SOCIÉTÉ DU PORT À GESTION AUTONOME DE TOAMASINA (SPAT)
Plateforme Multimodale Logistique et Portuaire de Toamasina (PMLP-T)

APPEL À MANIFESTATION D'INTÉRÊT (AMI)

Sélection de l'Opérateur-Investisseur Unique du Pilier 2

« Cargo Mobility & Flow Orchestration » — Étape 1 Tsarakofafa, Toamasina

N° 20-01/AMI/SPAT/PMLP/2026

Date de publication : 08 septembre 2026 | Date limite de réception des manifestations d'intérêt : 08 octobre 2026, 17h00 (heure de Toamasina, UTC+3)

1. Contexte et présentation du projet

1.1 Le Programme PMLP en bref

La Plateforme Multimodale Logistique et Portuaire de Toamasina (PMLP-T) est un programme structurant porté par la SPAT, destiné à positionner Toamasina comme hub logistique régional de l'océan Indien occidental. Il se déploie en 8 piliers d'activité complémentaires : Pilier 1 – ICD (Inland Container Depot) ; Pilier 2 – Plateforme multimodale (Cargo Mobility & Flow Orchestration), objet du présent AMI ; Pilier 3 – Zone logistique ; Pilier 4 – Zone industrielle ; Pilier 5 – Hub Digital Logistique (Port Community System) ; Pilier 6 – Truckers Service Center ; Pilier 7 – Centre de maintenance ; et Pilier 8 – Centre Énergétique.

Le programme vise, à terme, une réduction d'environ 20 % des coûts logistiques, une économie de 10 à 15 % sur les coûts des trajets à vide du corridor RN2, et une réduction de 2 à 4 jours du délai de transit portuaire. À horizon 2035, la vision d'ensemble du programme est estimée à 1 650-2 300 emplois directs et 2 900-4 400 emplois indirects/induits, pour un total de 4 500 à 6 700 emplois et 45 à 75 entreprises impliquées, tous piliers confondus.

Le programme PMLP-T se déploie en plusieurs horizons : une Étape 1 dite « Tsarakofafa » (environ 32 hectares), dont la viabilisation par la SPAT — pont de connexion entre la voie rapide et le port, giratoire, parking poids lourds, voirie et assainissement, réseaux divers — représente un investissement d'environ 23 millions de dollars américains, actuellement en réalisation, puis une vision d'ensemble à horizon 2035 portant sur 202 hectares au total. Le présent AMI porte sur le Pilier 2 — « Cargo Mobility & Flow Orchestration » — de l'Étape 1 Tsarakofafa.

1.2 Le Pilier 2 et son infrastructure

Le port de Toamasina concentre plus de 80 % du commerce maritime national et constitue le point de passage obligé du corridor routier RN2 reliant le port à Antananarivo, corridor sur lequel circulent aujourd'hui environ 550 camions par jour, dont près de 45 % effectuent leur trajet retour à vide.

Une infrastructure financée et construite par la SPAT. Dans le cadre de la viabilisation de Tsarakofafa Étape 1, la SPAT finance et fait construire une aire de stationnement sécurisé de 500 places pour poids lourds, ainsi que ses annexes, propres et dédiées au site du parking (guérite/bureau,

5070 sayılı kanun gereğince güvenli elektronik imza ile imzalanmıştır. ID:405CD0429DB641405CD0. Bu kod ile http://evrak.tim.org.tr/ adresinden doğrulayabilirsiniz.

système de vidéosurveillance, clôtures, portique et barrière d'accès, raccordements en eau et en électricité (courant fort), sanitaires, collecte des déchets), aux côtés des autres infrastructures primaires du site : voirie et assainissement, alimentation électrique, adduction d'eau, giratoire et pont de connexion entre la voie rapide et le port. Le marché de construction du parking a été attribué le 3 septembre 2026 ; les travaux, engagés à compter du 15 septembre 2026, doivent s'achever avant le 20 décembre 2026, date de mise en exploitation officielle de l'infrastructure. Le tableau ci-dessous résume les principales données de dimensionnement du projet.

