

OK
22 MAI 2028

AVIS D'APPEL A MANIFESTATION D'INTERET N° 001/AMI/APN/2023 DU 22 MAI 2028
POUR LA PRE-SELECTION DES CONSULTANTS EN VUE LA REALISATION DE L'ETUDE SUR
L'OPERATIONNALISATION DE LA COMPLEMENTARITE DES PORTS CAMEROUNAIS DE L'AUTORITE
PORTUAIRE NATIONALE (APN)

1. Contexte et justification

Etablissement Public à caractère Administratif et Technique, doté de la personnalité juridique et de l'autonomie financière, l'Autorité Portuaire Nationale (APN) a été créée par la Loi n° 98/021 du 24 décembre 1998 portant organisation du secteur portuaire du Cameroun et organisée par le Décret n°99/126 du 15 juin 1999, modifié par le Décret n°2019/172 du 05 avril 2019.

La mission principale de l'Autorité Portuaire Nationale (APN)¹ est la mise en œuvre de la politique portuaire nationale telle que définie par l'Etat, ceci notamment par le truchement de la planification du développement portuaire au Cameroun.

A ce titre, l'APN a élaboré en 2009, le Schéma Directeur Portuaire National (SDPN) du Cameroun par le biais du Groupement de bureau d'études BCEOM / INECOR.

Ce document se voulait être la référence en matière d'identification, de prévision, d'organisation et de distribution spatiale des aménagements portuaires sur l'ensemble du territoire national, de planification et de programmation (à court, moyen et long termes) des investissements retenus. Il devait permettre de donner une réponse aux réflexions sur le choix des sites des futurs ports en eaux profondes identifiés à l'époque, à savoir : Kribi et Limbé.

Au-delà de la détermination et de l'affectation des projets spécifiques aux sites portuaires retenus les plus opportuns, il devait permettre de concevoir et d'organiser l'ensemble de la façade maritime du pays, considérée comme un complexe portuaire unique, en planifiant les aménagements à divers horizons autour des trois pôles majeurs que sont Douala, Kribi et Limbé.

Rendu à mi – parcours de la période de référence de son implémentation, la situation et le contexte ont considérablement évolué avec entre autre :

- Le Gouvernement Camerounais qui a formulé une vision globale de développement à moyen et long termes, « **Cameroun Vision 2035** », basée sur les principes de justice, responsabilité, solidarité et participation. Ceci est traduit dans le document de Stratégie Nationale de Développement à l'Horizon 2030, dit SND30 ;
- Le secteur des transports, en particulier maritime et portuaire a connu des mutations significatives, avec notamment :
 - La restructuration et la modernisation de l'outil de production au port de Douala entraînant de ce fait l'accroissement considérable du trafic ;
 - la construction et l'entrée en fonctionnement du port en eaux profondes de Kribi ;
 - la réorganisation du Port Autonome de Limbé et l'actualisation de son étude de faisabilité, toutes choses qui augurent sa construction imminente et son entrée en exploitation à court terme ;
 - le projet de réhabilitation et de modernisation du port fluvial de Garoua. 

¹ Cf. article 3 du Décret du 05 avril 2019 portant réorganisation de l'APN. 

Dans le cadre du bilan de la mise en œuvre des recommandations et orientations du précédent SDPN en vue de son actualisation, la mise en cohérence de la distribution spatiale des infrastructures portuaires en tenant compte des spécificités propres à chaque site portuaire et la nécessité d'un développement harmonieux, équilibré et cohérent du système portuaire camerounais, impose la réflexion sur l'opérationnalisation de la complémentarité des ports du Cameroun. Il s'agit d'analyser tous les moyens et méthodes de convergence des ports camerounais en vue de mitiger toutes formes de concurrence nocive à l'économie et au développement portuaire national.

2. Objectifs

2.1 Objectif global

La présente étude a pour objectif, l'analyse approfondie de l'offre portuaire du Cameroun pour identifier les points de convergence et de complémentarité d'une part, et en dégager les moyens et méthodes de l'opérationnalisation de ladite complémentarité à travers : des actions, des procédures et le séquençement de l'opérationnalisation d'autre part, tout ceci en vue d'une optimisation des choix stratégiques et de la programmation des investissements dans le secteur portuaire.

Ainsi, l'APN disposera-t-elle d'un guide d'orientation du développement portuaire national vers un équilibre permettant au Cameroun de faire face à toutes les éventualités en matière d'offre portuaire.

Ce guide d'orientation sera mis à contribution par l'APN dans le cadre de l'actualisation du Schéma Directeur Portuaire National du Cameroun dont elle est en charge.

