations afin de définir (sommairement) les besoins de travaux.

Une évaluation sommaire des coûts de chacune des options sera également faite, au moins pour les postes ci-après, pour chacun des sites potentiels, :

- dragage et balisage du chenal d'accès principal ;
- aménagement des plateformes et autres équipements :
 - quais ;
 - embarcations (barge, ferry ou autre) ;
 - équipements de manutention ;
 - zone d'entreposage pour les Centres de Distribution Urbaine ;
 - voiries et réseaux divers des sites.

3.6 Analyse environnementale préliminaire

Le Consultant analysera les impacts environnementaux sommaires de chacune des options et pour chacun des sites potentiels. Cette analyse intégrera aussi bien l'impact sur la lagune et les sites à aménager pour l'embarquement et le débarquement des marchandises que sur la réduction des impacts environnementaux liés à la circulation des poids lourds dans la ville d'Abidjan (dont en particulier la réduction des émissions de bruits et de gaz à effet de serre). Il s'agira de comparer les différentes options entre elles et à l'option « sans projet », du point de vue des bilans environnementaux.

3.7 Analyse sociale préliminaire

Le Consultant analysera les impacts sociaux sommaires de chacune des options et pour chacun sites potentiels. Cette analyse intégrera aussi bien les impacts sur les sites à aménager pour l'embarquement et le débarquement des marchandises que sur ceux liés à la circulation des poids lourds dans la ville d'Abidjan. Il s'agira en particulier de comparer les différentes options entre elles et à l'option « sans projet », du point de vue des bilans sociaux, notamment les effets sur les emplois et sur la réduction des maladies dues aux particules fines. Dans ce cadre, les opérateurs (chargeurs etc.) devront être consultés pour déterminer leurs attentes vis-à-vis de chacune des options.

3.8 Analyse économique préliminaire

Bien que l'étude soit dans une phase préliminaire et que les coûts ne soient pas affinés, le Consultant devra s'appuyer sur les hypothèses les plus solides possibles, basées sur les données disponibles pour effectuer une analyse de viabilité économique du projet et pour chacun des sites potentiels.

Aussi, le Consultant analysera-t-il les sensibilités sur les coûts de mise en œuvre du projet éventuellement dans l'ordre de +/-30% des coûts préliminaires qui seront estimés, afin de tenir compte de leurs imprécisions.

En ce qui concerne les avantages, le Consultant s'appuiera sur l'estimation du trafic qui a été demandée plus haut et sur les différentes hypothèses économiques et financières utilisées dans le cadre de l'étude de la plateforme métropolitaine. Ces hypothèses seront adaptées aux besoins de la présente étude.

A la fin de cette analyse, le Consultant présentera les Taux de Rentabilité Interne du projet puis calculera les Bénéfices Nets Actualisés à un taux variant entre 08% et 12%, pour un horizon de trente (30 ans).

Pour cette analyse économique qui se fera pour les différentes variantes du projet, le Consultant présentera son modèle de calcul et un rapport préliminaire contenant les hypothèses et les principaux résultats.

Le rapport préliminaire du Consultant devra porter sur :

- la présentation du cadre macro-économique du projet ;
- la détermination de la zone d'influence du projet ;
- la présentation de la situation « sans » projet et celle « avec » projet, suivant les différentes options ;
- l'évaluation des coûts et avantages du projet suivant les différentes options, y compris les coûts induits de stationnement des camions dans le domaine portuaire ainsi que le paiement de toute somme par les chauffeurs de camions dans le domaine portuaire au titre de stationnement, les coûts/avantages environnementaux ;
- l'évaluation et/ou la présentation de tous les autres coûts et avantages socio-économiques qui peuvent être aussi bien monétarisés que non-monétarisés, suivant les différentes options ;
- la détermination de la valeur résiduelle du projet, suivant les différentes options ;
- l'évaluation de la rentabilité économique du projet, suivant les différentes options ;
- l'analyse de sensibilités liées aussi bien au trafic qu'au coût du projet, pour le calcul de la rentabilité économique du projet, suivant les différentes options.

