



APPEL À MANIFESTATION D'INTÉRÊT INTERNATIONAL N° 003/ADM/SIGAMP/FR/2025 EN VUE DU RECRUTEMENT D'UN CONSULTANT INDIVIDUEL CHARGÉ DE RÉALISER UNE ÉTUDE POUR LA MODERNISATION DES MODALITÉS DE COLLECTE ET DE REVERSEMENT DES DROITS DE PÉAGE ROUTIER ET AUTOROUTIER

1 - CONTEXTE

Dans le cadre de la mise en œuvre de la politique nationale de modernisation et de sécurisation du réseau routier, le Gouvernement de la République du Cameroun a engagé une série de réformes institutionnelles et techniques visant à garantir une meilleure gouvernance des infrastructures routières, à accroître la transparence dans la gestion des ressources affectées au secteur, et à optimiser les performances des dispositifs de recouvrement des recettes. À cet effet, le décret n°2025/293 du 10 juillet 2025 portant réorganisation du Fonds Routier, signé par le Président de la République, est venu réorganiser en profondeur le Fonds Routier, un Établissement Public Administratif à caractère spécial, en élargissant substantiellement ses missions.

Désormais, au-delà de son rôle historique de financement pérenne de l'entretien routier et de la protection du patrimoine routier, le Fonds Routier est entre autres chargé de la gestion des péages routiers et autoroutiers non concédés, fonction jusqu'alors assurée par acteurs. Cette réorientation stratégique impose la mise en place d'un dispositif moderne, cohérent, sécurisé et techniquement robuste de collecte et de reversement des droits de péage sur l'ensemble du territoire.

Cependant, l'état actuel du système de collecte et de reversement, qui repose encore largement sur des procédures manuelles, révèle d'importantes lacunes. Celles-ci ont été mises en évidence par une évaluation indépendante conduite en partenariat avec l'Institut National de la Statistique (INS). Cette étude a relevé plusieurs défaillances structurelles et fonctionnelles, notamment : la faiblesse de la traçabilité des flux financiers, l'exposition accrue au risque de fraude ou de détournement, le manque de fiabilité des données de trafic, la difficulté à contrôler les exonérations, et la mobilisation partielle du potentiel de recettes disponibles.

Face à ces constats, le besoin de moderniser le système apparaît non seulement comme une nécessité financière, mais également comme un impératif de transparence, de redevabilité et de performance. Il s'agit d'intégrer les technologies modernes dans les opérations de péage, d'automatiser les procédures critiques, de diversifier les modes de paiement (monétique, mobile money, prélèvement automatique), de renforcer les mécanismes de contrôle du trafic et de sécuriser les installations et les données.

C'est dans cette perspective que s'inscrit le présent appel à manifestation d'intérêt. À travers cette procédure, le Fonds Routier envisage de recruter un consultant individuel hautement qualifié, chargé de mener une étude approfondie et d'élaborer des propositions concrètes, innovantes et réalistes. Ces recommandations devront permettre de concevoir un système moderne de recouvrement des droits de péage, adapté aux contraintes locales, capable de garantir une remontée fiable des recettes, de fluidifier la circulation aux barrières de péage et de renforcer l'intégrité des opérations sur l'ensemble du circuit de gestion.

2 - OBJECTIF

2.1 Objectif général

L'objectif général de la mission est de doter le Fonds Routier d'un cadre stratégique et opérationnel clair pour la modernisation des modalités de collecte et de reversement des droits de péage sur l'ensemble du réseau routier non concédé. Il s'agit de formuler des recommandations à la fois techniques, juridiques, organisationnelles et financières, fondées sur un diagnostic rigoureux, permettant d'optimiser la performance du dispositif de recouvrement tout en assurant sa sécurité, sa transparence et sa traçabilité.