2.2 Objectifs spécifiques

L'étude sur l'opérationnalisation de la complémentarité des ports du Cameroun, dans le cadre de l'aménagement du territoire, permettra d'atteindre les objectifs spécifiques ci – après :

1. L'identification des sites portuaires en exploitation au Cameroun et ceux projet afin d'en dégager les particularités (position géographique, caractéristiques, spécificités, exploitation, etc.) ;
2. L'état des lieux/analyse des infrastructures (infrastructures de dessertes et connectivité à l'hinterland) actuelles sur les points portuaires répertoriés compte tenu du fait que l'infrastructure ont un lien direct sur les services qui peuvent être rendus ;
3. L'analyse diagnostic de l'économie du Cameroun, de l'offre et de la demande du transport maritime au Cameroun ainsi que de la dynamique du transport maritime au Cameroun face à la concurrence dans la Sous-région ;
4. la mise en évidence des points de complémentarité et l'analyse SWOT y relative ;
5. la mise en évidence des actions et procédures permettant une opérationnalisation efficace et efficiente de la complémentarité des ports en prenant en compte les 4 piliers fondamentaux ci-après : le pilier de la compétitivité, le pilier social et humain, le pilier environnemental et écosystémique et enfin, le pilier sécurité/sûreté.
6. Propositions.

3. Consistance des prestations

Les prestations à réaliser dans le cadre de l'étude sur l'opérationnalisation de la complémentarité des ports du Cameroun, sans être limitées, se présentent comme suit :



3.1. Etat des lieux de la Gouvernance portuaire et des infrastructures portuaires au Cameroun

Le Consultant fera une description du cadre institutionnel qui régit la gestion et l'exploitation portuaire au Cameroun, depuis l'Office National des Ports du Cameroun (ONPC) jusqu'aux Organismes Portuaires Autonomes (OPA), en rappelant la réforme portuaire et en présentant la situation actuelle.

❖ Identification des points portuaires en exploitation au Cameroun (position géographique, caractéristiques, spécificités, exploitation, etc.)

Le consultant fera une analyse bibliographique des études et travaux d'aménagements menés au sein de la façade maritime du Cameroun pour en dégager la situation de l'offre portuaire. Il mentionnera les autres points portuaires significatifs.

Le Consultant fera une description des installations portuaires et des zones de débarquements existantes sur la façade maritime du Cameroun.

Il établira une fiche technique des terminaux existants ainsi que les points de débarquement existants depuis le Rio Del Rey (BAKASSI) à l'embouchure du NTEM (Campo). Les informations attendues concerneront :

- L'identification des terminaux et des points de débarquement ou de cabotage éventuel ;
- Les caractéristiques techniques et fonctionnelles des installations ;
- L'état des lieux physique et technique des installations.

Un rapport photographique contenant des images suffisamment représentatives de chaque installation et zones de débarquement sera produit.

Il fera une identification et/ou confirmation des sites portuaires potentiels ((position géographique, caractéristiques, spécificités, exploitation, etc.).

❖ Etat des lieux/analyse des infrastructures (infrastructures de dessertes et connectivité à l'arrière-pays) actuelles sur les points portuaires répertoriés compte tenu du fait que l'infrastructure a un lien direct sur les services qui peuvent être rendus ;

Le Consultant devra dans son analyse, tenir compte de la vision selon laquelle la planification et le développement des infrastructures portuaires au Cameroun devraient s'inscrire dans la stratégie sous-régionale du positionnement sur la Côte Ouest Africaine (COA) face aux autres ports existants afin d'en tirer le meilleur avantage. Il devra ressortir l'impact de la proximité des infrastructures sur la concurrence et dégager les enjeux de leur complémentarité.

3.2. Analyse diagnostique de l'économie du Cameroun², de l'offre de transport maritime au Cameroun ainsi que de la dynamique de la demande de transport maritime au Cameroun face à la concurrence dans la sous-région.

❖ Elaboration des prévisions de trafic du Cameroun

Le Consultant fera une analyse de l'environnement portuaire et maritime sur le plan national et sous régional en faisant ressortir les tendances structurelles qui risquent d'impacter positivement ou

² Productions agricoles, industrielles, minières



négalement les activités des ports du Cameroun. Il pourra s'inspirer à cet effet des résultats des études existantes.

Il fera une analyse de l'environnement économique et industriel de la circonscription littorale du Cameroun et de son territoire d'influence.

D'un point de vue macro-économique, il reprendra les conclusions des études générales portant sur le contexte macro-économique au Cameroun et en zone CEMAC (notamment les rapports du FMI et de la Banque Mondiale) et les documents de politique nationale (SND30, Plan Directeur d'Industrialisation...).