Capacité de l'infrastructure	500 places de stationnement poids lourds sécurisé (Tsarakofafa Étape 1)
Trafic corridor RN2 (Toamasina–Antananarivo)	≈ 550 camions/jour ; ≈ 45 % de trajets retour à vide — donnée de référence à caractère prévisionnel, non garantie par la SPAT
Coût de viabilisation du site (Étape 1 Tsarakofafa)	≈ 100 Mds Ariary, couvrant l'ensemble des infrastructures primaires : construction du parking, voirie et assainissement, alimentation électrique (courant fort), adduction d'eau, giratoire, pont de connexion entre la voie rapide et le port, et diverses autres infrastructures. La quote-part de ce montant recouvrée par le Recovery Fee du Pilier 2 (cf. section 4.1) correspond au CAPEX du parking et de ses annexes, ainsi que, le cas échéant, à une quote-part proportionnelle des infrastructures primaires communes indispensables à la desserte du site ; cette quote-part et sa clé de répartition seront précisées dans le dossier d'AORI
Calendrier travaux du parking	Marché attribué le 03/09/2026 — travaux à compter du 15/09/2026, achèvement avant le 20/12/2026 (jalon de disponibilité physique de l'infrastructure)
Jalon cible de disponibilité physique	20 décembre 2026 (parking poids lourds 500 places prêt à l'exploitation) — jalon opérationnel indépendant du calendrier contractuel de sélection de l'opérateur (cf. section 6)
Emplois créés (Étape 1, tous piliers)	650 à 900 emplois directs ; 1 150 à 1 700 indirects/induits

2. Objet de l'AMI

Le présent Appel à Manifestation d'Intérêt vise à identifier et présélectionner les opérateurs économiques disposant des références, capacités techniques et financières requises pour être invités à l'Appel d'Offres Restreint International (AORI) qui suivra, en vue de la sélection de l'opérateur-investisseur unique du Pilier 2.

Ceci n'est pas un appel d'offres. Le présent AMI ne constitue pas un engagement contractuel de la SPAT et n'emporte aucune obligation de contracter. Il a pour seul objet de qualifier les candidats potentiels avant l'ouverture de la phase d'AORI, au cours de laquelle seront précisés le montage contractuel retenu, la structure de rémunération de la SPAT, les conditions relatives au trafic de référence et aux éventuelles modalités d'orientation des flux, ainsi que la durée de la concession et les modalités d'exclusivité conditionnée éventuellement applicables (cf. section 4.3).

Candidats éligibles. Le présent AMI est ouvert à tout opérateur économique, malgache comme international, personne morale seule ou constituée en groupement, avec ou sans partenaire local. Aucune préférence ni restriction n'est appliquée selon l'origine nationale du candidat ; seuls comptent les critères de qualification énoncés à la section 7 ci-dessous.

5070 sayılı kanun gereğince güvenli elektronik imza ile imzalanmıştır. ID:405CD0429DB641405CD0. Bu kod ile http://evrak.tim.org.tr/ adresinden doğrulayabilirsiniz.

3. Périmètre d'exploitation et engagements d'investissement du Pilier 2

Le Pilier 2 repose sur un modèle d'opérateur-investisseur unique de la Cargo Mobility Platform, opérant 24 heures sur 24 — au même titre que le port lui-même et l'infrastructure de parking —, assurant sans rupture la continuité entre le staging (aire d'attente régulée, appel dynamique des véhicules selon la capacité du terminal/ICD) et le stationnement sécurisé des poids lourds. Ces deux fonctions s'exercent sur le même site et la même infrastructure physique — les 500 places sécurisées — et relèvent du même opérateur : un même véhicule peut, selon son heure d'arrivée et la disponibilité d'un créneau au terminal, occuper une place en configuration de staging (attente courte avant appel) ou en configuration de parking (stationnement plus long, y compris de nuit). Aucune zone ni aucune plage horaire n'est dédiée exclusivement à l'une ou l'autre fonction : la distinction tient à la durée et au motif d'occupation, non au moment de la journée, et ne fait l'objet d'aucun transfert d'exploitation entre elles.

Un opérateur-investisseur, non un simple exploitant. Le partenaire retenu n'est pas attendu comme un simple gestionnaire du foncier de stationnement : il est l'opérateur-investisseur de l'ensemble de la Cargo Mobility Platform du Pilier 2, à ce titre responsable du déploiement, du financement, de l'exploitation et du renouvellement des systèmes et équipements qui en assurent la performance.

3.1 Périmètre d'activité confié à l'opérateur-investisseur

- Exploitation du parking sécurisé poids lourds (500 places), 24h/24, incluant la surveillance et la sécurité des véhicules stationnés (Parking/Staging) ;
- Truck Appointment System (TAS) : réservation obligatoire de créneaux, gestion des files d'attente (Appointment) ;
- Smart Gate : contrôle d'accès et enregistrement automatisé des véhicules (Gate Access) ;
- Staging et Call-Forward : aire d'attente régulée en continu 24h/24, avec appel dynamique des véhicules selon la disponibilité du terminal/ICD ;
- Services et créneaux prioritaires pour les transporteurs (Fast Track) ;
- Organisation des mouvements et transferts entre le port et le site du Pilier 2 (Transfer Port–PMLP-T) ;
- Services numériques et valorisation des données d'exploitation (Digital/Data), en interface avec le Port Community System (PCS) porté par le Pilier 5 ;
- Toute activité future autorisée par la SPAT dans le périmètre concédé, dans les conditions précisées à l'AORI.

