

République Démocratique du Congo
PROVINCE DE L'ITURI

MINISTERE PROVINCIAL DU PLAN, BUDGET ET INVESTISSEMENT

TERMES DE REFERENCE

**CONCESSIONS POUR LES ETUDES TECHNIQUES, FINANCIERES
ET LA GESTION :**

1. LA CONSTRUCTION DU PORT DE MAHAGI/PORT ;
2. LA CONSTRUCTION DES ENTREPOTS DE MARCHANDISES (PORT SEC) A MAHAGI/PORT ET MAHAGI ;
3. LA REHABILITATION ET L'ASPHALTAGE PROGRESSIF DE LA ROUTE PROVINCIALE MAHAGI/PORT – MAHAGI (47 KMS).

EN PROVINCE DE L'ITURI

Financement : Partenariat Public Privé

Mars 2021

K.

DESCRIPTION DES SERVICES

(TERMES DE REFERENCE)

1. INTRODUCTION

Le concept consiste à aménager des infrastructures qui contribuent ; dans une zone, à ériger des couloirs d'échanges, qui sont des lieux où le contrôle des autorités devra durablement s'exercer et qui constituent donc des points d'engorgement des flux commerciaux des produits et marchandises, un meilleur captage des taxes douanières et impôts par des guichets uniques interconnectés.

A la construction et l'exploitation de ces infrastructures, y implanter des services marchands de proximité tel que les hôtels, les restaurants, les banques, stations-services, magasins et dépôts, unités de transformation, etc.

Ces infrastructures sont les suivants :

- La construction du port de Mahagi/Port ;
- La construction des entrepôts de marchandises (port sec) à Mahagi/Port et Mahagi ;
- La réhabilitation et l'asphaltage progressif de la route Bunia – Kasenyi (47 kms) ;
- L'aménagement d'un parc à bois à Mahagi;

2. ASPECTS ECONOMIQUES

Pour les investisseurs, Etat, sociétés publiques ou privées, il s'agit d'engagements financiers à moyen et long terme **avec un retour sur investissement à faible risque et à forte rentabilité**. Pour les exploitants, le plus souvent en joint-venture, le rapport s'accroît au fur et à mesure que les palettes de service se développent.

La Province de l'Ituri, cosmopolite, se placera ainsi, avec l'arrivée de ces infrastructures logistiques sur un élan de modernité qui va booster son économie et celles des régions voisines.

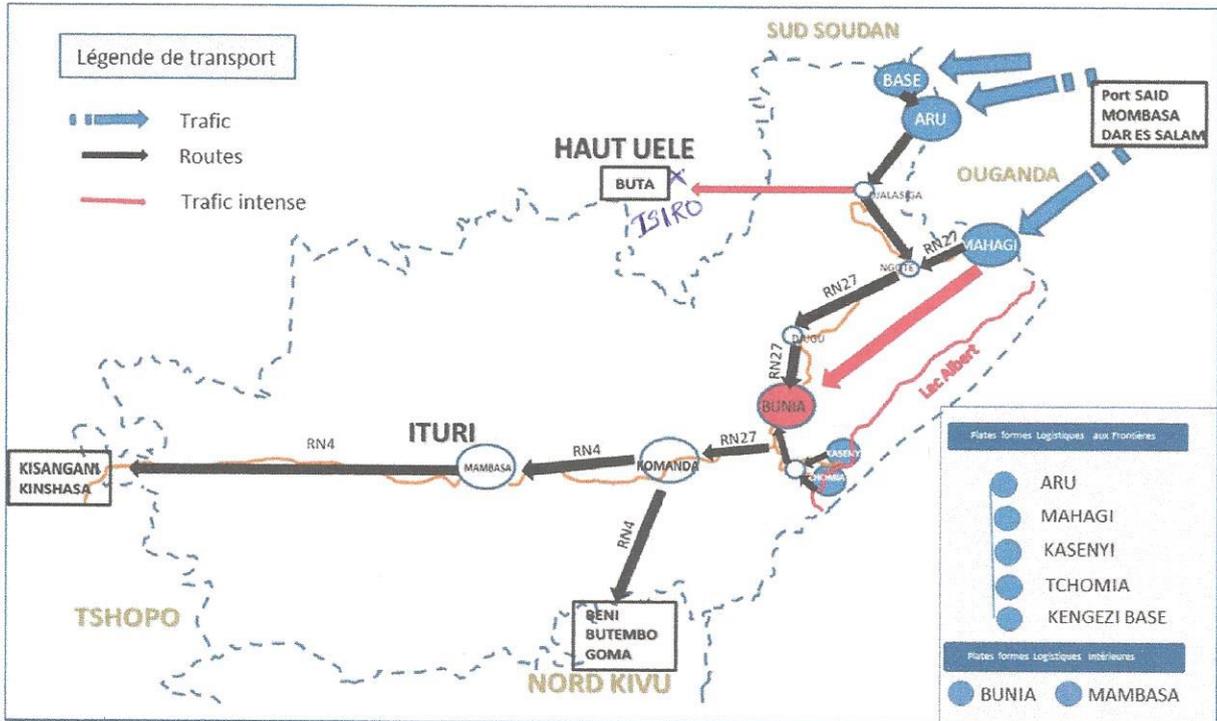
On enregistre à ce jour un trafic sur le lac estimé à 1.200 Tonnes qui remontent sur la route de Kasenyi vers Bunia par des véhicules divers, pour se connecter à la Route Nationale RN27 de Goli (Frontière avec l'Ouganda) à Komanda, et rejoint la RN4 de Beni (Nord – Kivu) à Kisangani –Tshopo et Buta – Haut Uélé.