Ainsi donc, le Consultant fera :

- une présentation résumée du contexte économique actuel du Cameroun, de la structure de son économie, de l'évolution démographique du pays et la répartition de la population ;
- une présentation de la répartition des activités économiques sur le plan agricole, forestier, énergétique et industriel, et minier ;
- une analyse du trafic portuaire du Cameroun selon les différents types de produit (vrac, liquide, conventionnel,...) notamment en ce qui concerne:
 - l'évolution du trafic ,
 - la structure du trafic export,
 - la structure du trafic import,
 - le trafic de transit,
 - le trafic par mode de conditionnement,
 - le trafic de conteneurs,
 - le trafic de navires.
- une analyse du trafic maritime sur la COA relativement au marché régional de conteneurs et de transbordement. A cette fin, il procédera à :
 - l'analyse du shipping conteneurs :
 - une offre variée et dominée par deux opérateurs ;
 - les services porte-conteneurs (PC) spécialisés ;
 - les services ro-ro et conteneurs ;
 - les services polyvalents ;
 - les services feeders locaux.
 - l'analyse du trafic régional de conteneurs :
 - une croissance régionale à 2 chiffres ;
 - le poids prédominant de certains ports (Abidjan, Lomé, Téma, Pointe-Noire et du Nigeria) ;
 - le développement du trafic de transbordement.
 - l'analyse des les projections du trafic régional de conteneurs :
 - le trafic hors transbordement ;
 - le trafic de transbordement.
 - l'analyse du potentiel de trafic de transbordement au Cameroun :
 - quel avenir portuaire pour le Cameroun ;
 - le trafic prévisionnel de transbordement au Cameroun.

❖ ***Analyse de la dynamique de la demande de transport maritime au Cameroun face à la concurrence dans la Sous-région***

Il s'agira pour le Consultant d'étudier les perspectives de l'évolution de l'offre portuaire régionale, notamment celle de la COA afin de positionner les ports camerounais dans cet environnement fortement concurrentiel. &



Il procèdera à :

- l'analyse de l'offre portuaire régionale pour conteneurs :
 - l'offre des quais et terre-pleins pour conteneurs ;
 - les contraintes de tirant d'eau ;
 - les besoins d'évolution de l'offre portuaire régionale.
- l'examen de l'évolution de la taille des navires :
 - les navires porte-conteneurs ;
 - les autres navires.

3.3. Mise en évidence des points de convergence/complémentarité des ports (y compris une analyse SWOT)

Le consultant devra faire ressortir les différents points existants de convergence des différents ports et les analyser. De même, il devra faire ressortir le cas échéant, les intérêts communs des ports afin de pouvoir identifier les actions à mener en synergie dans le cadre de la réalisation desdits intérêts.

A cet effet, il devra au préalable faire un état des lieux des actions/processus/mesures existantes pour l'opérationnalisation de la complémentarité des ports (Douala et Kribi en l'occurrence).

3.4. Actions, procédures pour une opérationnalisation efficace de la complémentarité des ports

Il s'agira pour le Consultant, de dégager les actions et/ou processus à mettre en place de façon intégrée entre les ports afin de créer une synergie entre ces derniers, voire une cohabitation harmonieuse et mutuellement bénéfique. Il devra dégager tous les moyens à mettre en œuvre pour la promotion de la complémentarité des ports ainsi que leurs impacts.

Le Consultant devra prendre en compte dans son travail, le triptyque portuaire ci-après : l'arrière-pays du port), le foreland (avant-pays du port) et l'espace portuaire proprement dit.

De plus le Consultant devra :

- proposer des actions/procédures/mesures d'opérationnalisation en prenant en compte la taille des différents ports, leur situation géographique, leur nature, leurs caractéristiques, etc. ;
- proposer des actions/procédures/mesures d'opérationnalisation en prenant en compte les 4 piliers fondamentaux que sont : le pilier de la compétitivité, le pilier social et humain, le pilier environnemental et éco-systémique et enfin, le pilier sécurité/sûreté ;
- proposer un plan d'exécution desdites actions (court, moyen ou long terme);
- faire ressortir les avantages et/ou difficultés liées à la mise en œuvre des actions/mesures proposées.

3.5. Propositions

Le Consultant formulera les résultats de ses analyses et donnera des orientations qui pourront être des éléments de base à l'actualisation du Schéma Directeur Portuaire National.

5. PARTICIPATION ET ORIGINE

Le présent avis d'appel à manifestation d'intérêt s'adresse aux Consultants installés au Cameroun disposant des ressources nécessaires et justifiant d'une expertise avérée dans la réalisation des prestations similaires.

De manière spécifique, les qualifications ci-après sont requises :



- Etre un consultant installé au Cameroun ;
- Justifier des capacités administratives, techniques et financières requises et notamment :
 - Présenter un dossier administratif conforme aux spécifications sus évoquées ;
 - Disposer du matériel et du personnel compatible avec les prestations à réaliser ;
 - Justifier d'une bonne expérience dans la réalisation des projets similaires.