3.9 Analyse financière préliminaire

Ces études devront porter, pour chacune des options et pour chacun des sites potentiels, sur :

- l'analyse des risques ;

- la détermination des modes de financement ;
- l'évaluation des produits prévisionnels ;
- l'évaluation des charges prévisionnelles ;
- l'analyse de la viabilité financière.

Le Consultant devra pour ce faire concevoir un modèle financier simplifié sur la base duquel l'ensemble des simulations seront effectuées.

3.10 Structuration de l'exploitation

La structuration du modèle financier devra tenir compte d'un montage de type PPP (Partenariat Public-Privé). Le Consultant devra étudier, pour chacune des options, les principales possibilités de financement adéquates en ressortant les avantages et inconvénients de chaque cas et en indiquant la conduite à tenir pour chaque choix (financement exclusif par l'Etat, en BOT, financement en PPP par un concessionnaire avec concours de l'Etat, etc.). Il indiquera les avantages et inconvénients de chaque mode et proposera le plus adapté. Cette analyse donnera, suivant les options, une première idée de l'incidence éventuelle sur le budget de l'Etat et/ou du Port ainsi que le coût pour les transporteurs.

Le Consultant effectuera également les études nécessaires relatives au cadre institutionnel à adopter selon les modes de financement et d'exploitation. Il fera ressortir les avantages et inconvénients de chaque cadre institutionnel envisagé et proposera un montage juridique idoine.

Le Consultant proposera une organisation de sa mise en œuvre en phase de construction et en phase d'exploitation, en précisant les relations entre les parties prenantes et leurs responsabilités

3.11 Analyse multicritères

Le Consultant élaborera des critères de choix pour les différentes options ou variantes du projet et, proposera une solution fondée sur différents critères dont la faisabilité technique, le coût des investissements, la rentabilité économique, la viabilité financière pour un PPP, etc.

4 Organisation de l'étude

Les aspects contractuels seront traités avec la CC-PRICI.

Pour tous les autres aspects techniques et en particulier la conformité des prestations avec les termes de référence, un groupe de travail sera mis en place comprenant l'Autorité de la Mobilité Urbaine dans le Grand Abidjan (AMUGA), le Port Autonome d'Abidjan, la Direction Générale des Transports Terrestres et de la Circulation (DG TTC) ainsi que la Cellule de Coordination du Projet.

La Maîtrise d'Ouvrage de l'étude est assurée par le Ministère des Transports représenté par le Directeur de Cabinet appuyé dans sa tâche par le Directeur Général du Port Autonome d'Abidjan.

Le Conseil technique du Maître d'Ouvrage sera assuré par le Bureau National d'Etudes Techniques et de Développement (BNETD).

Un comité de suivi du projet, chargé d'approuver les recommandations du Consultant, présidé par le représentant du Ministère des Transports, sera mis en place selon la composition suivante :

- le Ministère des Transports ;
- le Ministère en charge du Budget ;
- le Ministère en charge de l'Economie et des Finances ;
- la Cellule de Coordination du Projet (CC-PRICI) ;
- le Port Autonome d'Abidjan ;
- l'Autorité de la Mobilité Urbaine dans le Grand Abidjan (AMUGA) ;
- la Direction Générale des Douanes ;
- le Comité National de pilotage des Partenariats Public Privé (CN-PPP) ;
- un représentant du District Autonome d'Abidjan ;
- un représentant de la mairie de Songon ;
- trois (03) représentants des opérateurs de la Communauté portuaire ;
- le BNETD.

5 Profil du Consultant

5.1 Qualifications du Consultant

Le Consultant devra être une firme ayant une expérience avérée dans la réalisation d'études similaires (faisabilité technique, économique, financière, institutionnelle et sociale de transport multimodal incluant le fluvial, maritime ou lagunaire).

