

AVIS D'APPEL A MANIFESTATION D'INTERET
N° 002/AMI/APN/2024 DU 25 MAR 2024
POUR LA PRE-SELECTION DES CONSULTANTS EN VUE DE LA
REALISATION DE L'ETUDE SUR L'ACTUALISATION DU SCHEMA
DIRECTEUR PORTUAIRE NATIONAL DU CAMEROUN

I. CONTEXTE ET JUSTIFICATION

A. CONTEXTE

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**, puis réorganisée par le Décret **n°2019/172 du 05 avril 2019**.

L'une des principales missions de l'Autorité Portuaire Nationale (APN) (Cf. Article 3 du décret du 5 avril 2019) est la mise en œuvre de la politique portuaire nationale telle que définie par l'Etat en procédant à la planification du développement portuaire national.

A ce titre, l'APN a élaboré en 2009, le Schéma Directeur Portuaire National du Cameroun (SDPNC) 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 terme des investissements retenus. Il devait permettre d'apporter 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 l'affectation des projets spécifiques aux sites portuaires retenus les plus opportuns, il a permis 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.

L'actuel Schéma directeur portuaire national du Cameroun a limité la réflexion aux ports maritimes dont l'activité se rapporte au commerce et/ou à l'industrie, les ports fluviaux, les points portuaires le long de la côte maritime et les « ports secs » à l'intérieur des terres devant faire l'objet d'une étude complémentaire.

Il établit les scénarios de développement et recommande des schémas directeurs des ports associés, ainsi que les projets à réaliser sur chacun des sites portuaires identifiés, durant la période de référence 2009 – 2035. Plus spécifiquement, s'agissant du scénario retenu à l'époque pour l'élaboration du Schéma Directeur portuaire National du Cameroun (SDPNC), le Gouvernement avait fait le choix des options ci – après sur les différents sites portuaires :

- A Limbé, le site de NGUEME avait été retenu pour la réalisation des installations de commerce. Les installations de première phase devaient être constituées de ducs d'albe pour l'accostage des navires desservant les cimenteries prévues à Limbé. Dans la deuxième phase de développement du port de Limbé, les installations portuaires devaient comporter un brise – lames et des quais pour l'accostage des navires minéraliers et porte – conteneurs notamment ;
- A Douala, l'approfondissement du chenal d'accès à 8,5m était envisagé par les pouvoirs publics ;
- A Kribi, le port général au Sud de Grand – Batanga était envisagé être situé entre Grand – Batanga et Mboro. L'appontement pour l'exportation du minerai de fer issu de l'exploitation du gisement de Mbalam devait être détaché du port général et situé dans la localité de Mboro – Lolabé. En somme le scénario définitif retenu devait s'articuler autour de ces options et répondre aux besoins et contraintes qui en découleraient en termes de coûts, de délais de réalisation et d'impact stratégique.

Les horizons de réalisation étaient étendus selon les hypothèses hautes, moyennes et basses, étalés respectivement à 2012 pour le démarrage, 2015 pour la phase de croissance, 2025 pour la phase d'expansion et 2035 pour l'aboutissement.

Le contexte actuel dans lequel va se faire « **l'Actualisation du Schéma Directeur Portuaire National du Cameroun** » se caractérise notamment par :

1- Le Gouvernement Camerounais a formulé une vision globale de développement à moyen et long terme, « **Cameroun Vision 2035** », basée sur les principes de justice, responsabilité, solidarité et participation. « **Cameroun Vision 2035** » a pour objectif fondamental l'amélioration durable des conditions de vie de la population. La vision englobe les stratégies sectorielles à court, moyen et long terme. Pour permettre d'atteindre ces objectifs, six axes stratégiques sont retenus : (i) l'intégration nationale, (ii) l'aménagement du territoire, (iii) l'industrialisation, (iv) l'intégration régionale et l'insertion internationale, (v) le développement du partenariat avec le secteur privé et (vi) la bonne gouvernance.

Considérée par la Vision comme le socle de développement à long terme du Cameroun, **la stratégie d'industrialisation** repose sur les trois volets suivants : (i) promotion du secteur manufacturier, (ii) développement des infrastructures, (iii)



formation du capital humain. L'objectif étant d'atteindre à l'horizon de la vision (2035) une part de 38 % du PIB pour le secteur secondaire, contre 19 % en 2010¹.

La mise en place d'infrastructures modernes et efficaces constitue une condition sine qua non à tout processus de développement des activités industrielles, elle occupe une place centrale dans le dispositif de validation des potentialités d'industrialisation et un facteur déterminant pour attirer les investissements étrangers et les grands opérateurs internationaux. Cette vision est contenue dans la « Stratégie Nationale de Développement 2020-2030 (SND30) ».

2- La construction du Port en eau profonde de Kribi phase 1 et le démarrage effectif de ses activités d'exploitation en mars 2020, ainsi que la signature de la convention de financement des travaux de la phase 2 du Port en eau profonde de Kribi et le démarrage desdits travaux ;

3- La disponibilité du Schéma National d'Aménagement et de Développement Durable du Territoire du Cameroun (SNADDTC) (MINEPAT-2018) ;

4- L'élaboration de la stratégie intégrée des Infrastructures de Transport multimodal au Cameroun (*par le **Groupe CPCS-EGIS** Réf. **CPCS** : octobre 2020*) ;

5- La disponibilité du plan directeur ferroviaire national du Cameroun (MINEPAT-2012) ;

6- La disponibilité du plan directeur d'industrialisation du Cameroun (MINMIDT-2016) ;

7- L'élaboration (en cours au MINTP) de l'étude de la faisabilité technique, économique, financière environnementale, juridique et institutionnelle de la construction de la liaison ferroviaire Douala – Yaoundé – Ngaoundéré (MINTP-2020) ;

8- Une situation économique morose de par l'état de l'économie mondiale, caractérisé par une crise financière, la baisse des échanges, la rivalité Chine/USA et se traduisant par la chute générale des cours des matières premières, principales sources de devises pour les pays en développement. Afin d'y remédier, le Gouvernement camerounais a conclu un Programme Economique et Financier avec le Fonds Monétaire International (FMI) et la Banque Mondiale (BM), visant le redressement et la stabilisation des finances publiques ;

9- Une situation perturbée par la crise sécuritaire dans les régions anglophones du pays (Nord-Ouest / Sud-Ouest) avec néanmoins un début de solution à la suite de la tenue en septembre 2019 du Grand Dialogue National entièrement consacré à la recherche de solutions définitives à cette crise.

De même les incursions répétées de la secte Boko Haram à l'Extrême-Nord du pays ainsi que des répercussions de l'instabilité dans sa frontière Est, toutes choses imprévues auxquelles fait face le Gouvernement et partant les finances publiques, constituent des freins à la croissance et au développement du pays. 