6. Termes de Référence de la consultation

Les Termes de Référence relatifs à la réalisation de l'Etude sur l'opérationnalisation de la complémentarité des ports camerounais de l'Autorité Portuaire Nationale peuvent être retirés auprès de la Sous-Direction des Affaires Communes, des Marchés et des Assurances de l'APN :

Immeuble CAA (1^{er} étage, Porte 05), Boulevard du 20 Mai 1972
BP 11538 Yaoundé Tél. (237) 222 23 73 16 / 222 23 73 17
Fax. (237) 222 23 73 14

7. Dossier de candidature

Chaque candidat devra fournir les pièces ci-après, présentées en deux (02) parties, rédigées en français ou en anglais, produites en quatre (04) exemplaires dont un (01) original et trois (03) copies marqués comme tels, contenues dans une enveloppe fermée et scellée, ne comportant ni cachet, ni indication sur l'identité du soumissionnaire.

La première enveloppe dite « enveloppe A » portera la mention « Pièces administratives » et contiendra les documents ci-après :

1. Un accord de groupement, le cas échéant ;
2. Une attestation de non faillite établie par le Tribunal de Première Instance datant de moins de trois (03) mois précédant la date de remise des offres ;
3. Une attestation d'immatriculation timbrée en cours de validité ;
4. Une attestation de non redevance signée par le Directeur Général des Impôts ;
5. Une photocopie du registre de commerce ;
6. Une attestation de domiciliation bancaire du Cabinet délivrée une banque de premier ordre ou une compagnie d'assurance agréée par le Ministère en charge des Finances de la République du Cameroun ;
7. Un plan de localisation du Cabinet assorti de la certification sur l'honneur par le Consultant lui-même de l'exactitude des informations fournies ;
8. Tout autre document administratif lié à la qualité du soumissionnaire (facultatif).

La deuxième enveloppe dite « enveloppe B » portera la mention « offre technique ». Elle contiendra les documents relatifs à la compétence et aux références générales des soumissionnaires placés dans l'ordre indiqué dans le tableau :



N°	Documents	Opérations à réaliser	Authentification
B1	Reference de l'entreprise	Une brève description du Consultant et un aperçu de son expérience dans le cadre des missions similaires	les membres de l'équipe du Consultant devront justifier avoir effectué au moins deux (02) prestations similaires déjà exécutées au cours des cinq (05) dernières années avec copies des marchés/lettres commandes (première et dernière page) ou bons de commande et des PV de réception.
B.2	Proposition technique	-un descriptif de la méthodologie et du plan de travail proposés pour accomplir la mission ; -un calendrier, le planning et le délai d'exécution des prestations.	-Document paraphé, daté, signé et cacheté à la dernière page. -attestation de bonne connaissance dans les domaines de l'exploitation portuaire, de l'économie des transports et de la qualité.
B.3	Personnel clé	Le Consultant devra fournir la liste et le personnel clé compétent et jugé nécessaire à mobiliser pour la réalisation de cette prestation et définir les affectations proposées.	-CV avec photo datant de moins de trois (03) mois et signé -copie certifiée conforme du diplôme -la définition des tâches.
B4	Présentation	Le document doit être bien présenté et les différentes parties séparées par un intercalaire de couleur autre que le blanc.	

8. EVALUATION DES OFFRES, SELECTION DES CANDIDATS ET PUBLICATION DES RESULTATS

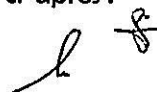
Les dossiers de candidature seront évalués suivant les critères ci-après :

8-1 Critères éliminatoires

- 1- Fausse déclaration, substitution ou falsification de documents ou documents non authentiques ;
- 2- Note de qualification technique inférieure à 80 pts/100.

8-2 Critères essentiels de notation des dossiers techniques

L'évaluation technique se fera sur cent (100) points sur la base des critères ci-après :



N°	documents	Opérations à réaliser	points
B1	Reference de l'entreprise	-Nombre d'études similaires réalisés en général (05 points) - nombre d'études architecturales réalisées (05 points) (01 point par études effectivement réalisées) - Ancienneté du cabinet (03 points)	sur 13
B2	Méthodologie de travail et organisation	-Un descriptif de la méthodologie (15 points) -un plan de travail proposé pour accomplir la mission assortie d'un calendrier, du planning et du délai d'exécution des prestations (10 points)	sur 25
B3	Personnel clé	Un Chef de Mission : Expert portuaire, en gestion et exploitation portuaire, niveau Bacc+5, 15 ans d'expérience; - diplôme :10 points - Expérience : *10-15 ans03 points * supérieur à 15 ans05 points Expert en logistique et transport : en logistique maritime et portuaire, niveau Bacc+5, 10 ans d'expérience dont diplôme 8 points et expérience 5 points Expert en planification stratégique : du développement économique régional à composante multi-sectorielles (industrie, urbanisme, infrastructures notamment routières, ferroviaires et surtout portuaires) niveau Bacc+5, 15 ans d'expérience 10 points diplôme 5 points expérience de 15 ans 2 points moins de 15 ans Expert en ingénierie financière : Analyste financier, expert en montage et modèle de financement des projets d'infrastructures, niveau Bacc+5, 10 ans d'expérience 10 points pour le diplôme et 5 points pour l'expérience de 10 ans 2 point pour moins de 10 ans.	sur 60
B4	Présentation du dossier	-Sommaire général (0,50 point) -pièce classée dans l'ordre du sommaire (0,50 point) -lisibilité (0,50 point) -intercalaire de couleur (0,25 point) -reliure (0,25 point)	sur 02