5.2 Personnel du Consultant

La liste et les compétences respectives du personnel-clé requis sont fournies dans le tableau suivant (expérience spécifique des dix dernières années) :

N°	Expert	Niveau d'études	Expérience
1	Chef de mission	Ingénieur Génie civil, en Travaux Publics ou en Transport ou diplôme équivalent , diplômé d'une école d'ingénieurs, ou diplôme équivalent d'une université dans le domaine de l'ingénierie (BAC + 5 minimum)	<ul style="list-style-type: none"> avoir réalisé au moins trois (03) prestations similaires d'études et de conception de stratégie de développement de transport fluvial/maritime/lagunaire au cours des dix (10) dernières années
2	Economiste des Transports	Economiste, Statisticien , diplômé d'une école d'ingénieurs ou diplôme équivalent d'une université (BAC + 5)	<ul style="list-style-type: none"> avoir réalisé au moins trois (03) prestations similaires d'études d'analyse socio-économique de projets de transport portuaire au cours des dix (10) dernières années
3	Analyste financier	Diplôme de BAC +5 en Finances, Comptabilité, Gestion ou tous autres domaines pertinents	<ul style="list-style-type: none"> avoir réalisé au moins trois (03) études similaires dans le domaine de l'analyse financière de projets d'infrastructures au cours des dix (10) dernières années
4	Ingénieur Génie Civil	Ingénieur Génie Civil , diplômé d'une école d'ingénieurs, ou diplôme équivalent d'une université (BAC + 5)	<ul style="list-style-type: none"> avoir réalisé au moins trois (03) études similaires de dimensionnement des infrastructures portuaires au cours des dix (10) dernières années
5	Spécialiste en PPP	Diplôme de niveau universitaire BAC+5 dans une discipline pertinente (économie, finances, droit etc.)	<ul style="list-style-type: none"> avoir réalisé au moins trois (03) études de structuration de PPP dont au moins deux d'infrastructures au cours des dix (10) dernières années
6	Spécialiste en Environnement	Diplôme de niveau universitaire BAC+5 dans une discipline pertinente (Environnement, Sciences sociales, économie etc.)	<ul style="list-style-type: none"> avoir réalisé au moins trois (03) études d'impact environnemental et sociales de projet d'infrastructures similaires au cours des dix (10) dernières années

Le crédit-temps global des experts-clé est estimé à Treize virgule cinq (13,5) homme.mois.

6 Livrables attendus de l'étude

L'ensemble des documents (rapports, plans, cartes, schémas, etc.) seront rédigés en français et remis en dix (10) exemplaires tant dans leur version provisoire et que dans leur version définitive. Tous les plans et cartes devront être en couleur.

En outre, tous les rapports devront comporter un (01) exemplaire reproductible sur support informatisé (clé USB ou disque externe).

Tous les rapports rédigés en français devront comprendre un résumé exécutif en anglais et en français.

Le tableau ci-après détaille les livrables attendus et leurs délais de transmission au Client :

N°	Intitulé livrable	Contenu	Délai de production des livrables
1	Rapport Diagnostic et d'évaluation de la demande par site	<ul style="list-style-type: none">- Présentation du Diagnostic de la logistique urbaine- Identification des sites potentiels- Evaluation de la demande	Deux (2) semaines après le rapport de démarrage de la mission de l'étude et fera l'objet d'une restitution
2	Rapport de définition des options de transport	Présentation des options de transport envisageables pour tous les sites potentiels, y compris rappel de l'évaluation du trafic les principaux avantages/atouts/contraintes (contenu des paragraphes 3.1, 3.2 et 3.3)	Trois (03) semaines après le rapport diagnostic et fera l'objet d'une restitution
3	Rapport de faisabilité technique, économique et financière	Dossier comprenant, pour chacune des options et pour tous les sites potentiels, le contenu des paragraphes 3.1 à 3.4 : <ul style="list-style-type: none">- l'ensemble du rapport 1 ;- les éléments de faisabilité technique ;- l'évaluation environnementale ;- l'évaluation économique ;- l'évaluation financière ;- l'évaluation sociale.	Sept (07) semaines après l'approbation du rapport sur les options de transport

N°	Intitulé livrable	Contenu	Délai de production des livrables
4	Rapport final	Dossier comprenant, pour tous les sites potentiels : <ul style="list-style-type: none"> - l'ensemble du rapport de faisabilité technique, économique et financière ; - l'analyse de structuration du PPP pour chacune des options ; - l'analyse multicritère assortie d'une recommandation. 	Deux (02) semaines après l'approbation du rapport de faisabilité technique, économique et financière

La durée totale de la prestation est estimée à **trois virgule cinq (3,5) mois, soit 14 semaines**, hors délai de validation des différents livrables.