Au stade actuel, le concept et l'intérêt d'implantation de ces infrastructures en Province de l'Ituri a été annoncé par Son Excellence Monsieur le Gouverneur de Province, ce qui a permis de mettre cette approche méthodologique en vue de la matérialisation de ce projet intégrateur.

3. LA LOCALISATION

- Grand centre portuaire de Mahagi/Port;
- Centres Urbains de Mahagi.

Plan intégré des plateformes Logistiques dans la Province de l'Ituri



[Handwritten signature]

4. APERCU DES PROJETS

4.1. La reconstruction du port de Kasenyi

Projet Lot 1 La construction du port de Mahagi/Port

1.1. Intitulé du projet	La construction du port de Mahagi/Port	
1.2. Lieu d'implantation : Mahagi/Port		
1.3. Objectif général	Construire un quai avec des berges aménagées, un port secondaire pouvant faire accoster cinq bateaux de marchandises et de transport lacustre, ferry-boat, aménager +/- 100m de quai, construire des murs de soutènement, etc.	
1.4. Objectifs spécifiques	<ul style="list-style-type: none"> • Mener des études : topographiques, bathymétriques, hydrographiques, statistiques, etc., et de construction ; • Produire le modèle adapté pour construire ce port, avec des coûts ; • Produire le plan d'investissement, de financement et de gestion du projet. 	
1.5. Résultats attendus	<ul style="list-style-type: none"> • Le port secondaire est reconstruit avec tous les équipements nécessaires ; • La desserte via ce port augmente car les produits y sont embarqués et débarqués en toute sécurité ; • Le circuit de taxes, redevances et impôts est mieux opérationnalisé. 	
1.6. Bénéficiaires	<p><i>Directs.</i> Les Opérateurs Economiques, la Population de Mahagi/Port.</p> <p><i>Indirects.</i> L'État, le Gouvernement Provincial, la population de la Province, les pays du COMESA.</p>	
1.7. Durée du projet	<ul style="list-style-type: none"> • Etudes, travaux de construction : 1 an ; • Gestion en PPP : 25 ans renouvelables. 	
1.8. Coût estimatif du projet 1 021 875 USD dont 65 625 USD des études, contrôle et surveillance	<p><i>Apport des Partenaires</i> : 100 % de financement en PPP</p> <p><i>Apport de l'État et du Gouvernement Provincial</i> : les terrains ainsi que les licences et appuis administratifs divers.</p>	
1.9. Pérennité du projet	Le Projet s'inscrit dans le cadre de la Vision de Son Excellence Monsieur le Président de la République, que traduit Son Excellence Monsieur le Gouverneur et son Gouvernement Provincial pour reconstruire l'économie du port de Mahagi/Port.	