3.2 Apport de la SPAT

- Financement et construction du parking et de ses annexes, propres et dédiées au site du parking (plateforme, guérite/bureau, système de vidéosurveillance, clôtures, portique et barrière d'accès, raccordements en eau et en électricité (courant fort), sanitaires, collecte des déchets), CAPEX à recouvrer auprès de l'opérateur retenu selon les modalités décrites à la section 4 ;
- Mise à disposition du foncier et des infrastructures primaires (voiries, réseaux, giratoire d'accès) ;
- Interface institutionnelle avec les autres piliers du programme (Pilier 5 – PCS, Pilier 6 – services aux chauffeurs, Pilier 1 – ICD).

3.3 Investissements à la charge de l'opérateur-investisseur

Au-delà du gros-œuvre du parking livré par la SPAT, l'opérateur retenu finance, déploie, exploite et renouvelle l'ensemble des systèmes et équipements nécessaires à la performance de la Cargo Mobility Platform, notamment :

5070 sayılı kanun gereğince güvenli elektronik imza ile imzalanmıştır. ID:405CD0429DB641405CD0. Bu kod ile http://evrak.tim.org.tr/ adresinden doğrulayabilirsiniz.

- Le Truck Appointment System (TAS) et les outils de gestion des files d'attente ;
- Le Smart Gate et les équipements d'automatisation des accès (OCR, RFID, ANPR) ;
- Les équipements d'exploitation, de sécurité et de vidéosurveillance complémentaires ;
- Les systèmes d'information et les interfaces avec le Port Community System (PCS), les Douanes, l'ICD et les terminaux portuaires ;
- La cybersécurité des systèmes d'exploitation et d'échange de données ;
- La maintenance, le renouvellement et la mise à niveau (lifecycle CAPEX) de l'ensemble de ces systèmes et équipements pendant toute la durée de la concession.

Précision utile. Le Pilier 6 (« Truckers Service Center » — restauration, hébergement, commerces, services aux chauffeurs) n'a aucune part dans le financement, la construction ou l'exploitation du parking : il s'agit d'une activité de services distincte, qui capte la fréquentation des chauffeurs déjà stationnés sur l'infrastructure du Pilier 2. Les candidats au présent AMI ne sont pas sollicités sur ce périmètre.

4. Structure de rémunération de la SPAT et protections contractuelles

Le modèle de rémunération cible de la SPAT combine des paiements initiaux liés au financement de l'infrastructure et à l'octroi de la concession, une redevance fixe annuelle, et une participation de la SPAT à la performance économique de l'ensemble du périmètre concédé. Les montants et taux applicables seront précisés dans le dossier d'AORI.

4.1 Principes de rémunération

- Recovery Fee : redevance destinée au remboursement, par l'opérateur, du CAPEX afférent à la construction du parking et de ses annexes, propres et dédiées au site du parking (plateforme, guérite/bureau, système de vidéosurveillance, clôtures, portique et barrière d'accès, raccordements en eau et en électricité (courant fort), sanitaires, collecte des déchets), et non de l'intégralité des autres infrastructures primaires du site financées par la SPAT au titre de la viabilisation générale de Tsarakofafa Étape 1 (voirie, assainissement, réseaux, giratoire, pont — cf. section 1.2), dont seule une éventuelle quote-part, proportionnelle à leur utilisation par le Pilier 2, pourra être imputée ; le périmètre exact et le montant de ce CAPEX imputable au Pilier 2 seront précisés dans le dossier d'AORI ;
- Concession Entry Premium (éventuel) : paiement initial distinct, versé le cas échéant par l'opérateur en contrepartie de l'octroi de la concession, dimensionné à l'échelle du présent projet, sans lien avec le remboursement du CAPEX ci-dessus ;
- Redevance fixe annuelle : montant fixe dû par l'opérateur au titre de l'exploitation de la concession ;
- Revenu Minimum Garanti (RMG) : montant plancher dû par l'opérateur à la SPAT au titre des redevances variable et fixe, quel que soit le chiffre d'affaires réalisé ;
- Redevance variable : quote-part du Gross Revenue audité de l'opérateur, telle que définie à la section 4.2 ci-dessous.

Structure cible. La structure de rémunération recherchée par la SPAT est la suivante : Redevance fixe annuelle + MAX (Revenu Minimum Garanti ; redevance variable), en complément des paiements initiaux (Recovery Fee et, le cas échéant, Concession Entry Premium). Cette structure sera précisée et chiffrée dans le dossier d'AORI ; elle constitue le principe directeur du modèle économique recherché par la SPAT et n'est pas négociable dans son architecture.