Seul les candidats qui auront totalisés, à l'issue de l'évaluation, une note technique au moins égale à quatre-vingt (80) sur cent (100) seront retenus et admis à concourir à l'Appel d'Offres National Restreint qui sera lancé selon les règles de procédures définies par les décrets et arrêtés en vigueur en République du Cameroun et notamment le décret N° 2018/366 du 20 juin 2018 portant Code des Marchés Publics.

9. Durée de la mission

La durée de la mission est de six (06) mois non compris les délais d'approbation des rapports d'étape.

10. Dépôt des Dossiers d'appel à Manifestation d'Intérêt

Les Dossiers d'Appel à Manifestation d'Intérêt, rédigés en français et/ou en anglais, en quatre (04) exemplaires dont un (01) original et trois (03) copies respectivement marquées comme telle, devront être déposés sous pli fermé à la Sous-Direction des Affaires Communes, des Marchés et des Assurances, Immeuble CAA (1^{er} étage, Porte 05), Boulevard du 20 mai, BP 11538 Yaoundé Tél: (237) 222 23 73 16 / 222 23 73 17, Fax: (237) 222 23 73 14 au plus tard le 30 juin 2023 à 17 heures précises, heure locale et intitulé :

**« AVIS D'APPEL A MANIFESTATION D'INTERET
N°004/AMI/APN/2023 DU
POUR LA PRE-SELECTION DES CONSULTANTS EN VUE DE LA REALISATION DE
L'ETUDE SUR L'OPERATIONNALISATION DE LA COMPLEMENTARITE DES PORTS
CAMEROUNAIS DE L'AUTORITE PORTUAIRE NATIONALE (APN) »**

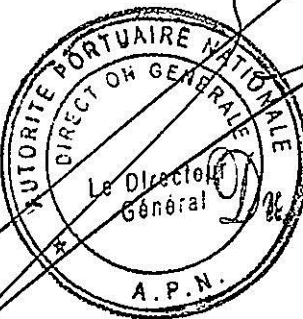
11. Renseignements complémentaires

Des renseignements complémentaires peuvent être obtenus aux heures ouvrables à l'adresse ci-après :

Sous-Direction des Affaires Communes, des Marchés et des Assurances, Autorité Portuaire Nationale, 1^{er} étage Porte n°05 Immeuble CAA, Boulevard du 20 mai BP 11 538 Yaoundé Téléphone fixe : 222 23 73 16 / 222 23 73 17, Fax : 222 23 73 14.

Yaoundé, le 22 mai 2023

LE DIRECTEUR GENERAL

 D. Eboupetke Louis

RESIDENCE DE LA REPRESENTATION AU CAMEROUN
AGENCE DE REGULATION DES MARCHES PUBLICS
ARMP
CENTRE REGIONAL DE REGULATION DU CENTRE

Projet Assignés N° 936
12 MAI 2023

NOTICE OF CALL FOR EXPRESSION OF INTEREST
No. 004/AMI/APN/2023 OF 22 MAY 2023
FOR THE PRE-SELECTION OF CONSULTANTS TO CARRY OUT THE
STUDY ON THE OPERATIONALISATION OF THE COMPLEMENTARITY
OF CAMEROONIAN PORTS OF THE NATIONAL PORTS AUTHORITY
(APN)

1. Context and justification

The National Ports Authority is a public Administrative and Technical establishment endowed with a legal personality and financial autonomy. It was created by Law No. 98/021 of 24th December 1998 on the organisation of the port sector in Cameroon and reorganised by Decree No. 99/126 of 15 June 1999, amended by Decree No. 2019/172 of April 5, 2019.

The main mission of the National Ports Authority (APN)¹ is the implementation of the national port policy as defined by the State, by proceeding with the planning of the national port development.

In this regard, APN developed in 2009, the National Port Master Plan (NPMP) of Cameroon through the BCEOM / INECOR consultancy group.

This document was intended to be the reference in terms of identification, forecasting, organisation and spatial distribution of port facilities throughout the national territory, planning and programming (short, medium and long term) of the investments selected. It was intended to provide a response to the reflections on the choice of sites for the future deep seaports identified at that time, namely: Kribi and Limbe.

Beyond the determination and allocation of specific projects to the most appropriate port sites, it was to enable the conception and organisation of the country's entire maritime façade, considered as a single port complex, by planning developments at various horizons around the three major poles of Douala, Kribi and Limbe.