ANNEXE : LISTE DE FORMULAIRES TYPES A UTILISER POUR LES REPONSES DANS UN CADRE D'UNE QC

[Les commentaires entre crochets [] sont destinés à aider les Candidats présélectionnés à préparer leurs Propositions techniques; ils ne doivent pas figurer sur les Propositions techniques qui sont soumises.]

PROPOSITION TECHNIQUE - FORMULAIRES TYPES

- Tech-1. Lettre de soumission de la Proposition technique
- Tech-2. Organisation et expérience du Candidat
 - A. Organisation
 - B. Expérience
- Tech-3. Composition de l'équipe et responsabilités de ses membres
- Tech-4. Modèle de Curriculum vitae (CV) pour le personnel clé proposé

FORMULAIRE TECH-1 LETTRE DE SOUMISSION DE LA PROPOSITION TECHNIQUE

[Lieu, date]

À : [Nom et adresse de l'Autorité contractante]

Monsieur,

Nous, soussignés, avons l'honneur de vous proposer nos services, à titre de Consortium/Consultant/Firme/ONG pour [titre de la mission] conformément à votre Avis à Manifestation d'Intérêt (AMI) en date du [date] paru dans [Indiquer la source 'obtention de l'AMI et Retenir le texte qui convient, selon la source d'obtention de l'AMI]: Nous vous soumettons par la présente notre Proposition, qui comprend cette Proposition technique seule sous enveloppe cachetée.”.

{Si le Consultant est un Groupement, insérer ce qui suit :} Nous vous soumettons notre Proposition en association avec : {Insérer une liste comportant le nom complet et l'adresse légale de chaque membre, et indiquer le nom du chef de file}: Nous avons joint une copie {insérer: “de notre lettre d'intention de former un Groupement” ou, si le Groupement est déjà formé, “de l'accord de Groupement”} signé par chaque membre, qui précise la structure légale probable de groupement et la confirmation de groupement et la responsabilité des membres dudit groupement.

{OU

Si la proposition du Consultant comprend des sous-traitants, insérer ce qui suit : Nous vous soumettons notre Proposition avec les bureaux suivants comme sous-traitants : {Insérer une liste avec les noms complets et adresses de chaque sous-traitant.}

Nous déclarons par la présente que:

- (a) Toutes les informations et déclarations faites dans cette Proposition sont véridiques et nous acceptons que toute erreur d'interprétation ou fausse déclaration y apparaissant puisse entraîner notre exclusion par le Client et/ou une sanction par le Client ;
- (b) Notre Proposition restera valable et nous engagera sur la période de temps spécifiée jusqu'à la désignation par la CC-PRICI de la désignation ;
- (c) Nous déclarons par la présente n'être pas en situation de conflit d'intérêt ;
- (d) Nous remplissons les conditions d'éligibilité et nous confirmons et reconnaissons notre obligation d'observer les Politiques du Client en matière de lutte contre la corruption et pratiques frauduleuses ;

- (e) En participant à la compétition pour (et si l'attribution est faite, en exécutant) le Contrat, nous nous engageons à observer les lois contre la fraude et la corruption, y compris les paiements illicites en vigueur dans le pays du Client.
- (f) Nous négocierons le Contrat sur la base des Personnels clé proposés. Nous acceptons que le remplacement de Personnel clé pour des raisons autres que celles puisse conduire à l'arrêt des négociations du Contrat.
- (g) Notre Proposition nous engage et peut faire l'objet de modifications issues des négociations du Contrat.