Révision périodique et montée en charge. Les données de trafic RN2 mentionnées dans le présent AMI étant explicitement prévisionnelles et non garanties, le dossier d'AORI précisera (i) une clause

5070 sayılı kanun gereğince güvenli elektronik imza ile imzalanmıştır. ID:405CD0429DB641405CD0. Bu kod ile http://evrak.tim.org.tr/ adresinden doğrulayabilirsiniz.

d'indexation ou de révision périodique de la redevance fixe annuelle et du RMG (par exemple tous les 3 à 5 ans, ou indexée sur un indice de prix ou de trafic), et (ii) une montée en charge progressive du RMG sur les 2 à 3 premières années d'exploitation.

Assiette large de la redevance variable. Conformément à la nature multi-services du Pilier 2 (Appointment, Gate Access, Parking/Staging, Fast Track, Transfer, Digital/Data), l'assiette de la redevance variable est volontairement large — le Gross Revenue de l'ensemble du périmètre concédé — plutôt que limitée à une simple redevance unitaire par véhicule ou par transaction.

4.2 Assiette de la redevance variable

La redevance variable n'est pas limitée aux seules transactions de parking et de staging : elle porte sur le Gross Revenue audité de l'ensemble des activités du périmètre concédé décrit à la section 3.1, notamment l'Appointment (TAS), le Gate Access, le Parking/Staging, le Fast Track, le Transfer Port–PMLP-T, les activités Digital/Data, ainsi que, le cas échéant, toute activité future autorisée dans le périmètre concédé. Les modalités d'audit de ce chiffre d'affaires (reporting périodique, certification par un tiers indépendant, droit d'audit de la SPAT) seront précisées dans le dossier d'AORI.

4.3 Droits fonctionnels et exclusivité

Le présent AMI n'accorde, à ce stade, aucune exclusivité générale à l'opérateur retenu. D'éventuels droits fonctionnels sur tout ou partie du périmètre concédé devront être justifiés par le niveau d'investissement réalisé par l'opérateur, et resteront conditionnés au respect des engagements de CAPEX, ainsi que des indicateurs de performance (KPI) et des engagements de service (SLA) applicables. Les modalités précises de ces droits conditionnés seront définies dans le dossier d'AORI.

4.4 Protections contractuelles de la SPAT

Le contrat de concession issu de l'AORI développera notamment les protections suivantes au bénéfice de la SPAT :

- Audit indépendant des revenus déclarés par l'opérateur et droit d'audit de la SPAT ;
- Reporting périodique de l'activité, des revenus et des indicateurs de performance ;
- Indicateurs de performance (KPI) et engagements de niveau de service (SLA) opposables à l'opérateur ;
- Régime de pénalités en cas de manquement, assorti d'une période de remédiation (cure period) ;
- Droit de reprise temporaire de la gestion par la SPAT en cas de défaillance grave et non corrigée (step-in rights) ;
- Obligations de continuité de service de l'infrastructure, y compris en cas de différend ;
- Gouvernance et protection des données d'exploitation, et interopérabilité avec le Port Community System (PCS) et les autres systèmes du programme PMLP-T ;
- Obligations de maintenance et de réversibilité des installations et systèmes en fin de concession.

4.5 Principes non négociables relatifs aux données

La propriété des données d'exploitation générées dans le cadre de la concession, leur pleine accessibilité à la SPAT, et l'interopérabilité des systèmes du Pilier 2 (TAS, Smart Gate, Digital/Data) avec le Port Community System (Pilier 5) et les autres systèmes du programme PMLP-T constituent des principes non négociables, opposables au candidat dès le stade du présent AMI. Le dossier d'AORI en précisera les modalités de mise en œuvre (droits d'accès, formats d'échange, gouvernance), mais non le principe lui-même.

5070 sayılı kanun gereğince güvenli elektronik imza ile imzalanmıştır. ID:405CD0429DB641405CD0. Bu kod ile http://evrak.tim.org.tr/ adresinden doğrulayabilirsiniz.

5. Extension optionnelle du périmètre — Volet ferroviaire (Rail)

Le périmètre du présent AMI porte exclusivement sur la composante routière du Pilier 2 (« Road Gateway »), qui doit demeurer bancable de manière autonome, indépendamment de toute extension future. Une éventuelle composante ferroviaire (Rail) constitue une Phase 2 optionnelle, non comprise dans le présent AMI, et dont l'opportunité sera appréciée ultérieurement sur la base d'un business case et d'études de faisabilité spécifiques. Les candidats ne sont à ce stade sollicités que sur le périmètre routier décrit à la section 3.

6. Calendrier indicatif du processus de sélection

Le calendrier ci-dessous est établi en jours calendaires à compter de la date de publication du présent AMI. Il vise à conduire dans de bonnes conditions les étapes de sélection, de due diligence, de négociation et de Financial Close avec l'opérateur retenu, sans être contraint par un jalon de disponibilité opérationnelle du parking.