71

- **Établir un diagnostic global et objectif du système existant**, en procédant à une revue exhaustive des pratiques actuelles de collecte, de traitement et de reversement des droits de péage, sur les plans technique, institutionnel, humain et financier. Cette analyse tiendra compte des postes manuels, semi-automatisés ou en régie, ainsi que des dispositifs en projet ou en phase transitoire ;
- **Recueillir les données disponibles auprès des acteurs impliqués**, notamment le Fonds Routier, le Programme de Sécurisation des Recettes Routières (PSRR), les collectivités territoriales décentralisées, ainsi que les prestataires techniques actuels. Le consultant devra évaluer la fiabilité, la complétude et l'accessibilité de ces données ;
- **Proposer des solutions techniques innovantes et adaptées**, en tenant compte des réalités locales (infrastructures, niveau d'équipement, ressources humaines, capacités techniques, besoins des usagers). Ces solutions devront intégrer des moyens de paiement variés, favoriser la réduction des manipulations d'espèces, et garantir la continuité de service même en cas de défaillance partielle (systèmes de secours, redondance, maintenance préventive) ;
- **Identifier des modalités spécifiques de gestion des catégories particulières de véhicules**, comme les ambulances, les forces de défense et de sécurité, les riverains ou les véhicules bénéficiant d'exonérations réglementaires. Le consultant proposera des mécanismes de contrôle et de validation sécurisés de ces cas d'exemption ou de gratuité partielle ;
- **Fournir un cadre de gestion intégré des opérations de péage**, incluant des outils de traçabilité des flux, des instruments de contrôle en temps réel, des rapports automatiques sur les performances, et des tableaux de bord permettant d'alerter en cas d'écarts ou d'anomalies ;
- **Proposer une organisation-type des ressources humaines à mobiliser sur chaque type de poste**, en précisant les profils requis, les effectifs indicatifs, les responsabilités respectives, et les dispositifs de supervision ou de délégation, en cohérence avec les choix technologiques recommandés ;
- **Optimiser les coûts opérationnels et logistiques**, en veillant à la durabilité des équipements proposés, à la facilité d'approvisionnement en pièces de rechange, à la disponibilité de l'énergie (solaire, groupe électrogène, alimentation du réseau) et à la connectivité (4G/5G, fibre, radio, satellite, selon la zone) ;
- **Définir un schéma de réponse en cas d'incidents**, appuyé sur un SLA (Service Level Agreement) clair, intégrant les délais d'intervention, les responsabilités, les protocoles d'escalade et la traçabilité des événements ;
- **Formuler des recommandations relatives à la sécurisation globale des installations**, incluant les barrières, cabines, dispositifs de vidéosurveillance, signalisation, patrouilles mobiles, centres de coordination et lignes de communication (call centers, hotline technique) ;
- **Préparer des Termes de Référence types** pour les phases ultérieures de mise en œuvre, destinés à encadrer la sélection, le recrutement et le suivi des prestataires (bâtiment, informatique, télécommunication, sécurité, gestion de flux, etc.). Ces termes devront être rédigés de façon claire, opérationnelle et conforme aux standards des marchés publics en vigueur au Cameroun.

4 - RÉSULTATS ATTENDUS

Les travaux du consultant devront déboucher sur la production d'un ensemble cohérent de livrables à forte valeur ajoutée, permettant au Fonds Routier de disposer d'éléments fiables et opérationnels pour la prise de décision, la planification budgétaire et le lancement ultérieur des phases de mise en œuvre.

De manière spécifique, les résultats attendus de la mission sont les suivants :

- **Un rapport de diagnostic approfondi du système actuel**, identifiant de manière factuelle et documentée les forces, les faiblesses, les menaces et les opportunités du dispositif de collecte et de reversement existant. Ce diagnostic devra intégrer des observations de terrain, des données quantitatives, des entretiens avec les acteurs clés et une analyse critique des procédures en vigueur ;
- **Un rapport final consolidé**, structuré de manière claire, comportant l'ensemble des propositions formulées par le consultant, y compris :