At the halfway point of the reference period, the situation and context have evolved considerably and are as follows:

- The Cameroonian Government has formulated a global vision of medium and long-term development, "**Cameroon Vision 2035**", based on the 

¹ Cf. article 3, Decree of 05 April 2019 on the reorganisation of APN.

- principles of justice, responsibility, solidarity and participation. This is reflected in the document of National Development Strategy by 2030, known as NDS30 ;
- The transport sector, in particular the maritime and port sector, has undergone significant changes, including :
 - The restructuration and modernization of port facilities that has led to a considerable increase in traffic at the Port of Douala ;
 - The construction and beginning of operations of the deep seaport of Kribi ;
 - The reorganisation of the Limbe Autonomous Port and the updating of its feasibility study, all of which augur well for its imminent construction and entry into operation in the short term.
 - The Garoua river port rehabilitation and modernisation project

Within the framework of the implementation of the recommendations and orientations of the previous NPMP with a view to its updating, the coherence of the spatial distribution of port infrastructures taking into account the specificities of each port site and the need for a harmonious, balanced and coherent development of the Cameroonian port system, imposes the reflection on the issue of the complementarity of the ports of Cameroon. It is a question of analysing all the possibilities of convergence of Cameroonian ports in order to mitigate all forms of competition harmful to the economy and to the national port development.

2. Objectives of the study

2.1. General objective

The objective of this study is to carry out an in-depth analysis of the port offer of Cameroon in order to identify the points of convergence and complementarity on the one hand, and to identify the means and methods for the operationalisation of the said complementarity through: actions, procedures and the sequencing of operationalisation on the other hand, all this with a view to optimising strategic choices and the programming of investments in the port sector.

As such, APN will have an orientation guide for national port development towards a balance allowing Cameroon to face all eventualities in terms of port services offer.

This orientation guide will be used by APN as part of the update of the Cameroon National Port Master Plan for which it is responsible.



2.2. Specific objectives

The study on the operationalisation of the complementarity of Cameroonian ports within the framework of land planning, will enable to reach the following specific objectives:

1. Identification of the port areas in operation in Cameroon as well as ongoing projects in order to point out the particularities (geographical position, characteristics, specifications, operation, etc.);
2. The inventory/analysis of current infrastructure (service infrastructure and connectivity to the hinterland) at the listed ports, given that the infrastructure has a direct link to the services that can be provided;
3. The diagnostic analysis of Cameroon's economy, the supply and demand of maritime transport in Cameroon as well as the dynamics of maritime transport in Cameroon with regard to competition in the Sub-region;
4. Highlighting the points of complementarity and the related SWOT analysis
5. the highlighting of actions and procedures allowing an effective and efficient operationalisation of the complementarity of the ports by taking into account the four fundamental pillars below: the pillar of competitiveness, the social and human pillar, the environmental and ecosystem pillar and finally, the security/safety pillar
6. Proposals

3. Consistency of the service

The services to be carried out within the framework of the study on the operationalisation of the complementarity of Cameroonian ports, without being limited, are as follows:

3.1 Inventory of port governance and port facilities in Cameroon

The Consultant will describe the institutional framework governing port management and operation in Cameroon, from the "*Office National des Ports du Cameroun*" (ONPC) to the Autonomous Port Organisations (OPAs). He shall also highlight the port reform and present the current situation.

❖ Identification of the port sites in operation in Cameroon (geographical position, characteristics, specificities, operation, etc.)

The consultant will carry out a bibliographical analysis of the studies and development works carried out within the maritime façade of Cameroon in order to identify the situation of the port offer. He will mention the other significant port sites.

The Consultant will provide a description of the existing port facilities and offloading areas on the Cameroonian coastline.



He will draw up a technical report of the existing terminals as well as the existing offloading points from the Rio Del Rey (BAKASSI) to the mouth of the NTEM (Campo). The expected information will focus on:

- The identification of the terminals and offloading points or possible cabotage;
- The technical and functional characteristics of the facilities;
- The physical and technical condition of the facilities.

A photographic report containing sufficiently representative images of each facility and offloading areas shall be produced.

It shall identify and/or confirm potential port sites (geographical position, characteristics, specificities, operation, etc.).

❖ *Inventory/analysis of current infrastructure (service infrastructure and connectivity to the hinterland) at the ports listed, given that the infrastructure has a direct link to the services that can be provided;*

In his analysis, the consultant must consider the vision of the planning and development of port infrastructures in Cameroon within the sub-regional strategy of positioning on the West African Coast (WAC) with regard to other existing ports in order to make the most of it. He should highlight the impact of the proximity of infrastructures on competition and identify the challenges of their complementarity.

3.2. Diagnostic analysis of the economy of Cameroon², the offer of maritime transport in Cameroon as well as the dynamics of the demand for maritime transport in Cameroon with regard to competition in the Sub-region.