#	Étape du processus	Durée	Début	Fin indicative
1	Lancement de l'AMI (publication, retrait du dossier)	30 jours	08/09/2026	08/10/2026
2	Réception des manifestations d'intérêt et analyse — Short-list	10 jours	08/10/2026	18/10/2026
3	Appel d'Offres Restreint International (AORI) — dont visite de site ; Data Room ouverte en parallèle aux candidats short-listés	45 jours	18/10/2026	02/12/2026
4	Évaluation des offres (offres techniques et financières, désignation du Preferred Bidder)	20 jours	02/12/2026	22/12/2026
5	Dialogue technique, due diligence et négociation avec le Preferred Bidder	30 jours	22/12/2026	21/01/2027
6	Attribution (Award) et Financial Close	20 jours	21/01/2027	10/02/2027

Jalon opérationnel distinct du calendrier contractuel. Le 20 décembre 2026 demeure le jalon cible de disponibilité physique du parking (fin des travaux), tel qu'indiqué à la section 1.2. Ce jalon est indépendant du calendrier contractuel ci-dessus, qui vise un Financial Close avec l'opérateur retenu à l'horizon de début février 2027. La SPAT déterminera, si nécessaire, les modalités de gestion transitoire de l'infrastructure entre sa disponibilité physique et l'entrée en fonction de l'opérateur retenu ; ces modalités ne font pas l'objet du présent AMI.

Data Room. Un espace documentaire sécurisé (sous engagement de confidentialité) sera ouvert aux candidats short-listés pendant la phase d'AORI, en parallèle de la visite de site et du dialogue technique, donnant accès aux données détaillées du projet (études de trafic, plans techniques des infrastructures du site, hypothèses du modèle financier).

7. Critères de qualification des candidats

Les candidats devront démontrer, à l'appui de leur manifestation d'intérêt, leur capacité à exploiter une infrastructure de stationnement sécurisé et de gestion de flux poids lourds à l'échelle visée. Seront notamment pris en compte :

- Références spécifiques et démontrées dans la mise en œuvre et l'exploitation de systèmes de type Cargo Flow / Truck Appointment System (TAS) / Smart Gate (contrôle d'accès automatisé) / Port

5070 sayılı kanun gereğince güvenli elektronik imza ile imzalanmıştır. ID:405CD0429DB641405CD0. Bu kod ile http://evrak.tim.org.tr/ adresinden doğrulayabilirsiniz.

Community System (PCS) — une expérience générique limitée au seul parking ou terminal ne suffit pas ;

- Références en exploitation d'infrastructures de parking poids lourds, de plateformes logistiques ou de terminaux à conteneurs, en Afrique ou à l'international ;
- Capacité financière minimale du candidat (ou du groupement, appréciée de manière consolidée) : chiffre d'affaires annuel moyen d'au moins 15 millions USD sur les trois derniers exercices ; capitaux propres d'au moins 5 millions USD ; capacité d'investissement ou de financement mobilisable d'au moins 10 millions USD ; absence de pertes nettes récurrentes sur les trois derniers exercices ; et au moins une référence comparable d'une valeur contractuelle ou d'investissement d'au moins 5 millions USD ;
- Capacité technique et organisationnelle à opérer, en continu 24h/24, la continuité entre le staging et le parking sécurisé, sans rupture d'exploitation ;
- Intégrité du candidat (ou de chaque membre du groupement) : divulgation des bénéficiaires effectifs (UBO), absence de conflit d'intérêts avec la SPAT ou ses dirigeants, et engagement de conformité aux standards internationaux de lutte contre la corruption et le blanchiment de capitaux (AML) ;
- Solidité juridique et financière du candidat (ou du groupement), et absence d'exclusion des marchés publics malgaches ou internationaux.

7.1 Grille d'évaluation indicative

À titre indicatif, et sans préjudice de la grille définitive qui sera précisée dans le dossier d'AORI, les manifestations d'intérêt seront appréciées selon la pondération suivante :

Critère	Éléments d'appréciation	Pondération
Références et expérience opérationnelle	Références spécifiques et démontrées en Cargo Flow / TAS / Smart Gate / PCS, complétées par une expérience d'exploitation de parkings poids lourds, plateformes logistiques ou terminaux à conteneurs, en Afrique ou à l'international	**35 %**
Capacité financière et d'investissement	Chiffre d'affaires annuel moyen ≥ 15 M USD (3 derniers exercices), capitaux propres ≥ 5 M USD, capacité d'investissement/financement mobilisable ≥ 10 M USD, absence de pertes nettes récurrentes, au moins une référence comparable ≥ 5 M USD ; capacité à financer le programme d'investissement continu de l'opérateur (TAS, Smart Gate, automatisation, IT, maintenance et renouvellement) ainsi que l'exploitation 24h/24	**25 %**
Approche technique et organisationnelle	Compréhension du modèle staging/parking en continu 24h/24, approche TAS, Smart Gate, interface avec le PCS (Pilier 5) et les autres systèmes du périmètre concédé	**25 %**
Conformité administrative, juridique et intégrité	Complétude du dossier, régularité fiscale et sociale, absence d'exclusion des marchés publics, divulgation UBO, absence de conflit d'intérêts, conformité AML	**15 %**
Total		**100 %**