¹ Source : Etude de faisabilité du Backbone reliant le complexe industriel et portuaire de Kribi (CIPK) à la ville d'Edéa. Analyse de l'économie de l'Hinterland page 7 (STUDI-International)

10- Au niveau du secteur portuaire Les nouveaux textes portant réorganisation et fonctionnement de l'APN et les Organismes Portuaires Autonomes (OPA) ;

- La disponibilité du Schéma Directeur de Développement du Port de Douala (EGIS-PAD – 2019) ;
- L'exigence sur le respect des règles ISPS ;
- La disponibilité prochaine (étude en cours) du Schéma Directeur d'Aménagement et de Développement Durable du Port de Kribi ;
- Le processus de dématérialisation des procédures (en cours de finition) ;
- La disponibilité de l'étude de faisabilité du Port en eau profonde de Limbé (APN – 2009) ; on relève que son actualisation est en projet ;
- La construction prochaine du Port en eau profonde de Limbé ;
- La disponibilité du schéma directeur d'aménagement et protection du Littoral (APN 2015) ;
- La disponibilité du Schéma directeur d'aménagement et d'exploitation des voies navigables (APN – 2015);
- La disponibilité de l'étude de modernisation du port de Garoua ;
- La concurrence générée par les pôles portuaires situés dans le golfe de guinée : Pointe noire ; Bata ; Mbini ; Tema ; Lomé ; Cotonou ; Lagos – Tincan – Apapa ; Owendo ; Luanda ; walvis bay, en particulier la construction prochaine des plateformes portuaires de Lekki et de Badagry au Nigéria ;
- L'évolution du trafic au Port Autonome de Douala (de huit millions de tonnes en 2009, on est passé à 11 millions de tonnes en 2019²).

11- **L'activité économique mondiale devrait connaître son plus fort recul depuis la grande dépression de 1929.** Après un ralentissement de 2019, faisant passer la croissance économique mondiale à 2,9 % contre 3,6% en 2018, les effets de la pandémie devraient conduire à une récession mondiale de 3,1% en 2020 liée à l'impact négatif de la propagation de la covid-19 sur les économies.

12- Malgré les importantes mesures de riposte notamment budgétaires et monétaires prises par les pays avancés, la forte contraction simultanée de l'offre et de la demande mondiale aura des répercussions négatives majeures sur l'activité économique³.

Néanmoins, il est difficile de prévoir actuellement l'ampleur de la récession car de nombreuses incertitudes pèsent sur l'économie mondiale, notamment : l'évolution de la pandémie, l'intensité et l'efficacité des mesures d'endiguement, l'ampleur des

² rapport sur l'état du secteur portuaire du Cameroun, 2018

³ OCDE, La croissance mondiale ralentit sur fond d'accentuation des risques commerciaux et financiers

perturbations de l'approvisionnement, les répercussions du resserrement spectaculaire des conditions financières mondiales, les mutations des schémas habituels de dépenses et changements de comportement, les effets des mesures actuelles sur la confiance et la volatilité des cours des produits de base.

13- Pendant la décennie de mise en œuvre de l'actuel Schéma Directeur Portuaire National du Cameroun, le dynamisme du secteur maritime et portuaire explique des évolutions concernant le trafic maritime mondial, la flotte maritime mondiale et le développement des infrastructures dédiées à cet effet.

Sur la Côte Ouest-Africaine (COA) il est observé sur la façade maritime de l'Afrique de l'Ouest et de l'Afrique du Centre depuis bientôt dix (10) ans, une intense volonté de la part des gouvernements, de développer des hubs portuaires, notamment des plateformes à conteneur pour le transbordement. On peut noter les projets suivants, déjà en exploitation ou en construction et même en projet :

Au Sénégal

Le port de Ndayane, nécessite un investissement estimé à 2 milliards de dollars. Le PPP innovant est en négociation avec Dubaï Port World, conçu sur 1.800 hectares, le futur port sera adossé à une Zone économique spéciale appelée à être la plus grande du pays. Le tirant d'eau du port de Ndayane sera de 20 m.

Au Togo

Déjà solide leader dans le Golfe de Guinée et en Atlantique Sud avec 1,2 millions de conteneurs en 2018 contre 380 000 EVP en 2014, Lomé Container Terminal (LCT) est reparti de l'avant. Mediterranean Shipping Company (MSC) est l'actionnaire principal de la plateforme, via Terminal Investment Ltd (TIL).

Au Ghana

La phase deux du projet d'extension du port de Tema(TPEP) au Ghana a été attribuée à l'opérateur Meridian Port Services (MPS). Le projet fait partie du plan ambitieux du pays visant à devenir un méga hub maritime en Afrique de l'Ouest. Il triplera la capacité annuelle actuelle du port en conteneurs.

Le port a réalisé avec succès la mise en service opérationnelle des deux premiers postes le 28 juin 2019. Le premier navire de commerce a amarré avec succès le 3 juillet 2019.

Au Bénin

Passé sous la gestion du Port of Antwerp International(PAI), filiale du Port belge d'Anvers, deuxième port européen, derrière Rotterdam, le Port de Cotonou compte évoluer de 526 000 à 800 000 conteneurs équivalents vingt pieds (EVP) d'ici à 2025.



Au Nigéria

Le Nigeria vient de son côté de relancer deux mégaprojets portuaires mis en veilleuse au cours des dernières années, dans le sillage de la chute des cours de brut. Le groupe China Harbour Engineering Company a en effet entamé, fin mars dernier, la construction d'un port en eaux profondes à Lekki (Est de Lagos) pour *un investissement estimé à 1,53 milliard de dollars*. Ce port, qui devrait réduire la congestion du port d'Apapa, aura une capacité initiale de 1,5 million d'EVP. Cette capacité devrait être portée ultérieurement à 2,7 millions d'EVP, puis 4,7 millions d'EVP.

14- le Gouvernement camerounais a conclu en 2017 un Programme Economique et Financier avec le Fond Monétaire International (FMI), visant le redressement et la stabilisation des finances publiques.

B. JUSTIFICATION

Le changement important du contexte tel que relevé ci-dessus justifie la présente démarche d'actualisation du Schéma Directeur Portuaire National du Cameroun en cours de mise en œuvre.

En effet, rendu presque à mi – parcours de la période 2009-2035 de l'actuel SDPNC (soit dix ans après), un bilan de la mise en œuvre de ses recommandations et orientations s'impose, la situation et le contexte ayant considérablement évolué.

Dans un environnement fortement concurrentiel au niveau de la façade atlantique de l'Afrique, l'APN se doit d'élaborer une stratégie de développement durable de la façade maritime du Cameroun à court, moyen et long termes. Le DSCE 2010-2020 (Document de Stratégie pour la Croissance et l'Emploi) arrivant à son terme, l'actualisation du SDPNC que l'APN se propose d'élaborer consistera à établir un bilan – diagnostic de la mise en œuvre du précédent, procéder à la mise à jour éventuelle et surtout s'adapter à la situation actuelle et aux perspectives du Gouvernement portées désormais par la stratégie/politique gouvernementale dans la période 2020-2030 de la **vision 2035** (cf. chapitre 3, section 3.3.2, paragraphe 175 de la SND30).

Afin d'assurer la cohérence du développement de la façade maritime du Cameroun et l'aménagement du territoire, l'Autorité Portuaire Nationale (APN) se doit de définir la vision dudit développement et la planification y associée.

Ainsi donc, elle doit disposer :

- d'une stratégie intégrée des infrastructures de transport des Ports maritimes et de leur Hinterland ;
- d'un document de planification de référence lui permettant d'encadrer et de mettre en cohérence les actions en cours ou projetées dans le cadre



- de l'aménagement de la façade maritime du Cameroun et celles des autres parties prenantes publiques et privées ;
- d'une stratégie de mobilisation des ressources financières nécessaires à la réalisation des investissements structurants identifiés.

II. OBJET DE L'ETUDE

L'objet de la présente étude est l'actualisation du Schéma Directeur Portuaire National du Cameroun (SDPNC) réalisé en 2009.

III. OBJECTIFS DE L'ETUDE

A. OBJECTIF GLOBAL

La présente étude permettra à l'APN de disposer d'un document qui sera le **CADRE DE REFERENCE** pour la planification spatiale des investissements physiques à réaliser de manière à permettre le développement économique durable et cohérente de la façade maritime tout en préservant les équilibres territoriaux et ceci pour les vingt (20) prochaines années, soit à l'horizon 2040.