4.2. La construction des entrepôts de marchandises (port sec) à Mahagi/Port

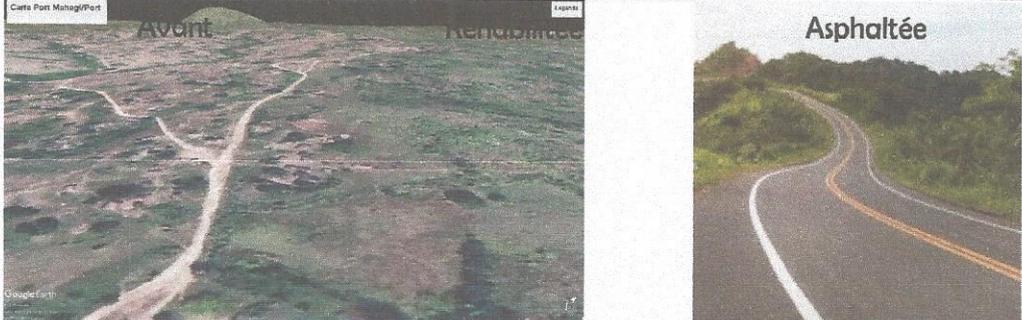
Projet Lot 2 La construction des entrepôts de marchandises (port sec) à Mahagi/Port

2.1. Intitulé du projet	La construction des entrepôts de marchandises (port sec) à Mahagi/Port et Mahagi
2.2. Lieux d'implantation : Mahagi Mahagi/Port	
2.3. Objectif général	Construire 3 Hangars de 15 x 30, en matériaux (1 en briques) et (2 métalliques) et des aires de stockage libre à Mahagi et à Mahagi/Port afin de servir de stockage des produits de toute sorte.
2.4. Objectifs spécifiques	<ul style="list-style-type: none"> • Mener des études : architecturale et d'évaluation des constructions ; • Produire le plan d'investissement, de financement et de gestion du projet.
2.5. Résultats attendus	<ul style="list-style-type: none"> • Les hangars contribuent à la bonne organisation du port ; • Les marchandises sont sécurisées dans leur entreposage ; • Le circuit de taxes, redevances et impôts est mieux opérationnalisé.
2.6 Bénéficiaires	<p><i>Directs.</i> Les Opérateurs Economiques, la Population de Mahagi/Port.</p> <p><i>Indirects.</i> L'État, le Gouvernement Provincial, la population de la Province.</p>
2.7. Durée du projet	<ul style="list-style-type: none"> • Etudes, travaux de construction : 1 an ; • Gestion en PPP : 10 ans renouvelables.
2.8. Coût estimatif du projet : : 833 850 USD dont 53 550 USD des études, contrôle et surveillance	<p><i>Apport des Partenaires</i> : 100 % de financement en PPP</p> <p><i>Apport de l'État et du Gouvernement Provincial</i> : les terrains ainsi que les appuis administratifs divers.</p>
2.9. Pérennité du projet	Le Projet s'inscrit dans le cadre de la Vision de Son Excellence Monsieur le Président de la République, que traduit Son Excellence Monsieur le Gouverneur et son Gouvernement Provincial pour reconstruire l'économie du port de Mahagi/Port.



4.3. La réhabilitation et l'asphaltage progressif de la route Mahagi – Mahagi/Port (47 kms)

Projet Lot 3 La réhabilitation et l'asphaltage progressif de la route Mahagi – Mahagi/Port

3.1. Intitule du projet	La réhabilitation et asphaltage progressif de la route Mahagi – Mahagi/Port
3.2. Lieu d'implantation : Mahagi/port - Mahagi	
3.3. Objectif général	Réhabiliter cet axe en terre stabilisée premièrement, construire la digue, asphaltier progressivement les 47 Kms.
3.4. Objectifs spécifiques	<ul style="list-style-type: none"> • Mener des études : routières et d'évaluation de la réhabilitation et de la construction en béton bitumineux, mono couche ; • Produire le plan d'investissement, de financement et de gestion du projet.
3.5. Résultats attendus	<ul style="list-style-type: none"> • Une bonne circulation entre Mahagi/Port et Mahagi; • Le trafic est assuré tout le temps ; • Le péage installé est plus rentable pour le Concessionnaire et l'Administration.
3.6 Bénéficiaires	<p><i>Directs.</i> Les Opérateurs Economiques, la Population de Mahagi/Port.</p> <p><i>Indirects.</i> L'État, le Gouvernement Provincial, la population de la Province.</p>
3.7. Durée du projet	<ul style="list-style-type: none"> • Etudes, travaux de réhabilitation en terre stabilisée : 1 an ; • Travaux d'asphaltage : 3 ans ; • Gestion en PPP: 25 ans renouvelables.
3.8. Coût estimatif du projet : 49 000 000 USD	<p><i>Apport des Partenaires</i> : 100 % de financement en PPP.</p> <p><i>Apport de l'État et du Gouvernement Provincial</i> : les terrains ainsi que les appuis administratifs divers.</p>
3.9. Pérennité du projet	Le Projet s'inscrit dans le cadre de la Vision de Son Excellence Monsieur le Président de la République, que traduit Son Excellence Monsieur le Gouverneur et son Gouvernement Provincial pour reconstruire l'économie du port de Mahagi/Port et de la Province d'Ituri.