8. Documents à fournir

- Lettre de manifestation d'intérêt signée par le représentant habilité du candidat (ou de chaque membre du groupement) ;

5070 sayılı kanun gereğince güvenli elektronik imza ile imzalanmıştır. ID:405CD0429DB641405CD0. Bu kod ile http://evrak.tim.org.tr/ adresinden doğrulayabilirsiniz.

- Présentation de la société (ou du groupement) : statuts, actionnariat, chiffre d'affaires des trois derniers exercices, effectifs ;
- Références techniques : liste des contrats similaires exécutés au cours des cinq dernières années (objet, montant, durée, maître d'ouvrage, attestations de bonne exécution), incluant spécifiquement toute référence en Cargo Flow, Truck Appointment System (TAS), Smart Gate ou Port Community System (PCS) ;
- États financiers certifiés des trois derniers exercices, ou équivalent pour les candidats non soumis à certification, permettant d'apprécier le respect des seuils financiers minimaux de la section 7 ;
- Note de compréhension du projet et d'intention (environ 5 pages), précisant le montage envisagé (DFBOM/BOT/BTO), l'approche de l'exploitant sur la continuité entre staging et parking sécurisé opérés en continu 24h/24, et les grandes lignes du programme d'investissement envisagé (TAS, Smart Gate, IT) ;
- Déclaration des bénéficiaires effectifs (UBO) du candidat (ou de chaque membre du groupement), déclaration sur l'honneur d'absence de conflit d'intérêts avec la SPAT ou ses dirigeants, et engagement de conformité aux standards internationaux de lutte contre la corruption et le blanchiment de capitaux (AML) — cf. modèle en Annexe 4 ;
- Attestations de non-exclusion des marchés publics et de régularité fiscale et sociale.

9. Modalités de soumission

Diffusion. Le présent AMI fait l'objet d'une diffusion à 360° sur l'ensemble des canaux de communication de la SPAT et de ses relais institutionnels : site web et réseaux sociaux de la SPAT, portail de l'Autorité de Régulation des Marchés Publics (ARMP), presse nationale et internationale, chambres de commerce et représentations diplomatiques, afin d'assurer la plus large audience possible auprès des candidats malgaches et internationaux.

Les manifestations d'intérêt, rédigées en français ou en anglais, devront être transmises exclusivement par voie électronique à l'adresse suivante :

ami.spat@port-toamasina.mg

au plus tard le 08 octobre 2026 à 17h00 (heure de Toamasina, UTC+3), avec pour objet du courriel : « AMI — Sélection de l'Opérateur du Pilier 2 — PMLP-T ».

Les documents devront être transmis au format PDF, en un ou plusieurs courriels n'excédant pas 20 Mo chacun (les courriels multiples devront être numérotés). Les manifestations d'intérêt restent valables 90 jours à compter de la date limite de dépôt.

Canal unique de communication. Pendant toute la durée du présent AMI, l'ensemble des échanges, demandes de précision, questions et clarifications entre les candidats et la SPAT se font exclusivement à l'adresse ami.spat@port-toamasina.mg.

Protocole de questions-réponses. Toute question adressée à cette adresse jusqu'à 7 jours avant la date limite de dépôt fera l'objet d'une réponse consolidée, communiquée à l'ensemble des candidats ayant manifesté leur intérêt, dans un souci d'égalité de traitement. Les questions reçues après ce délai pourront ne pas recevoir de réponse avant la clôture de l'AMI.

Confidentialité et non-restitution. Les documents transmis dans le cadre du présent AMI ne sont pas restitués aux candidats. La SPAT s'engage à préserver la confidentialité des informations commercialement sensibles qui lui sont communiquées, dans les limites prévues par la réglementation applicable.

5070 sayılı kanun gereğince güvenli elektronik imza ile imzalanmıştır. ID:405CD0429DB641405CD0. Bu kod ile http://evrak.tim.org.tr/ adresinden doğrulayabilirsiniz.

10. Réserves

- La SPAT se réserve le droit de ne donner aucune suite au présent AMI, de le suspendre, de le modifier ou de l'annuler à tout moment, sans indemnité pour les candidats ;
- La présélection à l'issue de l'AMI ne préjuge pas de l'attribution du marché à l'issue de l'AORI, laquelle sera prononcée sur la base d'une offre technique et financière complète ;
- Le présent document a une valeur indicative sur les éléments de dimensionnement et de calendrier ; les éléments contractuels définitifs (montage, structure de rémunération — Recovery Fee, Concession Entry Premium éventuel, redevance fixe, Revenu Minimum Garanti et redevance variable —, durée et modalités d'exclusivité conditionnée de la concession) seront arrêtés dans le dossier d'AORI, à l'issue notamment de la finalisation des coûts de viabilisation du site.