B. OBJECTIFS SPECIFIQUES

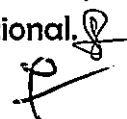
Pour atteindre l'objectif global ci-dessus, l'étude d'actualisation du schéma directeur portuaire national du Cameroun (SDPN), dans le cadre de l'aménagement du territoire, permettra d'atteindre les objectifs spécifiques suivants :

- 1- dresser le bilan de la mise en œuvre de l'actuel schéma directeur portuaire national ;
- 2- identifier et / ou confirmer les sites portuaires potentiels ;
- 3- présenter le schéma général des différents aménagements portuaires le long de la façade maritime du Cameroun à des horizons définis ;
- 4- établir les schémas directeurs des aménagements portuaires prévus sur les sites portuaires existants et / ou à créer ;
- 5- déterminer les projets à réaliser sur chaque site portuaire à court, moyen et long terme ;
- 6- estimer les coûts associés et proposer le modèle de financement ;
- 7- programmer les investissements retenus ainsi que leur phasage.

IV. CONSISTANCE DES PRESTATIONS

Les prestations à réaliser dans le cadre de l'actualisation de l'étude d'élaboration du schéma directeur portuaire national du Cameroun, se présentent comme suit, sans être limitées, en deux tranches conditionnelles :

- 1^{ère} tranche : Bilan et perspectives du secteur portuaire camerounais ;
- 2^{ème} tranche : Elaboration du Schéma Directeur Portuaire National.



1^{ère} tranche : BILAN ET PERSPECTIVES PORTUAIRES AU CAMEROUN

Cette tranche comportera les étapes suivantes :

1- BILAN DU SCHEMA DIRECTEUR PORTUAIRE NATIONAL ACTUEL

Le consultant prendra connaissance du Schéma Directeur Portuaire National du Cameroun produit en 2009. Il relèvera et analysera les principaux écarts entre les hypothèses et conclusions du SDPN d'une part, et la situation réelle d'autre part, que ce soit en termes de calendrier de réalisation des infrastructures, d'hypothèses économiques ou de tout autre aspect pertinent. Le Consultant organisera un atelier d'évaluation du SDPN existant avec la participation des différents acteurs du secteur portuaire.

2- DIAGNOSTIC ET ANALYSE DE LA SITUATION PORTUAIRE ACTUELLE

1. Analyse des documents de planification existants et des aménagements déjà projetés

Le consultant prendra connaissance des autres documents de planification et d'aménagement pouvant influencer la stratégie d'aménagement de la façade maritime camerounaise et en produira une synthèse succincte.

2. Analyse du cadre institutionnel et juridique

Le consultant analysera le cadre institutionnel et juridique applicable au secteur portuaire en matière d'aménagement et d'exploitation, notamment aux organismes portuaires autonomes (OPA), en étudiant les différents textes en vigueur. Il proposera la définition d'un domaine de compétences des OPA en matière d'aménagement.

3. Diagnostic des installations existantes

Le consultant fera une analyse bibliographique des études et travaux d'aménagements menés au sein de la façade maritime du Cameroun que de sa zone d'influence.

Le Consultant fera une description des installations portuaires (onshore et off – shore) et des zones de débarquements existantes sur la façade maritime du Cameroun.

Il établira une fiche technique des terminaux on shore et offshore 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 ainsi que la présentation de leur état de fonctionnement :

- Les caractéristiques techniques et fonctionnelles des installations ;
- L'état des lieux physique et technique des installations ;
- La situation des coûts de passage portuaire ;
- La situation environnementale ;
- La situation du trafic.

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

4. Elaboration des prévisions de trafic du Cameroun

Le consultant fera une analyse de l'environnement portuaire et maritime sur le plan national et sur le plan international en faisant ressortir les tendances structurelles qui risquent d'impacter positivement ou négativement les activités des Ports du Cameroun. Il pourra reprendre à cet effet les 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 (Cameroun Vision 2035, DSCE, Plan Directeur d'Industrialisation...).
- Le consultant élaborera plusieurs ensembles d'hypothèses qui traduiront les différentes trajectoires d'évolution de l'économie Camerounaise et des pays limitrophes tenant compte de l'évolution passée des indicateurs socioéconomiques du Cameroun et des six pays limitrophes. Ces ensembles d'hypothèses serviront de base de travail à l'élaboration des prévisions de trafic et des scénarios ;

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.
- Il fera également une présentation de la répartition des activités économiques suivant les activités agricoles, forestières, énergie et industrie, ressources minières.
- Il fera une analyse du trafic portuaire du Cameroun, notamment : l'évolution du trafic portuaire, la structure du trafic export, la structure du trafic import, le trafic de transit, le trafic par mode de conditionnement, le trafic conteneurs, le trafic navires.

Après ces deux étapes, il procèdera à l'élaboration des prévisions de trafic portuaire du Cameroun. Il posera les hypothèses macro – économique de croissance démographique et de croissance économique, avant de formuler les prévisions de trafic à l'export (bois, bananes, coton, cacao, café, caoutchouc) et les autres trafics export.

Les prévisions de trafic à l'import (hydrocarbures, matériaux de construction, produits alimentaires, produits manufacturés, véhicules et engins, engrais, produits chimiques) et les produits divers.

Le consultant mettra un accent particulier sur les prévisions de trafic générés par les projets industriels, entre autres le projet de développement de la filière bauxite – alumine, de l'aluminium, le projet cobalt et nickel, le projet fer et les autres projets industriels.

Le Consultant présentera le trafic prévisionnel par mode de conditionnement (les vrac solide et liquide, le trafic conteneurisé) et le trafic total par mode de conditionnement.

5. Répartition portuaire des trafics

Pour chaque port existant et / ou potentiel identifié dans son diagnostic, le Consultant fera une analyse des forces et faiblesses de chaque port. Il dégagera la part de trafic vrac et conventionnel du port ou du projet de port, la part de trafic conteneurs du port ou du projet de port.

Il présentera enfin le trafic prévisionnel (trafic total) du port ou du projet de port.

6. Etude du marché régional de conteneurs et de transbordement

Le Consultant réalisera une étude du marché régional de conteneurs et de transbordement (sur la côte ouest africaine – COA). A cette fin, il procèdera 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 ;
- Les services reliant l'Afrique du Sud à la COA ;
- Le trafic régional de conteneurs ;
- Une croissance régionale à 2 chiffres ;
- Le poids prédominant de certains ports (Abidjan, Lomé, Téma et du Nigeria) ;
- Le développement du trafic de transbordement ;
- 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.



7. Analyse de la concurrence portuaire

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

Il procèdera ainsi à l'analyse de l'offre portuaire régionale en infrastructures, équipements et services. De même que l'analyse de la capacité d'accueil des ports de la COA et leurs prévisions d'évolution suivant leurs documents de stratégie.

8. Prévision des Besoins en infrastructures portuaires du Cameroun

A la suite de l'étude des trafics et de la proposition de leurs prévisions et suivant les hypothèses adoptées, le Consultant formulera les besoins nécessaires en infrastructures pour traiter le trafic ainsi escompté. Ces besoins concerneront :

- Les besoins en infrastructures pour conteneurs (linéaires de quais et surface de terre – pleins) ;
- Les besoins en infrastructures pour les autres trafics (les besoins du projet fer, les besoins du trafic pétrolier et gaz, les besoins du projet aluminium, bauxite – Alumine, les besoins du trafic bois, les besoins du trafic céréales, les besoins du projet cobalt/nickel, etc.) ;

Le Consultant fera le Récapitulatif des besoins en infrastructures portuaires du Cameroun.