- Les responsables opérationnels ;
- Les délais par phase ;
- Les indicateurs de performance.
- **Un budget prévisionnel consolidé**, précisant les lignes de coûts par poste budgétaire, les hypothèses de calcul, les unités d'œuvre, les seuils critiques d'investissement, ainsi que les éventuelles économies d'échelle envisageables ;
- **Des termes de référence types**, élaborés pour encadrer les appels à la concurrence devant porter sur la mise en œuvre des solutions retenues, y compris :
 - La fourniture d'équipements ;
 - Le déploiement de logiciels ou plateformes de gestion ;
 - La maintenance technique et logicielle ;
 - La gestion sécurisée des postes de péage.
- **Des notes techniques ou aides à la décision**, produites à la demande du Fonds Routier ou à l'initiative du consultant, sur des points d'attention particuliers (par exemple : modalités de traitement des exonérations, dispositifs de lutte contre la fraude, cadre de gestion externalisée, etc.).

6 - DURÉE DE LA MISSION

La durée prévisionnelle de la mission est de quatre (4) mois.

7 - PROCÉDURE DE SÉLECTION

Le consultant sera sélectionné suivant la procédure définie par les articles 117 et 118 du décret n° 2018/366 du 20 juin 2018 portant code des marchés publics, relativement aux modalités de recrutement des consultants individuels.

8 - DOSSIER DE CANDIDATURE

8-1. DOSSIER ADMINISTRATIF

Le dossier administratif devra comprendre les pièces suivantes :

- une lettre de manifestation d'intérêt, datée et signée par le Consultant ;
- une déclaration sur l'honneur attestant que le soumissionnaire n'est pas exclu des marchés publics et que les informations fournies sont sincères et exactes ;
- une copie de l'attestation d'immatriculation.

8-2. DOSSIER TECHNIQUE

8-2.1 LISTE DU PERSONNEL

La mission sera confiée à un Expert spécialisé en modernisation des systèmes de collecte de recettes de péage routier ou en ingénierie des systèmes de paiement et infrastructures associées. Cet Expert pourra, à sa discrétion, se faire accompagner par une équipe de son choix, dont les frais seront à sa charge.

8-2.2 RÉFÉRENCE DU CONSULTANT

Le consultant devrait justifier de solides références dans la mise en œuvre de solutions de modernisation de systèmes de collecte de recettes de péage routier ou autoroutier.

8-2.3 CONTENU DU DOSSIER TECHNIQUE

Le dossier technique devra contenir :

- un curriculum vitae détaillé et signé de l'expert proposé ;

27

Le pli fermé contenant la manifestation d'intérêt en six (06) exemplaires dont un (01) original et cinq (05) copies et portant la mention : « **APPEL À MANIFESTATION D'INTÉRÊT POUR LE RECRUTEMENT D'UN CONSULTANT EN MODERNISATION DU PÉAGE ROUTIER. À N'OUVRIR QU'EN SÉANCE DE DÉPOUILLEMENT** » devra être déposé au plus tard le **12 septembre 2025 à 15 h 30 (heure locale)**, à l'adresse suivante :

FONDS ROUTIER : Immeuble SNI 12^e étage - porte 12-18 - COURRIER BP 6221 Yaoundé - CAMEROUN Tél. : (237) 222 22 47 52

11 - FINANCEMENT

Le financement de la mission sera assuré par le budget de fonctionnement du Fonds Routier exercice 2025.


L'Administrateur
ESSAIE MOUSSA Aubin

11 AUG 2025

79



INTERNATIONAL CALL FOR EXPRESSION OF INTEREST No. [003/ADM/SIGAMP/FR/2025](#) FOR THE RECRUITMENT OF AN INDIVIDUAL CONSULTANT TO CARRY OUT A STUDY ON THE MODERNISATION OF METHODS FOR COLLECTING AND DISTRIBUTING ROAD AND MOTORWAY TOLL REVENUE

1- BACKGROUND

As part of the implementation of the national policy for modernising and securing the road network, the Government of the Republic of Cameroon has undertaken a series of institutional and technical reforms aimed at ensuring better governance of road infrastructure, increasing transparency in the management of resources allocated to the sector, and optimising the performance of revenue collection mechanisms. To this end, Decree No. 2025/293 of 10 July 2025 to reorganise the Road Fund, signed by the President of the Republic, has thoroughly reorganised the Road Fund, a special public administrative institution, by substantially expanding its remit.