11. Cadre juridique applicable

Le présent Appel à Manifestation d'Intérêt est lancé par la Société du Port à gestion Autonome de Toamasina (SPAT) conformément à la Loi n° 2016-055 du 25 janvier 2017 portant Code des Marchés Publics de la République de Madagascar, ainsi qu'aux textes réglementaires pris pour son application et aux prescriptions de l'Autorité de Régulation des Marchés Publics (ARMP).

Le montage contractuel envisagé s'inscrit par ailleurs dans le cadre posé par la Loi n° 2015-039 du 3 février 2016 sur le Partenariat Public-Privé et son décret d'application n° 2017-149, qui régissent notamment les modalités de sélection, de conclusion et de suivi des contrats de partenariat public-privé conclus par les personnes morales de droit public malgaches.

Le présent AMI constitue une étape de sourcing et de qualification préalable des candidats, distincte de la procédure d'Appel d'Offres Restreint International (AORI) qui suivra. Cette dernière sera conduite dans le respect intégral du Code des Marchés Publics, notamment de ses dispositions relatives à la mise en concurrence, à la transparence et à l'égalité de traitement des candidats.

Le régime fiscal et douanier applicable aux investisseurs, ainsi que les modalités de rapatriement des bénéfices pour les candidats étrangers, relèvent de la réglementation malgache en vigueur, notamment du régime prévu par l'Economic Development Board of Madagascar (EDBM), guichet unique de l'investissement. Le mode de règlement des différends applicable au contrat de concession (juridiction compétente ou arbitrage) sera précisé dans le dossier d'AORI.

Dispositions à intégrer dans le dossier d'AORI. Le contrat de concession issu de l'AORI comportera notamment : une clause de Force Majeure conforme au Code Civil malgache ; la désignation expresse du droit malgache comme loi applicable au contrat, en cohérence avec le Code des Marchés Publics ; un mécanisme de règlement des différends prévoyant une phase amiable préalable, puis, à défaut d'accord, un recours à l'arbitrage ou à la juridiction compétente ; ainsi que des dispositions précises sur la propriété des données produites dans le cadre de l'exploitation, en cohérence avec les principes non négociables relatifs aux données énoncés à la section 4.5 et les protections contractuelles de la section 4.4.

12. Glossaire des acronymes

AMI	Appel à Manifestation d'Intérêt
AML	Anti-Money Laundering — lutte contre le blanchiment de capitaux
AORI	Appel d'Offres Restreint International
ARMP	Autorité de Régulation des Marchés Publics (Madagascar)

5070 sayılı kanun gereğince güvenli elektronik imza ile imzalanmıştır. ID:405CD0429DB641405CD0. Bu kod ile http://evrak.tim.org.tr/ adresinden doğrulayabilirsiniz.

CAPEX	Capital Expenditure — dépenses d'investissement (infrastructure, équipements, systèmes)
Concession Entry Premium	Paiement initial éventuel versé par l'opérateur à la SPAT en contrepartie de l'octroi de la concession, distinct du remboursement du CAPEX parking (Recovery Fee)
Cure period / Step-in rights	Délai de remédiation accordé à l'opérateur en cas de manquement, et droit de la SPAT de reprendre temporairement la gestion de l'infrastructure en cas de défaillance grave et non corrigée
DFBOM / BOT / BTO	Design-Finance-Build-Operate-Maintain / Build-Operate-Transfer / Build-Transfer-Operate — montages contractuels de concession
EDBM	Economic Development Board of Madagascar — guichet unique de l'investissement
Gross Revenue	Chiffre d'affaires brut audité de l'ensemble des activités du périmètre concédé, base de calcul de la redevance variable
ICD	Inland Container Depot (Pilier 1 du programme PMLP-T)
KPI / SLA	Key Performance Indicator / Service Level Agreement — indicateurs et engagements de performance
OCR / RFID / ANPR	Optical Character Recognition / Radio-Frequency Identification / Automatic Number Plate Recognition — technologies d'identification et de suivi automatisé des véhicules
PCS	Port Community System — plateforme numérique portuaire (Pilier 5 du programme PMLP-T)
PMLP-T	Plateforme Multimodale Logistique et Portuaire de Toamasina
Recovery Fee	Redevance destinée au remboursement, par l'opérateur, du CAPEX imputable au Pilier 2 : construction du parking et de ses annexes, ainsi que, le cas échéant, une quote-part proportionnelle des infrastructures primaires communes indispensables à la desserte du site
RMG	Revenu Minimum Garanti — montant plancher dû par l'opérateur à la SPAT au titre des redevances variable et fixe, quel que soit le chiffre d'affaires réalisé
SPAT	Société du Port à gestion Autonome de Toamasina
TAS	Truck Appointment System — système de réservation de créneaux pour poids lourds
UBO	Ultimate Beneficial Owner — bénéficiaire effectif final (personne physique) exerçant le contrôle ultime d'une société candidate ou d'un membre du groupement