2^{ème} tranche : ELABORATION DU SCHEMA DIRECTEUR PORTUAIRE NATIONAL

Pour ce faire, le Consultant suivra les étapes suivantes :

1. Elaboration des scénarios de développement

Suivant les conclusions du diagnostic, de l'étude de l'environnement économique du Cameroun, des prévisions de trafic, et des perspectives d'évolutions possibles à court, moyen et long - terme, le Consultant présentera les trois (3) scénarios de développement portuaire pour le Cameroun dans un rapport, selon les hypothèses **basse, moyenne et haute** de trafic, tenant compte des hypothèses de développement des pôles portuaires de Douala, Kribi et Limbé d'une part, et les perspectives de développement des sites portuaires potentiels, notamment Limbé d'autre part.. Il développera le scénario qui lui semble le plus probable suivant les informations dont il dispose.

Le Consultant effectuera une analyse FFOM, (Forces, faiblesses, opportunités, Menaces) de chacune des alternatives présentées. Cette évaluation comparative sera effectuée par une analyse multicritère intégrant aussi bien les considérations économiques, techniques, d'exploitation, financières, que celles géostratégiques, politiques et environnementales.



Le scénario définitif représentera le plan général des aménagements et de distribution spatiale des activités sur la façade maritime du Cameroun.

Après présentation par le Consultant du scénario principal et des variantes, les autorités camerounaises sélectionneront le scénario d'aménagement qui répond le mieux à ses objectifs stratégiques et qui paraît le plus adapté aux perspectives d'évolution du secteur de transport maritime.

2. Elaboration du Schéma Directeur Portuaire National

Après communication au consultant du scénario retenu pour le développement des ports du Cameroun, celui-ci procèdera à l'élaboration du Schéma Directeur portuaire National du Cameroun pour la période 2025 – 2045.

Pour chacun des ports, le schéma directeur comprendra les éléments suivants :

- la détermination des besoins en infrastructures portuaires en fonction des prévisions de trafics ;
- un plan masse fonctionnel faisant apparaître les limites maximales des extensions portuaires prévues dans l'hypothèse haute de trafic à long terme, ainsi que la répartition fonctionnelle des activités à l'intérieur de ce périmètre ; le plan général des aménagements devra également prévoir les emprises des terminaux spécialisés (pêche, plaisance, base navale) et les dessertes routières et ferroviaires ;
- un descriptif sommaire des infrastructures et équipements ;
- une évaluation sommaire des coûts d'investissements ;
- une programmation et un phasage préliminaire des projets établis par seuils d'investissement
- la définition d'un programme pluriannuel de développement des infrastructures portuaires pour faire face à l'évolution des trafics ;
- la définition d'une batterie d'indicateurs de performances opérationnelles et financières, avec proposition de valeur standard ;
- la mise au point d'une méthodologie de suivi de l'évolution des coûts de passage portuaire.

IV- PARTICIPATION ET ORIGINE

Le présent avis d'appel à manifestation d'intérêt s'adresse aux Consultants installés au Cameroun ou à l'étranger 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 :

- Être un consultant installé au Cameroun ou à l'étranger ;
- 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.

V. Termes de Référence de la consultation

Les Termes de Référence relatifs à l'étude Etude d'Actualisation du Schéma Directeur Portuaire National, 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

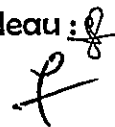
VI. Composition du dossier de candidature

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 marquées 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 Conformité fiscale timbrée en cours de validité ;
5. Une photocopie du registre de commerce ;
6. Une attestation de domiciliation bancaire du Cabinet délivrée par 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 trois (03) prestations similaires déjà exécutées au cours des dix (10) dernières années avec copies des marchés/lettres commandes (première et dernière page) ou bons de commande et des Procès-Verbal 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 la planification et de l'aménagement portuaire
B.3	Personnel clé	Le Consultant devra fournir la liste du 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 une feuille de couleur différente.	

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

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

VII.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.

VII.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 (07points) - nombre d'études (04 études) sur l'élaboration de schéma et plan de développement portuaire réalisées au cours des dix dernières années (7,5 points par études effectivement réalisées) (30 points) - Ancienneté du cabinet (01 points)	sur 38

B2	Moyens techniques mis à disposition	-Un descriptif de la méthodologie (5 points) -un plan de travail proposé pour accomplir la mission assortie d'un calendrier, du planning et du délai d'exécution des prestations (2,5 points) -attestation de bonne connaissance dans les domaines portuaire et maritime. (2,5 points)	sur 10
B3	Personnel clé	Un Chef de Mission : Expert en stratégie de développement économique (vision stratégique globale) notamment maritime et portuaire (Expert Sénior, BAC+5 et 9 ans d'expérience ou moins) ; (10 points) ; Un Ingénieur planificateur : Expert en planification stratégique du développement économique régional à composante multi – sectorielles (industrie, urbanisme, et infrastructures notamment routières, ferroviaires, et surtout portuaires), économiste des transports (Expert Sénior, BAC+5 et 9 ans d'expérience au moins), (07 points) ; Un Ingénieur Portuaire, expert en conception et aménagements des installations portuaires relativement aux infrastructures, aux superstructures et aux équipements (Expert Sénior, BAC+5 et 9 ans d'expérience au moins), (07 points) ; Expert portuaire en gestion et exploitation portuaire (Expert Sénior, BAC+5 et 9 ans d'expérience au moins), (06 points) ; Expert en ingénierie financière, analyste financier, expert en montage et modèle de financement des projets d'infrastructures (Expert Sénior, BAC+5 9 ans d'expérience au moins) (05 points) ; Expert en évaluation des risques industriels (Expert Junior, BAC+3 et 5 ans d'expérience au moins) (05 points) ; Expert en protection de l'environnement, notamment maritime et portuaire (Expert Junior, BAC+3 et 5 ans d'expérience au moins) (05 points) ; Expert en Droit Institutionnel (Expert Junior, BAC+3 et 5 ans d'expérience au moins) ; (03 points) Un pool d'autres personnels spécialisés dans les domaines suivants : Développement des installations portuaires, domaine foncier, développement économique et industriel,	sur 50

		dessertes portuaires, interface ville-port, évaluation économique de projet, Géomatique, Cartographie (02 points) ;	
B4	Présentation du dossier	-Sommaire général (0,5 point) -pièce classée dans l'ordre du sommaire (0,5 point) -lisibilité (0,5 point) -intercalaire de couleur (0,25 point) -reliure 0,25 point)	sur 02

Seuls les trois (03) premiers candidats qui auront totalisés, à l'issue de l'évaluation, une note technique au moins égale à quatre-vingts (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.

8. Dépôt des Dossiers des Manifestations d'Intérêt

Les Dossiers physiques 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 29 APR 2024 à 15 Heures précises, heure locale et intitulé :

**« AVIS D'APPEL A MANIFESTATION D'INTERET
N° 002/AMI/APN/2024 DU 25 MAR 2024
POUR LA PRE-SELECTION DES CONSULTANTS EN VUE DE LA
REALISATION DE L'ETUDE SUR L'ACTUALISATION DU SCHEMA
DIRECTEUR PORTUAIRE NATIONAL DU CAMEROUN »**

Les versions numériques des dossiers d'Appel à Manifestation d'Intérêt seront transmises en même temps aux adresses mails suivantes :
infos@apn.cm; younousmouamar777@gmail.com; emmanuelasangale@yahoo.fr; hapsatyaya@icloud.com

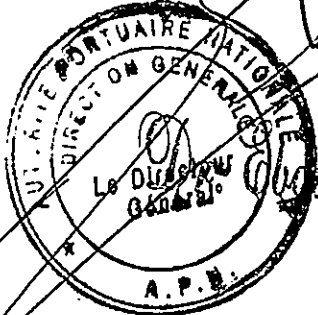
9. Renseignements complémentaires

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
1972 BP 11 538 Yaoundé Téléphone fixe : 222 23 73 16 / 222 23 73 17, Fax : 222 23
73 14.