H.

5. CONSIDERATIONS FINALES

Partant de ces lieux d'implantations et de toutes les autres infrastructures connexes, plusieurs produits d'exportation et d'importation de Mahagi/Port vers Mahagi et les autres Provinces voisines de l'Ituri seront canalisés d'une manière contrôlée et sécurisée.

6. MISE EN PLACE DES PROCEDURES

6.1. PREPARATION DU DOSSIER DES ETUDES TECHNIQUES ET FINANCIERES

6.1.1. Réalisation d'un APS (Avant - Projet Sommaire)

Chaque concession de cette plate-forme nécessite la réalisation des études préliminaires devant faciliter la rédaction des études détaillées devant faire l'objet des travaux d'exécution.

Il est loisible de présenter une offre en lot distinct ou pour l'ensemble.

Une étude d'avant-projet quantifie et prélève toutes les données devant conduire à la réalisation de l'étude détaillée, il s'agit des données :

- De la cartographie et de la topographie délimitant les zones d'implantation en rapport avec le terrain choisi;
- Statistiques des opérations d'importations et exportations ;
- L'inventaire des services douaniers ;
- L'inventaire des taxes et impôts appliqués ;
- L'inventaire des surfaces d'occupation actuelle et future des services opérationnels ;
- Les orientations architecturales des bâtiments ou des infrastructures ;
- Le montage financier retenu pour le financement des études et travaux ;

6.1.2. Réalisation des études détaillées (APD);

- Les termes de références pour la réalisation des études détaillées sont susceptibles de faciliter la compréhension du concept attendu : la réalisation des infrastructures adaptées.
- La présentation des plans techniques détaillés pour l'ensemble des infrastructures à construire ;
- L'évaluation financière globale des travaux et droits fonciers des terrains ;
- Un planning des travaux réaliste des phases d'exécution ;
- Un dossier complet de la proposition de la mise en concession de l'infrastructure de la plateforme respectant tous les principes de l'art de construire sera déposé au Maître d'Ouvrage pour approbation (validation) et préparation du contrat de concession.

6.2. PREPARATION DE L'OFFRE

6.2.1. CRITERES REQUIS

6.2.1.1. Capacité économique et financière

Justifier sérieusement d'une capacité de mobilisation financière suffisante en rapport avec les investissements qui vont être opérés.

6.2.1.2. Capacité technique

Avoir exécuté avec succès au moins 1 projet similaire durant les 5 dernières années (construction ou montage du projet de concession sollicité).

7. PRESENTATION DE L'OFFRE

Une seule enveloppe contenant une lettre d'intention et un profil de l'entreprise.

Ce courrier est à déposer aux adresses indiquées dans l'appel à candidature et porter la mention **(APC n°001/JBS/P/I/CAB/PROGOU/02/2021 du 16/03/2021)**.

7.1. Lettre d'intention

La lettre d'intention ou d'offre doit présenter les garanties de réalisation des études techniques et financières, la construction des infrastructures retenues et la gestion en Partenariat Public Privé.

La langue de l'offre est le français.

7.2. Profil de l'entreprise

Le profil de l'Entreprise doit comprendre obligatoirement les éléments suivants :

- Les documents juridiques et administratifs de la société (ou joint-venture);
- La méthodologie de gestion des études et travaux ;
- Les références des réalisations similaires en termes de contrat des travaux ou d'une concession des travaux, ou de gestion.

Fait à Bunia, le 16/03/2021.

Le Ministre provincial du Plan, Budget et Investissement

Hon Pascal KAKORAKI BAGUMA