Nous nous engageons, si notre Proposition est acceptée et le Contrat signé, de commencer les prestations relatives à la mission au plus tard à la date indiquée par le Client.

Nous reconnaissons que le Client n'est pas tenu d'accepter une quelconque des Propositions qu'il aura reçues.

Veillez agréer, Madame/Monsieur, l'assurance de notre considération distinguée.

Signature du représentant habilité { *Complète et initiales* } : _____

Nom et titre du signataire : _____

Nom du Consultant (nom du bureau ou du groupement) : _____

En qualité de : _____

Adresse: _____

Contact d'information (téléphone et e-mail): _____

{ Pour un groupement, la proposition est signée par tous les membres ou par le Chef de file, auquel cas, il devra joindre la procuration l'autorisant à signer au nom de tous les membres. }

FORMULAIRE TECH-2 ORGANISATION ET EXPERIENCE DU CANDIDAT

A - Organisation

[Présenter une brève description (deux pages) de l'historique et de l'organisation de votre cabinet/société et de chaque associé à cette mission]

B – Expérience du Candidat

[À l'aide du formulaire ci-dessous, indiquez les renseignements demandés pour chaque mission pertinente que votre société/organisme, ainsi que chaque associé, ont obtenue par marché, soit individuellement en tant que seule société, soit comme l'un des principaux partenaires d'une association afin d'offrir des services similaires à ceux demandés dans le cadre de la présente mission. Utiliser 20 pages maximum.]

Nom de la Mission :		Valeur du contrat (en FCFA):
Pays : Lieu (ville, commune, quartier) :		Durée de la mission (mois)
Nom de l'Autorité contractante:		Nombre total d'employés/mois ayant participé à la Mission :
Adresse postale et géographique de l'Autorité contractante :		
Contacts téléphoniques et adresse électronique de l'Autorité contractante :		
Date de démarrage (mois/année) : Date d'achèvement (mois/année) :		Nombre d'employés/mois fournis par les consultants associés
Noms des consultants associés/partenaires éventuels :		Nom des cadres professionnels de votre société employés et fonctions exécutées (indiquer les postes principaux, par ex. Directeur/coordonnateur, Chef d'équipe) :
Description du projet :		
Description des services effectivement rendus par votre personnel dans le cadre de la mission :		

Nom et signature du Candidat : _____

Formulaire TECH-4 : MODELE DE CURRICULUM VITAE (CV) DU PERSONNEL CLE PROPOSE

1. Poste [un seul candidat par poste] _____

2. Nom du Candidat [indiquer le nom de la société proposant le personnel] _____

3. Nom du personnel proposé [nom complet] _____

3. Date de naissance _____ Nationalité _____

4. Contacts téléphonique et électronique de l'employé : _____

5. Education [Indiquer les études universitaires et autres études spécialisées du personnel proposé ainsi que les noms des institutions fréquentées, les diplômes obtenus et les dates auxquelles ils l'ont été] _____

6. Affiliation à des associations/groupements professionnels _____

7. Autres formations [Indiquer toute autre formation reçue depuis 5 ci-dessus] _____

8. Pays où le personnel proposé a travaillé [Donner la liste des pays ou le personnel proposé a travaillé au cours des 10 dernières années] :

9. Langues : [Indiquer pour chacune le degré de connaissance : bon, moyen, médiocre pour ce qui est de la langue parlée, lue et écrite]

10. Expérience professionnelle : [En commençant par son poste actuel, donner la liste par ordre chronologique inverse de tous les emplois exercés par le personnel proposé depuis la fin de ses études. Pour chaque emploi (voir le formulaire ci-dessous), donner les dates, le nom de l'employeur et le poste occupé.]