Yaoundé, le 25 MARS 2024

LE DIRECTEUR GENERAL


Choupeke Louis

NOTICE OF CALL FOR EXPRESSIONS OF INTEREST

N° 002/AMI/APN/2024 OF 25 MAR 2024

FOR THE PRE-SELECTION OF CONSULTANTS TO CARRY OUT A STUDY TO UPDATE THE NATIONAL PORT MASTER PLAN

I. BACKGROUND AND JUSTIFICATION

A. BACKGROUND

A technical and administrative establishment with a legal personality and financial autonomy, the National Ports Authority (APN) was created by Law **No. 98/021 of 24th December 1998** and organised by Decree **No. 099/126 of 15th June 1999**, then reorganised by Decree **No. 2019/172 of 5th April 2019**.

One of the main missions of the National Ports Authority (APN) (Cf. Article 3 of the decree of April 5, 2019) is the implementation of the national port policy as defined by the State by planning the development of the national port sector.

As such, APN elaborated the Cameroon National Port Master Plan (SDPNC) in 2009 through the firm BCEOM / INECOR.

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

Beyond the determination and assignment of specific projects to the most appropriate port sites, it made it possible to design and organize the entire maritime facade of the country, considered as a single port complex, by planning the developments in various areas around the three major centers of Douala, Kribi and Limbe.

The current National Port Master Plan of Cameroon has limited the reflection to maritime ports whose activity relates to trade and/or industry, river ports, port areas along the maritime coast and inland "dry ports" to be the subject of additional study.



It establishes development scenarios and recommends master plans for associated ports, as well as projects to be carried out on each of the port sites identified, during the reference period 2009 – 2035. More specifically, with regards to the scenario retained at the time for the development of the Cameroon National Port Master Plan (SDPNC), the Government had chosen the following options on the different port areas:

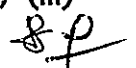
- In Limbe, the NGUEME site was selected for the construction of commercial facilities. The first phase facilities were to consist of dolphins for the docking of ships serving the cement plants planned in Limbe. In the second phase of construction of the port of Limbe, the port facilities were to include a breakwater and quays for the berthing of mineral ships and container ships in particular;
- In Douala, the deepening of the access channel to 8.5m was envisaged by the public authorities;
- In Kribi, the general port south of Grand – Batanga was envisaged to be located between Grand – Batanga and Mboro. The jetty for the export of iron minerals from the exploitation of the Mbalam deposit to be detached from the general port and located in the locality of Mboro – Lolabé. In short, the final scenario chosen had to be structured around these options and respond to the needs and constraints that would arise from them in terms of costs, completion times and strategic impact.

The implementation horizons were extended according to the high, medium and low hypotheses, spread respectively to 2012 for the start-up, 2015 for the growth phase, 2025 for the expansion phase and 2035 for the completion.

The current context in which the **“Update of the National Port Master Plan of Cameroon”** will take place is characterized in particular by:

- 1- The Cameroonian Government has formulated a global vision of medium- and long-term development, **“Cameroon Vision 2035”**, based on the principles of justice, responsibility, solidarity and participation. **“Cameroon Vision 2035”** has the fundamental objective of sustainably improving the living conditions of the population. To achieve these objectives, six strategic axes are retained: (i) national integration, (ii) territorial planning, (iii) industrialization, (iv) regional integration and international integration, (v) development of partnership with the private sector and (vi) good governance.

Considered by the Vision as the basis for Cameroon's long-term development, the **industrialization strategy** is based on the following three components: (i) promotion of the manufacturing sector, (ii) infrastructure development, (iii)

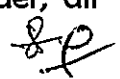


training of human capital. The objective is to attain the vision horizon (2035) a share of 38% of GDP for the secondary sector, compared to 19% in 2010¹.

The establishment of modern and efficient infrastructure constitutes a sine qua non condition for any process of development of industrial activities, it occupies a central place in the system for validating industrialization potential and a determining factor in attracting foreign investment and major international operators. This vision is contained in the "National Development Strategy 2020-2030 (NDS30)".

- 2- The construction of the Kribi Deep Sea Port phase 1 and the effective start of its operating activities in March 2020, as well as the signing of the financing agreement for the works of phase 2 of the Kribi Deep Sea Port and the start of said work;
- 3- The availability of the National Planning and Sustainable Development Plan for the Territory of Cameroon (SNADDTC) (MINEPAT-2018);
- 4- The elaboration of the integrated multimodal Transport Infrastructure strategy in Cameroon (**by the CPCIS-EGIS Group Ref. CPCIS: October 2020**);
- 5- The availability of Cameroon's national railway master plan (MINEPAT-2012);
- 6- The availability of Cameroon's industrialization master plan (MINMIDT-2016);
- 7- The development (in progress at MINTP) of the study for the technical, economic, financial, environmental, legal and institutional feasibility of the construction of the Douala – Yaoundé – Ngaoundéré railway (MINTP-2020);
- 8- A gloomy economic situation due to the state of the world economy, characterized by a financial crisis, the decline in trade, the China/USA rivalry and resulting in the general fall in the prices of raw materials, the main sources of foreign exchange for developing countries. In order to remedy this, the Cameroonian Government concluded an Economic and Financial Programme with the International Monetary Fund (IMF) and the World Bank (WB), aimed at the recovery and stabilization of public finances;
- 9- A social environment disrupted by the security crisis in the English-speaking regions of the country (North-West / South-West). However, there is an improvement following the holding in September 2019 of the Grand National Dialogue entirely dedicated to the search for lasting solutions to this crisis.

Likewise, the repeated incursions of the Boko Haram sect in the Far North of the country as well as the repercussions of the instability in its eastern border, all



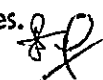
¹ Source: Feasibility study of the Backbone connecting the Kribi industrial and port complex (CIPK) to the city of Edéa. Analysis of the economy of the Hinterland page 7 (STUDI-International)

unforeseen things facing the Government and therefore public finances, constitute obstacles to the growth and development of the country.

10- At the level of the port sector, the new texts relating to the reorganization and operation of APN and the Autonomous Port Organizations (OPA);

- The availability of the Douala Port Development Master Plan (EGIS-PAD – 2019);
- The requirement for compliance with ISPS code;
- The upcoming availability (study in progress) of the Master Plan for Planning and Sustainable Development of the Port of Kribi;
- The process of dematerialization of procedures (being finalized);
- Availability of the feasibility study for the deep-sea port of Limbe (APN – 2009); we note that its updating is planned;
- The upcoming construction of the deep-sea port of Limbe;
- The availability of the coastal development and protection master plan (APN 2015);
- The availability of the Master Plan for the development and operation of waterways (APN – 2015);
- The availability of the Garoua port modernization study;
- Competition generated by port centres located in the Gulf of Guinea: Pointe Noire; Bata; Mbini; Tema; Lome; Cotonou; Lagos – Tinian – Apapa; Owendo; Luanda; Walvis Bay, in particular the upcoming construction of the Lekki and Badagry port platforms in Nigeria;
- The evolution of traffic at the Port Authority of Douala (from eight million tonnes in 2009, we increased to 11 million tonnes in 2019²).