In addition to its traditional role of providing long-term financing for road asset maintenance and road protection, the Road Fund is now equally responsible for managing road and motorway tolls that are not under concession, a duty previously performed by other entities. This strategic reorientation requires the implementation of a modern, consistent, secure and technically robust system for collecting toll revenue throughout the country and transferring them to the right quarters.

However, the current state of the system for collecting and transferring this revenue, which is still almost exclusively done manually, reveals significant shortcomings. These demerits were highlighted by an independent assessment conducted in partnership with the National Institute of Statistics (INS). This study identified several structural and functional shortcomings, including: poor traceability of financial flows, increased exposure to the risk of fraud or misappropriation, unreliable traffic data, difficulty in controlling exemptions, and partial mobilisation of available revenue potential.

In light of these findings, the need to modernise the system appears not only as a financial necessity, but also as an imperative for transparency, accountability and performance. This involves integrating modern technologies into toll operations, automating critical procedures, diversifying payment methods (electronic banking, mobile money, direct debit), strengthening traffic control mechanisms, and securing facilities and data.

This call for expression of interest is in line with this approach. Through this procedure, the Road Fund plans to recruit a highly qualified individual consultant to conduct an in-depth study and make concrete, innovative and realistic proposals. These recommendations should enable the design of a modern toll collection system, adapted to local constraints, capable of ensuring reliable revenue collection, improving traffic flow at toll gates and strengthening the integrity of operations throughout the management chain.

2 – OBJECTIVE

2.1 General Objective

The general objective of the mission is to provide the Road Fund with a clear strategic and operational framework for modernising the methods of collecting and distributing toll revenue throughout the road network that is not under concession. This involves formulating technical, legal, organisational and financial recommendations, based on a rigorous assessment, to optimise the performance of the collection system while ensuring its security, transparency and traceability.

This work should result in the design of an integrated and reliable system capable of meeting public governance requirements in terms of mobilising internal resources, while taking into account the geographical, institutional and



- **collect available data from stakeholders involved**, including the Road Fund, the Road Revenue Securing Programme (PSRR), Regional and Local authorities, and current technical service providers. The consultant will assess the reliability, completeness, and accessibility of this data;
- **propose innovative and appropriate technical solutions**, taking into account local realities (infrastructure, level of equipment, human resources, technical capabilities, user needs). These solutions must incorporate various means of payment, enable the reduction of cash handling, and guarantee continuity of service even in the event of partial failure (backup systems, redundancy, pre-emptive maintenance);
- **identify specific methods for managing particular categories of vehicles**, such as ambulances, defence and security forces vehicles, local residents or vehicles benefiting from regulatory exemptions. The consultant will propose secure control and validation mechanisms for the cases benefiting from exemption or partial free access;
- **provide an integrated management framework for toll operations**, including flow traceability tools, real-time control instruments, automatic performance reports, and dashboards to alert in the event of discrepancies or anomalies;
- **propose a standard organisation of human resources to be mobilised for each type of toll gate**, specifying the required profiles, the indicative workforce, the various responsibilities, and the supervision or delegation systems, in line with recommended technological choices;
- **optimise operational and logistical costs**, by ensuring the durability of the equipment offered, easy supply of spare parts, availability of energy (solar, generator, network power) and connectivity (4G/5G, fiber, radio, satellite, depending on the area);
- **define an incident response plan**, based on a clear SLA (Service Level Agreement), integrating response times, responsibilities, escalation protocols and event traceability;
- **formulate recommendations relating to the overall safety of facilities**, including barriers, booths, video surveillance devices, signage, mobile patrols, coordination centres and communication lines (call centres, technical hotline);
- **prepare standard Terms of Reference** for subsequent implementation phases, intended to govern the selection, recruitment and monitoring of service providers (building, IT, telecommunications, security, flow management, etc.). These terms must be written in a clear, operational manner and in accordance with the public procurement standards in force in Cameroon.