Depuis [année] _____ jusqu'à [année] _____

Employeur : _____

Poste : _____

<p>11. Détail des tâches exécutées</p> <p><i>[Indiquer toutes les tâches exécutées pour chaque mission]</i></p>	<p>12. Expérience du personnel proposé qui illustre le mieux sa compétence</p> <p><i>[Donner notamment les informations suivantes qui illustrent au mieux la compétence professionnelle du personnel proposé pour les tâches mentionnées au point 11]</i></p> <p>Nom du projet ou de la mission : _____</p> <p>Année : _____</p> <p>Lieu : _____</p> <p>Principales caractéristiques du projet : _____</p> <p>Poste : _____</p> <p>Activités : _____</p>
--	--

1.3 Attestation :

Je, soussigné, certifie, en toute conscience, que les renseignements ci-dessus rendent fidèlement compte de ma situation, de mes qualifications et de mon expérience. J'accepte que toute déclaration volontairement erronée puisse entraîner mon exclusion, ou mon renvoi si j'ai été engagé. Je confirme que j'ai donné accord à la firme *[insérer le nom]* afin de proposer ma candidature pour la mission de *[insérer l'identification de la mission ou du poste]*

_____ Date : _____
[Signature du personnel] *Jour/mois/année*

Joindre une copie certifiée conforme de la pièce d'identité du personnel proposé.

PROPOSITION FINANCIERE - FORMULAIRES TYPES

[Les Notes au Consultant entre crochets [] sont destinées à guider le Consultant préparant la Proposition financière ; ces notes ne doivent donc pas figurer dans la Proposition financière remise au Client.]

Les formulaires types de Proposition financière doivent être utilisés pour la préparation de la Proposition financière, suivant les instructions figurant dans la Section 2.

- FIN-1 Formulaire de Proposition financière
- FIN-2 Résumé des Prix
- FIN-3 Sous détail de la rémunération y compris l'Annexe A « Négociations financières-
Décomposition des taux de rémunération » dans le cas de la méthode SQC
- FIN-4 Autres Dépenses (remboursables)

FORMULAIRE FIN-1

FORMULAIRE DE PROPOSITION FINANCIERE

[Lieu, Date]

À : [Nom et adresse du Client]

Madame/Monsieur,

Nous, soussignés, avons l'honneur de vous proposer nos services, à titre de consultant, pour [Insérer le titre des services de consultants] conformément à votre Demande de propositions en date du [Insérer Date] et à notre Proposition technique.

Vous trouverez ci-joint notre Proposition financière qui s'élève à [indiquer montant(s) en lettres et en chiffres pour chacune des monnaies] [insérer « Ce montant est un montant « net des impôts indirects » ou « incluant les impôts indirects » dans le pays du Client en conformité avec l'article 25.1 des Données particulières]. Le montant estimé des impôts indirects dans le pays du Client est de [insérer montant(s) en lettres et en chiffres et la monnaie] qui sera confirmé ou ajusté, si nécessaire, au cours des négociations du Contrat [Noter que les montants doivent être les mêmes que dans le Formulaire FIN-2].

Notre Proposition financière a pour nous force obligatoire, sous réserve des modifications résultant de la négociation du Contrat, jusqu'à l'expiration du délai de validité de la Proposition, c'est-à-dire jusqu'à la date indiquée à l'article 12.1 des Données particulières.

Les commissions et rétributions éventuellement versées ou devant être versées par nous à des agents en rapport avec la présente Proposition et l'exécution du Contrat, s'il nous est attribué, sont indiquées ci-après :

Nom et adresse des agents/autres	Montant et monnaie	Objet de la commission ou prime
_____	_____	_____
_____	_____	_____
_____	_____	_____

[Dans le cas où aucune commission ou rétribution n'a été versée ou promise, ajouter la déclaration ci-après : Aucune commission ou rétribution n'a été ou sera versée par nous à des agents ou autre partie en relation avec la présente Proposition, ou l'exécution du Contrat s'il nous est attribué.]

Nous reconnaissons que vous n'êtes tenu d'accepter une quelconque des Propositions reçues.