11- Global economic activity is expected to experience its sharpest decline since the Great Depression of 1929. After a slowdown in 2019, bringing global economic growth to 2.9% compared to 3.6% in 2018, the effects of the pandemic are expected to lead to a global recession of 3.1% in 2020 in relation with the negative impact of the spread of covid-19 on economies.



² report on the state of the port sector in Cameroon, 2018

12- Despite the significant response measures, namely budgetary and monetary measures taken by developed countries, the sharp simultaneous decrease of global demand and supply will have major negative repercussions on economic activity³.

However, it is currently difficult to predict the impact of the recession because many uncertainties weigh on the global economy, namely: the evolution of the pandemic, the intensity and effectiveness of confinement measures, supply disruptions, the impact of the difficult financial conditions, changes in usual spending patterns and behavioural changes, the effects of current measures on confidence and commodity price fluctuations.

13- During the decade of implementation of the current National Port Master Plan of Cameroon, the dynamism of the maritime and port sector explains the developments concerning global maritime traffic, the global maritime fleet and the development of infrastructure dedicated to this purpose.

On the West African Coast (WAC), for almost ten (10) years, there has been an intense desire on the part of governments to develop port hubs, including container platforms for transshipment. We can note the following projects, already in operation or under construction and even in project:

In Senegal

The port of Ndayane, requires an investment estimated at 2 billion dollars. The innovative PPP is being negotiated with Dubai Port World, designed on 1,800 hectares, the future port will be backed by a Special Economic Zone expected to be the largest in the country. The draft of the port of Ndayane will be 20 m.

In Togo

Being a solid leader in the Gulf of Guinea and the South Atlantic with 1.2 million containers in 2018 compared to 380,000 TEU in 2014, Lomé Container Terminal (LCT) is moving forward. Mediterranean Shipping Company (MSC) is the main shareholder of the platform, via Terminal Investment Ltd (TIL).

In Ghana

Phase two of the Tema Port Expansion Project (TPEP) in Ghana has been awarded to operator Meridian Port Services (MPS). The project is part of the country's ambitious plan to become a mega maritime hub in West Africa. It will triple the port's current annual container capacity.

The port successfully completed the operational commissioning of the first two berths on June 28, 2019. The first commercial ship successfully docked on July 3, 2019.

³ OCDE, Global growth slows amid rising trade and financial risks

In Benin

Now under the management of the Port of Antwerp International (PAI), a subsidiary of the Belgian Port of Antwerp, the second largest European port, behind Rotterdam, the Port of Cotonou plans to grow from 526,000 to 800,000 twenty-foot equivalent containers (TEU) by to 2025.

In Nigeria

Nigeria, for its part, has just relaunched two mega port projects put on hold in recent years, in the wake of the fall in crude oil prices. The China Harbor Engineering Company group began, at the end of last March, the construction of a deep-sea port in Lekki (east of Lagos) for **an investment estimated at 1.53 billion dollars**. This port, which is expected to reduce congestion at the Apapa port, will have an initial capacity of 1.5 million TEUs. This capacity should subsequently be increased to 2.7 million TEUs, then 4.7 million TEUs.

14- The Cameroonian Government concluded an Economic and Financial Programme in 2017 with the International Monetary Fund (IMF), aimed at the recovery and stabilization of public finances.

B. JUSTIFICATION

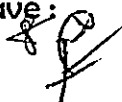
The significant change in the context as noted above justifies this approach to updating the National Port Master Plan of Cameroon currently being implemented.

Indeed, almost halfway through the 2009-2035 period of the current SDPNC (i.e. ten years later), an assessment of the implementation of its recommendations and orientations is necessary, the situation and context having considerably evolved.

In a highly competitive environment on the Atlantic coast of Africa, APN must develop a sustainable development strategy for the maritime coast of Cameroon in the short, medium and long terms. As the GESP 2010-2020 (Growth and Employment Strategy Paper) comes to an end, the update of the Cameroon Ports Master Plan that APN intends to develop will consist of establishing an assessment – diagnosis of the implementation of the previous, carry out the possible update and above all adapt to the current situation and the Government's perspectives now supported by the government strategy/policy in the 2020-2030 period of the **2035 vision** (see chapter 3, section 3.3.2, paragraph 175 of the NDS30).

In order to ensure the coherence of the development of the maritime coast of Cameroon and the planning of the territory, the National Ports Authority (APN) must define the vision of the said development and the associated planning.

Therefore, it must have:



- an integrated strategy for the transport infrastructure of seaports and their hinterland;
- a reference planning document allowing it to supervise and bring into consistency the ongoing or planned actions within the framework of the development of the maritime coast of Cameroon and those of other public and private stakeholders;
- a strategy for mobilizing the financial resources necessary to carry out the identified investments.

II. PURPOSE OF THE STUDY

The purpose of this study is to update the Cameroon National Port Master Plan (SDPNC) carried out in 2009.

III. OBJECTIVES OF THE STUDY

A. GLOBAL OBJECTIVE

This study will enable APN to have a document which will be the **REFERENCE FRAMEWORK** for the spatial planning of the physical investments to be made in such a way as to allow the sustainable and coherent economic development of the maritime coast while ensuring the territorial balances for the next twenty (20) years, i.e. by 2040.

B. SPECIFIC OBJECTIVES

To achieve the above overall objective, the study to update the national port master plan of Cameroon (SDPN), within the framework of territorial planning, will permit to achieve the following specific objectives:

- 1- examine the implementation of the current National Ports Master Plan;
- 2- identify and/or confirm potential port sites;
- 3- present the general plan of the different port developments along the maritime coast of Cameroon over defined horizons;
- 4- establish master plans for port developments planned on existing port areas and/or to be created;
- 5- determine the projects to be carried out on each port site in the short, medium and long term;
- 6- estimate the associated costs and propose the financing model;
- 7- plan the selected investments as well as their phasing.



IV. SCOPE OF SERVICES

- The services to be carried out as part of the update of the study to develop the national port master plan of Cameroon are presented as follows, in two conditional lots:
- 1st lot: Assessment and prospects of the Cameroonian port sector;
- 2nd lot: Drafting of the National Port Master Plan.

1st lot: REVIEW AND PROSPECTS OF PORTS IN CAMEROON

This lot will include the following steps:

1- ASSESSMENT OF THE CURRENT NATIONAL PORT MASTER PLAN

The consultant will take note of the National Port Master Plan of Cameroon produced in 2009. He will identify and analyze the main gaps between the hypotheses and conclusions of the National Ports Master Plan on the one hand, and the real situation on the other hand, be it in terms of timetable of infrastructure construction, economic hypotheses or any other relevant aspect. The Consultant will organize an evaluation workshop on the existing National Ports Master Plan of Cameroon with the participation of different stakeholders in the port sector.

2- DIAGNOSIS AND ANALYSIS OF THE CURRENT PORT SITUATION

1. Analysis of existing planning documents and already developments projects

The consultant will consider other planning and development documents that could influence the development strategy of the Cameroonian maritime coast and produce a brief summary.

2. Analysis of the institutional and legal framework

The consultant will analyze the institutional and legal framework applicable to the port sector in terms of development and operation, in particular to Autonomous Port Organizations (OPA), by studying the various texts in force. It will propose the definition of an area of competence of OPAs in terms of development.