4 - EXPECTED RESULTS

The consultant's work should result in the production of a coherent set of deliverables with high added value, allowing the Road Fund to have reliable and operational elements for decision-making, budget planning and the subsequent launch of the implementation phases.

Specifically, the expected results of the mission are as follows:

- **an in-depth diagnostic report of the current system**, identifying in a factual and documented manner, the strengths, weaknesses, threats and opportunities of the existing revenue collection and transfer system. This assessment should include field observations, quantitative data, interviews with key stakeholders, and a critical analysis of current procedures;
- **A final consolidated report**, clearly structured, containing all of the consultant's proposals, including:
 - Some **technically feasible and financially sustainable modernisation scenarios**, taking into account the types of stations, traffic levels, infrastructure constraints, institutional management capacity and the Road Fund priorities;
 - A **detailed estimate of investment and operating costs** for each scenario, with a comparative analysis (advantages, disadvantages, profitability, risks);
 - A **realistic timetable for the deployment** of the proposed solutions, prioritised according to the maturity of the sites, their potential yield and the resources available;

21

- **A consolidated provisional budget**, specifying the cost lines per budget item, the calculation assumptions, work units, critical investment thresholds, and any possible economies of scale;
- **Standard Terms of Reference**, drawn up to provide a framework for competitive bids relating to the implementation of the selected solutions, including:
 - Supply of equipment;
 - Deployment of management software or platforms;
 - Technical and software maintenance;
 - Secure management of toll stations.
- **Technical notes or decision-making aids**, produced at the request of the Road Fund or at the consultant's initiative, on specific points of interest (e.g. procedures for handling exemptions, anti-fraud measures, outsourced management framework, etc.).



6 - DURATION OF THE MISSION

The estimated duration of the mission is four (4) months.

7 - SELECTION PROCEDURE

The consultant will be selected according to the procedure set out in Articles 117 and 118 of Decree No. 2018/366 of 20 June 2018 to institute the Public Contracts Code, relating to the terms and conditions for the recruitment of individual consultants.

8- APPLICATION FILE

8-1. ADMINISTRATIVE FILE

The administrative file shall include the following documents:

- a letter of expression of interest, dated and signed by the Consultant;
- a formal declaration attesting that the tenderer is not excluded from the public contract system and that the information provided is true and accurate;
- a copy of taxpayers registration.

8-2. TECHNICAL FILE

8- 2.1 LIST OF STAFF

The mission will be entrusted to an expert specialised in the modernisation of road toll collection systems or in the engineering of payment systems and associated infrastructure. This Expert may, at his/her discretion, be accompanied by a team of their choice and shall bear the related costs.

8-2.2 REFERENCES OF THE CONSULTANT

The consultant should have solid references in the implementation of solutions for modernising road or motorway toll collection systems.

8-2.3 COMPOSITION OF THE TECHNICAL FILE

The technical file shall comprise:

- detailed curriculum vitae, signed by the applicant expert;
- detailed curriculum vitae of two (2) assistants, specifying their qualifications, experience and relevant references in line with the mission;

SESSION", and must be submitted no later than **12 September 2025 at 3:30 p.m. (local time)**, to the following address:

ROAD FUND: SNI Building, 12th floor - Room 12-18 - PO Box: 6221 Yaounde - CAMEROON Tel.: (237) 222 22 47 52



11 - FINANCING

The mission shall be financed by the Road Fund's operating budget for the financial year 2025.

The Administrator,

ESSAIE MOUSSA Aubin



11 AUG 2025

7