❖ Elaboration of traffic forecast for Cameroon

The consultant will carry out an analysis of the port and maritime environment at the national and sub-regional levels, highlighting the structural trends that are likely to have a positive or negative impact on the activities of Cameroon's ports. To this end, he can get inspiration from the results of existing studies.

He will analyse the economic and industrial environment of the coastal district of Cameroon and its territory of influence: 

² agricultural, industrial and mining production



From a macro-economic point of view, he will take up the conclusions of general studies on the macro-economic context in Cameroon and in the CEMAC zone (notably the IMF and World Bank reports) and national policy documents (NDS30, Industrialization Master Plan...).

As such,

- The Consultant will make a summary presentation of the current economic context of Cameroon, the structure of its economy, the demographic evolution of the country and the distribution of the population.
- He will also make a presentation of the distribution of economic activities in terms of agriculture, forestry, energy and industry, and mining ;
- An analysis of port traffic in Cameroon according to traffic type (bulk, liquid, conventional...) namely with regard to:
 - the evolution of port traffic,
 - the structure of export traffic,
 - the structure of import traffic,
 - transit traffic,
 - traffic by mode of packaging,
 - container traffic,
 - ship traffic.
- An analysis of maritime traffic on the WAC in relation to the regional container and transshipment market. To this end, it will:
 - analyse container shipping :
 - a varied offer dominated by two operators;
 - specialised container ship (CS) services;
 - Ro-Ro and container services;
 - multipurpose services ;
 - local feeder services
 - analysis of regional container traffic
 - a regional growth in 2 digits
 - the predominant weight of some ports (Abidjan, Lomé, Tema and Nigeria);
 - the development of transshipment traffic.
 - analysis of regional container traffic projections:
 - traffic excluding transshipment;
 - transshipment traffic.



- analysis of the potentials for transshipment traffic in Cameroon
 - what future for Cameroonian ports;
 - the projected transshipment traffic for Cameroon.

❖ *Analysis of the dynamics of the demand for maritime transport in Cameroon with regard to competition in the sub-region*

The consultant will study the trend on the evolution of the regional port offer particularly that of the WAC in order to position Cameroonian ports in this highly competitive environment.

He will carry out :

- the analysis of the regional port offer for containers :
 - the offer of quays and platforms for containers ;
 - the draught constraints ;
 - The needs of the growing regional port offer.
- The examination of the growing size of ships :
 - Container vessels ;
 - Other vessels.

3.3. Highlighting points of convergence/complementarity between ports (including a SWOT analysis)

The consultant will have to highlight the different existing points of convergence of the different ports and analyse them. Similarly, he will have to highlight if necessary, the common interests of the ports in order to be able to identify the actions to be carried out in synergy for the realisation of the said interests.

To this effect, he would first make an inventory of existing actions/processes/measures for the operationalisation of ports complementarity (Douala and Kribi in this case).

3.4. Actions, procedures for an efficient operationalisation of the complementarity of the ports

The consultant will have to identify the actions and/or processes to be put in place in an integrated manner in order to create a synergy between the ports and even a harmonious and mutually beneficial cohabitation. He will have to identify all the means to be put in place for the promotion of the complementarity of the ports as well as their impacts.

Sl

The consultant will have to take into account the port trilogy here below : the hinterland (inland of the port), the foreland (forefront of the port) and the port area itself.

In addition, he shall :

- propose operationalisation actions/procedures/measures while taking into account the size of the different ports, their geographical location, their nature, their characteristics etc. ;
- propose operationalisation actions/procedures/measures while taking into account the 4 fundamental pillars which are : the competitiveness pillar, the social and human pillar, the environmental and ecosystematic pillar and lastly the security/safety pillar;
- propose an implementation plan for the said actions (short, medium or long term) ;
- highlight the advantages and/or difficulties related to the implementation of the proposed actions/measures.

3.5. Proposals

The consultant will present the results of his analyses and will give orientations which could be basic elements for the update of the National Port Master Plan.

4- PARTICIPATION AND ORIGIN

This call for expressions of interest is addressed to Consultants based in Cameroon who have the necessary resources and who can demonstrate proven expertise in the provision of similar services.

Specifically, the following qualifications are required :

- Be a consultant based in Cameroon ;
- Justify administrative, technical and financial capacities required and in particular :
- Present an administrative file in conformity with the above-mentioned specifications ;
- Have the equipment and personnel compatible with the services to be provided ;
- Prove to have a good experience in the implementation of similar projects.

5. Terms of reference of the consultation

The Terms of Reference relating to the study on the operationalisation of the complementarity of Cameroonian ports of the National Ports Authority can be

obtained from the Sub-Department of Supplies, Contracts and Insurance of APN:

**CAA building (1st floor, Room 05), 20 May Avenue
P O Box 11538 Yaounde Tel: (237) 222 23 73 16 / 222 23 73 17
Fax (237) 222 23 73 14**

6. Constitution of the Tender file

Each candidate shall provide the following documents, submitted in two (2) parts, drafted in French or English, produced in four (4) copies, one (01) original and three (03) copies marked as such, contained in a closed and sealed envelope, bearing neither a stamp nor an indication of the identity of the tenderer.