3. Diagnosis of existing installations

The consultant will carry out a bibliographic analysis of the studies and development works carried out within the maritime coast of Cameroon and its zone of influence.

The Consultant will provide a description of the port facilities (onshore and off-shore) and the existing offloading zones on the maritime coast of Cameroon.

The consultant will establish a data sheet of the existing onshore and offshore terminals as well as the existing disembarkation points from the Rio Del Rey (BAKASSI) to the mouth of the NTEM (Campo). The expected information will concern:

- The identification of terminals and possible disembarkation or cabotage points as well as the presentation of their operating status;
- The technical and functional characteristics of the installations;
- The physical and technical inventory of the installations;
- The situation of port transit costs;
- The environmental situation;
- The traffic situation.

A photographic report containing sufficiently representative images of each installation and offloading areas will be produced.

4. Drafting of traffic forecasts for Cameroon

The consultant will carry out an analysis of the port and maritime environment on a national and international level, highlighting the structural trends which risk having a positive or negative impacts on the activities of the Ports of Cameroon. For this purpose, it may use the results of existing studies.

The consultant will analyze the economic and industrial environment of the coastal district of Cameroon and its territory of influence:

- From a macro-economic point of view, the consultant will take up the conclusions of general studies relating to the macro-economic context in Cameroon and the CEMAC zone (in particular the reports of the IMF and the World Bank) and the national policy documents (Cameroon Vision 2035, DSCE, Industrialization Master Plan, etc.)
- The consultant will develop several sets of hypotheses which will reflect the different development trajectories of the Cameroonian economy and neighboring countries taking into account the past evolution of the socio-economic indicators of Cameroon and the six neighboring countries. These sets of hypotheses will serve as a working basis for developing traffic forecasts and scenarios;

-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 according to agricultural, forestry, energy and industry, mining resources.

- He will analyze port traffic in Cameroon, in particular: the evolution of port traffic, the structure of export traffic, the structure of import traffic, transit traffic, traffic by packaging method, container traffic, ship traffic.



After these two stages, he will proceed with the development of port traffic forecasts for Cameroon. It will pose the macroeconomic hypotheses of demographic growth and economic growth, before formulating forecasts for export traffic (wood, bananas, cotton, cocoa, coffee, rubber) and other export traffic.

Import traffic forecasts (hydrocarbons, construction materials, food products, manufactured products, vehicles and machinery, fertilizers, chemicals) and miscellaneous products.

The consultant will place particular emphasis on traffic forecasts generated by industrial projects, including the bauxite – alumina and aluminum sector development project, the cobalt and nickel project, the iron project and other industrial projects.

The Consultant will present the forecast traffic by packaging method (solid and liquid bulk, containerized traffic) and the total traffic by packaging method.

5. Port distribution of traffic

For each existing and/or potential port identified in his diagnosis, the Consultant will carry out an analysis of the strengths and weaknesses of each port. He will identify the share of bulk and conventional traffic of the port or the port project, the proportion of container traffic of the port or the port project.

Finally, he will present the traffic forecast (total traffic) of the port or port project.

6. Study of the regional container and transshipment market

The Consultant will carry out a study of the regional container and transshipment market (on the West African coast – WAC). To this end, he will ensure:

- Analysis of shipping containers;
- A varied offering dominated by two operators;
- Specialized Container Ship (PC) services;
- Ro-ro and container services;
- Multipurpose services;
- Local feeder services;
- Services linking South Africa to the WAC;
- Regional container traffic;
- Double-digit regional growth;
- The predominant weight of certain ports (Abidjan, Lomé, Tema and Nigeria);
- The development of transshipment traffic;
- Projections of regional container traffic;
- Non-transshipment traffic;
- Transshipment traffic;
- Analysis of the potentials for transshipment traffic in Cameroon;
- The future for Cameroonian ports;
- Forecast transshipment traffic in Cameroon.



7. Analysis of port competition

The Consultant will study the prospects for the evolution of the regional port offer, particularly that of the West Atlantic Coast in order to position Cameroonian ports in this highly competitive environment.

It will thus carry out an analysis of the regional port offer in infrastructure, equipment and services. As well as the analysis of the reception capacity of West Atlantic Coast ports and their forecasts for development according to their strategy documents.

8. Forecast of Cameroon's port infrastructural needs

Following the study of traffic and the proposal of their forecasts and following the hypotheses adopted, the Consultant will formulate the necessary infrastructure needs to handle the traffic projected. These needs will concern:

- Infrastructure needs for containers (dock length and storage platform);
- Infrastructure needs for other traffic (the needs for the iron project, the needs for oil and gas traffic, the needs of the aluminum, bauxite – Alumina project, the needs of wood traffic, the needs of cereal traffic, the needs of the project cobalt/nickel, etc.);

The Consultant will summarize Cameroon's port infrastructural needs.

2nd lot: DRAFTING OF THE NATIONAL PORT MASTER PLAN

To achieve this, the Consultant will respect the following steps :

1. Drafting of development scenarios

Following the conclusions of the diagnosis, the study of the economic environment of Cameroon, the traffic forecasts, and the prospects for possible developments in the short, medium and long term, the Consultant will present three (3) port development scenarios for Cameroon in a report, based on the low, medium and high traffic hypotheses, while taking into account the development hypotheses of the port hubs of Douala, Kribi and Limbe on the one hand, and the prospects of development of potential ports areas, notably Limbe on the other hand. He will develop the scenario which seems most probable to him according to the information at his disposal.

The Consultant will carry out a SWOT analysis (Strengths, weaknesses, opportunities, Threats) of each of the alternatives presented. This comparative evaluation will be carried out by a multi-criteria analysis integrating economic, technical, operating, financial, geostrategic, political and environmental considerations.



The final scenario will represent the general plan of development, and spatial distribution of activities on the maritime coast of Cameroon.

After presentation by the Consultant of the main scenario and the variants, the Cameroonian authorities will select the development scenario which best meets its strategic objectives and which appears most adapted to the prospects for development of the maritime transport sector.

2. Elaboration of the National Port Master Plan

After communicating the scenario chosen for the development of Cameroon's ports to the consultant, he will proceed with the development of the National Port Master Plan of Cameroon for the period 2025 - 2045.

For each port, the master plan will include the following elements:

- the identification of port infrastructure needs based on traffic forecasts;
- a functional mass plan showing the maximum limits of the port extensions planned in the high hypothesis of long-term traffic, as well as the functional distribution of activities within this perimeter; the general development plan must also provide for the areas of specialized terminals (fishing, pleasure craft, naval base) and road and rail services;
- a descriptive summary of the infrastructure and equipment;
- a summary assessment of investment costs;
- a schedule and preliminary phasing of projects established by investment thresholds;
- the definition of a multi-year port infrastructure development program to cope with changes in traffic;
- the definition of a set of operational and financial performance indicators, with a standard value proposition;
- the development of a methodology for monitoring the evolution of port transit costs.

IV- PARTICIPATION AND ORIGIN

This call for expressions of interest is addressed to consultants established in Cameroon who have the necessary resources and demonstrate proven expertise in carrying out similar services.

Specifically, the following qualifications are required:

- Be a consultant based in Cameroon; 

- Justify the required administrative, technical and financial capacities and in particular:
- Present an administrative file in compliance with the specifications mentioned above;
- Have the equipment and personnel compatible with the services to be carried out;
- Demonstrate good experience in carrying out similar projects.