Signature du représentant habilité du Consultant : _____

Nom complet du signataire : _____

Titre du signataire : _____

Nom du Consultant (nom de l'entreprise ou du groupement) : _____

En capacité de : _____

Adresse : _____

Information pour le contact (téléphone et courriel) : _____

[Pour un groupement, tous les partenaires doivent signer ou seulement le chef de file signera, auquel cas le pouvoir habilitant le signataire à signer au nom de tous les partenaires doit être joint]

FORMULAIRE FIN-2 RESUME DES PRIX

Item	Prix			
	<i>[Le Consultant doit indiquer le prix offert en conformité avec l'article 16.4 des Données particulières ; supprimer toute colonne non utilisée]</i>			
	<i>[Insérer Monnaie étrangère # 1]</i>	<i>[Insérer Monnaie étrangère # 2, si utilisée]</i>	<i>[Insérer Monnaie étrangère # 3, si utilisée]</i>	<i>[Insérer Monnaie nationale, si utilisée et/ou exigée (16.4 Données particulières)]</i>
Prix de la proposition financière incluant				
(1) Rémunération				
(2) Autres coûts [Remboursables]				
<u>Prix total de la proposition financière :</u> <i>[devrait refléter le montant dans le Formulaire FIN-1]</i>				
Impôts indirects dans le pays du Client estimés – à examiner et finaliser lors de négociation du Contrat (en cas d'attribution)				
<i>(i) [insérer type de taxe, par ex. TVA ou taxe de transaction]</i>				
<i>(ii) [par ex. Impôt sur le revenu des experts non -résidents]</i>				
<i>(iii) [insérer type de taxe]</i>				
<u>Total estimé des impôts indirects dans le pays du Client :</u>				

Note : Les paiements seront effectués dans la (les) monnaie(s) indiquées ci-dessus (Référence à IC 16.4).

FORMULAIRE FIN-3 SOUS-DETAIL DE LA REMUNERATION

Lorsqu'il est utilisé pour un contrat à rémunération forfaitaire, ce formulaire sera utilisé pour indiquer la base de calcul du prix du contrat, pour le calcul des impôts et taxes lors de la négociation du contrat et, le cas échéant, pour établir le prix à payer au Consultant pour des prestations supplémentaires à la demande du Client. Ce formulaire ne sera pas utilisé pour effectuer les paiements pour le contrat à rémunération forfaitaire.

A. Rémunération _____								
No.	Nom	Poste (cf. TECH-6)	Rémunération Expert-mois	Contribution totale en Expert/Mois (cf. TECH-6)	[Monnaie # 1- cf. FIN-2]	[Monnaie # 2- cf. FIN-2]	[Monnaie# 3- cf. FIN-2]	[Monnaie nationale cf. FIN-2]
Personnel clé								
PC-1			[Siège]					
			[Terrain]					
PC-2								
Autres personnels								
AP-1			[Siège]					
AP-2			[Terrain]					
Coûts totaux								

FORMULAIRE FIN-4 DECOMPOSITION DES AUTRES DEPENSES [REMBOURSABLES]

Lorsqu'il est utilisé pour un contrat à rémunération forfaitaire, les renseignements fournis seront utilisés pour indiquer la base de calcul du prix du contrat, le calcul des impôts et taxes lors de la négociation du contrat et, le cas échéant, pour établir le prix à payer au Consultant pour des prestations supplémentaires à la demande du Client. Ce formulaire ne sera pas utilisé pour effectuer les paiements pour le contrat à rémunération forfaitaire.

B. [Remboursable] _____								
N°	Type de dépenses Remboursable	Unité	Coût unitaire	Quantité	[Monnaie # 1- cf. FIN-2]	[Monnaie # 2- cf. FIN-2]	[Monnaie# 3- cf. FIN-2]	[Monnaie nationale- cf. FIN-2]
	[ex Per diem **]	[Jour]						
	[ex voyages internationaux]	[Billet]						
	[ex transport de/vers aéroport]	[Voyage]						
	[ex Coût de communication entre [Insérer lieu] et [Insérer lieu]]							
	[ex reprographie de rapports]							
	[ex location de bureaux]							
							
	[formation du personnel du Client – si prévu dans les TdR]							
Coût total								

Légende : Le « per diem » est payé pour chaque nuit que le personnel doit passer en dehors de son lieu de résidence habituel pour les besoins du Contrat. Le Client peut imposer un montant maximal.