13. Annexes — modèles de documents

Les modèles ci-dessous sont fournis à titre indicatif pour faciliter la constitution du dossier de manifestation d'intérêt ; ils peuvent être reproduits sur papier à en-tête du candidat.

Annexe 1 — Modèle de lettre de manifestation d'intérêt

[Papier à en-tête du candidat]

À l'attention de la Société du Port à gestion Autonome de Toamasina (SPAT) — ami.spat@port-toamasina.mg

Objet : Manifestation d'intérêt — Sélection de l'Opérateur du Pilier 2 — PMLP-T

5070 sayılı kanun gereğince güvenli elektronik imza ile imzalanmıştır. ID:405CD0429DB641405CD0. Bu kod ile http://evrak.tim.org.tr/ adresinden doğrulayabilirsiniz.

Je soussigné(e) [Nom, prénom], agissant en qualité de [fonction] de la société [dénomination sociale, forme juridique, pays d'immatriculation] [— le cas échéant, mandataire du groupement composé de : (lister les membres)], déclare manifester l'intérêt de [ma société / notre groupement] à participer à la procédure de sélection de l'opérateur unique du Pilier 2 du programme PMLP-T, telle que décrite dans l'Appel à Manifestation d'Intérêt publié le 8 septembre 2026.

[Ma société / notre groupement] certifie l'exactitude des informations et documents joints à la présente, et s'engage à participer, si présélectionné(e), à l'Appel d'Offres Restreint International (AORI) qui suivra.

Fait à [lieu], le [date] Signature et cachet : _____

Annexe 2 — Modèle de déclaration de groupement (le cas échéant)

Les membres soussignés déclarent constituer un groupement en vue de répondre au présent AMI et, le cas échéant, à l'AORI qui suivra :

- [Membre 1 — dénomination, pays d'immatriculation] — mandataire du groupement ;
- [Membre 2 — dénomination, pays d'immatriculation] ;
- [Membre n — dénomination, pays d'immatriculation].

Le mandataire est habilité à représenter l'ensemble des membres pour toute correspondance avec la SPAT dans le cadre de la présente procédure. La répartition des rôles et responsabilités entre membres sera précisée au stade de l'AORI.

Fait à [lieu], le [date] Signatures de chaque membre : _____

Annexe 3 — Modèle d'attestation de non-exclusion des marchés publics

Je soussigné(e) [Nom, prénom, fonction], représentant [dénomination sociale], atteste sur l'honneur que [ma société / notre groupement] :

- n'est pas visé(e) par une mesure d'exclusion, de suspension ou d'interdiction de soumissionner aux marchés publics, prononcée par une autorité malgache ou internationale ;
- est à jour de ses obligations fiscales et sociales dans son pays d'immatriculation ;
- n'a fait l'objet d'aucune condamnation pour corruption, fraude ou pratique anticoncurrentielle dans le cadre de l'exécution d'un marché public au cours des cinq dernières années.

Fait à [lieu], le [date] Signature et cachet : _____

Annexe 4 — Modèle de déclaration UBO, conflits d'intérêts et conformité AML

Je soussigné(e) [Nom, prénom, fonction], représentant [dénomination sociale], déclare :

- l'identité complète des bénéficiaires effectifs (Ultimate Beneficial Owners, UBO) de [ma société / notre groupement], à savoir toute personne physique détenant, directement ou indirectement, le contrôle final de la société ou d'une participation significative dans son capital [liste jointe] ;
- l'absence de conflit d'intérêts entre [ma société / notre groupement], ses dirigeants ou ses UBO, d'une part, et la SPAT, ses dirigeants ou ses agents, d'autre part ; ou, à défaut, la description précise de tout lien de nature à créer un tel conflit ;
- l'engagement de [ma société / notre groupement] à se conformer aux standards internationaux de lutte contre la corruption et le blanchiment de capitaux (Anti-Money Laundering, AML) dans le cadre de sa participation à la présente procédure et, le cas échéant, à l'exécution du contrat de concession.

Fait à [lieu], le [date] Signature et cachet : _____

5070 sayılı kanun gereğince güvenli elektronik imza ile imzalanmıştır. ID:405CD0429DB641405CD0. Bu kod ile http://evrak.tim.org.tr/ adresinden doğrulayabilirsiniz.