The first envelope called « **envelope A** » shall be marked "Administrative Documents" and shall contain the following documents:

1. A grouping agreement, if applicable ;
2. A certificate of non-bankruptcy issued by the Court of First Instance dated less than three (03) months prior to the date of submission of tenders;
3. A valid stamped attestation of taxpayers registration ;
4. A certificate of non-indebtedness signed by the Director General of Taxation;
5. A photocopy of business registration ;
6. A certificate of bank domiciliation of the firm issued by a first-class bank or an insurance company approved by the Ministry in charge of Finance of the Republic of Cameroon ;
7. A map of the firm's location together with a sworn statement by the Consultant that the information provided is accurate ;
8. Any other administrative document related to the quality of the bidder (optional).

The second envelope, known as « **envelope B** » shall be marked "Technical Bid". It will contain documents relating to the competence and general references of the tenderers placed in the order indicated in the table : 



N°	Documents	Operations to be carried out	Authentication
B1	Reference of the firm	A brief description of the Consultant and an outline of his experience in similar assignments	The members of the Consultant's team shall provide evidence of having performed at least two (02) similar assignments in the last five (05) years, with copies of contracts/letter of orders (first and last page) or purchase orders and acceptance reports.
B.2	Technical proposal	-a description of the methodology and work plan proposed to accomplish the mission ; - a timetable, schedule and deadline for the execution of the services.	- Document initialled, dated, signed and sealed on the last page. - A certificate of good knowledge in the fields of port operations, transport economics and quality.
B.3	Key personnel	The Consultant shall provide a list or key personnel who are competent and deemed necessary to be mobilized for the execution of this service and define the proposed assignments.	- CV with photo dated within three (03) months and signed -Certified copy of the diploma -the definition of the tasks.
B4	Presentation	The document should be well presented and the different parts separated by a different coloured spacer other than white.	

7. EVALUATION OF BIDS, SELECTION OF CANDIDATES AND PUBLICATION OF RESULTS

Applications will be evaluated according to the following criteria :

7.1 Eliminator criteria

- 1- False statement, substitution or falsification of documents or non-authentic documents ;
- 2- Technical qualification score below 80 pts/100.

7.2 Essential criteria for rating the technical files

The technical evaluation will be based on one hundred (100) points on the basis of the following criteria :

Only the candidates who will have totalled, at the end of the evaluation, a technical score at least equal to eighty (80) out of one hundred (100) will be retained and admitted to compete in the Restricted National Invitation to Tender which will be launched in accordance with the rules of procedure defined by the decrees and orders in force in the Republic of Cameroon and in particular Decree No. 2018/366 of 20 June 2018 on the Public Contracts Code.

8. Execution period

The duration of the mission is six months not including the deadline for approval of the progress report.

9. Submission of tender files

The physical files for the call of Expression of Interest, written in French and/or English, in four (04) copies of which one (01) original and three (03) copies respectively marked as such, shall be deposited under closed cover at the Sub-Department of Supplies, Contracts and Insurance, **CAA Building (1st floor, Room 05), 20th May Avenue, P.O Box 11538 Yaounde Tel: (237) 222 23 73 16 / 222 23 73 17, Fax: (237) 222 23 73 14**, latest on the3rd JUN 2023 at3 PM....., local time and titled :

**“CALL FOR EXPRESSION OF INTEREST N° 604 /AMI/APN/2023
OF 22 MAY 2023 FOR THE PRE-SELECTION OF CONSULTANTS TO CARRY OUT
THE STUDY ON THE OPERATIONALISATION OF THE COMPLEMENTARITY OF
CAMEROONIAN PORTS OF THE NATIONAL PORTS AUTHORITY (APN)”**

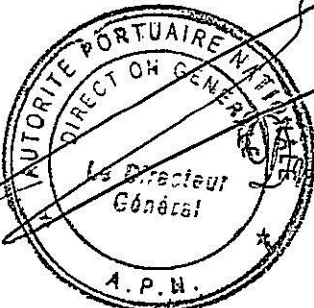
10. Additional information

Additional information can be obtained during working hours at the following address :

Sub-Department of Supplies, Contracts and Insurance, National Ports Authority, 1st floor, Room No.05 CAA building, 20th May Avenue P.O Box 11 538 Yaounde, Telephone : 222 23 73 16 / 222 23 73 17, Fax : 222 23 73 14.

Yaoundé, 22 MAY 2023

THE GENERAL MANAGER



PRESIDENCE DE LA REPUBLIQUE DU CAMEROUN
AGENCE DE REGULATION DES MARCHES PUBLICS
ARMP
CENTRE REGIONAL DE REGULATION DU CENTRI

Yrier Arrivée N° 936
23 MAT 2023