V. Terms of Reference of the consultation

The Terms of Reference relating to the study to Update the National Port Master Plan can be obtained from the Sub-Department of Supplies, Contracts and Insurance of APN :

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

VI. Composition of the application file

Each candidate must provide the following documents, presented in two (02) parts, drafted in French or English, produced in four (04) copies including one (01) original and three (03) copies marked as such, contained in a closed and sealed envelope, bearing neither stamp nor indication of the identity of the tenderer.

The first envelope called “**envelope A**” will be marked “Administrative documents” and will contain the following documents:

1. A grouping agreement, if applicable;
2. A certificate of non-bankruptcy established by the Court of First Instance dating less than three (03) months preceding the date of submission of offers;
3. A valid stamped Attestation of Taxpayers registration;
4. A valid stamped Tax Compliance certificate;
5. A photocopy of the Trade registration certificate;
6. A certificate of bank domiciliation of the Firm issued by a first-rate bank or an insurance company approved by the Ministry in charge of Finance of the Republic of Cameroon;
7. A location plan for the Firm accompanied by certification on honor by the Consultant himself of the accuracy of the information provided,
8. Any other administrative document linked to the quality of the tenderer (optional).

The second envelope, called “envelope B”, will be marked “technical offer”. It will contain the documents relating to the competence and general references of the bidders placed in the order indicated in the table:



N°	Documents	Operations to be carried out	Authentication
B1	Reference of the company	A brief description of the Consultant and an overview of his experience similar missions	the members of the Consultant's team must demonstrate having carried out at least three (03) similar services already carried out during the ten 10 recent years with copies of contracts/order letters (first and last page) or purchase orders and Receipt Reports.
B.2	Technical proposal	- a description of the methodology and work plan proposed to accomplish the mission; - a calendar, planning and deadline for execution of services.	- Document initialed, dated, signed and stamped on the last page. - certificate of good knowledge in the areas of port planning and development
B.3	Key personnel	The Consultant must provide the list or competent key personnel deemed necessary to mobilize for the performance of this service and define the proposed assignments.	- CV with photo dating less than three (03) months and signed -Certified copy of the diploma -the definition of tasks.
B4	Presentation	The document must be well presented and the different parts separated by a sheet of different color.	

VII. EVALUATION OF OFFERS, SELECTION OF CANDIDATES AND PUBLICATION OF RESULTS

Application files will be evaluated according to the following criteria:

VII.1 Eliminary criteria

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

VII.2 Essential criteria for rating technical files

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



Nº	Documents	Operations to be carried out	points
B1	Reference of the company	-Number of similar studies carried out in general (07points) - Number of studies (04 studies) on drawing up port development schemes and plans carried out over the last ten years (7.5 points per study actually carried out) (30 points) - Seniority of the firm (01 points)	Out of 38
B2	Technical resources made available	- A description of the methodology (5 points) -A proposed work plan for carrying out the assignment, together with a timetable, schedule and deadline for carrying out the services (2.5 points)) - Certificate of good knowledge of the port and maritime sectors. (2,5 points)	Out of 10
B3	Key personnel	A Head of Mission: Expert in economic development strategy ((overall strategic vision), in particular maritime and port strategy (Senior Expert, GCE A/L+5 and 9 years' experience or less); (10 points); A planning engineer: Expert in strategic planning for regional economic development with a multi-sectoral component (industry, town planning, and infrastructure, particularly roads, railways, and especially ports), transport economist (Senior expert, GCE A/L+5 and at least 9 years of experience), (07 points); A port engineer, expert in the design and development of port facilities relating to infrastructure, superstructures and equipment (Senior Expert, GCE A/L+5 and at least 9 years of experience) ; Expert in port management and operation (Senior Expert, GCE A/L+5 and at least 9 years of experience), (06 points) ; Expert in financial engineering, financial analyst, expert in finance and financing models for infrastructure projects (Senior Expert, GCE A/L+5 at least 9 years of experience) ; Expert in industrial risk assessment (Junior Expert, GCE A/L+3 and at least 5 years of experience) (05 points) ;	Out of 50

		Expert in environmental protection, namely maritime and portuaire (Junior expert, GCE A/L+3 and at least 5 years of experience) (05 points) ; Expert in Institutional law (Junior Expert, GCE A/L+3 and at least 5 years' experience); (03 points) A pool of other personnel specialized in the following areas: Development of port facilities, land tenure, economic and industrial development, port services, city-port interface, economic project evaluation, Geomatics, Cartography (02 points);	
B4	Presentation of the file	- General summary (0,5 point) - document classified in the order of the summary (0,5 point) - readability (0,5 point) - coloured divider (0,25 point) - binding 0,25 point)	Out of 02

Only the first three (03) candidates who will have obtained, at the end of the evaluation, a technical score at least equal to eighty (80) out of one hundred (100) will be selected and admitted to compete in the National Restricted Call for Tenders which will be launched according to the procedural rules defined by the decrees and orders in force in the Republic of Cameroon and in particular Decree No. 2018/366 of June 20, 2018 relating to the Public Contracts Code.

8. Submission of files

The hard copies of the Call for Expression of Interest Files, written in French and/or English, in four (04) copies including one (01) original and three (03) copies respectively marked as such, must be submitted in a closed envelope at the Sub-Department of Supplies, Contracts and Insurance, **CAA Building (1st floor, Room 05), 20 May Avenue, PO Box 11538 Yaounde, Tel: (237) 222 23 73 16 / 222 23 73 17, Fax: (237) 222 23 73 14 no later than** at local time and title:

29 APR 2024

"NOTICE OF CALL FOR EXPRESSIONS OF INTEREST

N°...../AMI/APN/2024 OF 25 MAR 2024

FOR THE PRE-SELECTION OF CONSULTANTS TO CARRY OUT THE STUDY TO UPDATE CAMEROON'S NATIONAL PORT MASTER PLAN"



The soft copies of the Call for Expressions of Interest files will be sent at the same time to the following email addresses:

infos@apn.cm; younousmouamar777@gmail.com; emmanuelasangale@yahoo.fr; hapsatyaya@icloud.com

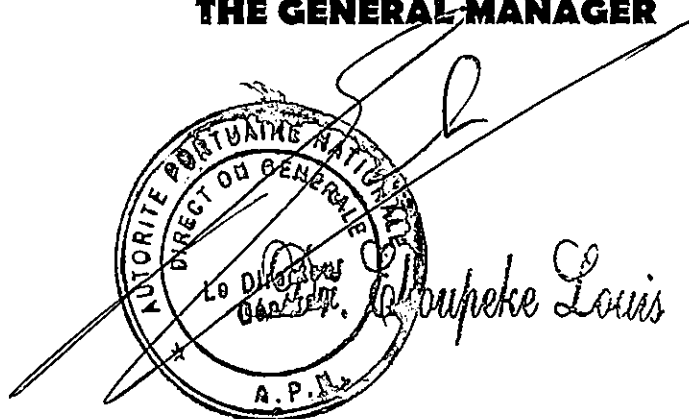
9. Additional information

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

Sub-Department of Supplies, Contracts and Insurance, National Ports Authority, 1st floor Room 05 CAA Building, 20 May Avenue Box 11 538 Yaoundé
Landline: 222 23 73 16 / 222 23 73 17, Fax: 222 23 73 14.

Yaounde, 25 MARS 2024

THE GENERAL MANAGER



The image shows a handwritten signature, "Loupéke Louis", written in cursive over a circular official stamp. The stamp contains the text "AUTORITE PORTUAIRE NATIONALE", "DIRECTOR GENERAL", and "A.P.N.". A large, stylized handwritten mark, possibly a number "2", is written over the signature and the stamp.