

**COMITE CONSULTATIF
D'ORIENTATION
(C.C.O.)**

**PORT AUTONOME DE
DOUALA
(P.A.D.)**

AVIS N° 117 DU 26 MAI 2025

**SUR LE PROJET DE MISE EN CONCESSION DE L'ACTIVITÉ
DE FOURNITURE DES SERVICES D'UN RÉSEAU DE
TÉLÉCOMMUNICATION HYBRIDE DE TYPE 4G LTE AU
PORT DE DOUALA-BONABÉRI, SOUMIS PAR LE PORT
AUTONOME DE DOUALA (PAD)**

MAI 2025

INTRODUCTION

Conformément aux dispositions du Décret n° 99/129 du 15 juin 1999 portant organisation et fonctionnement des Comités Consultatifs d'Orientation de l'activité portuaire, notamment en ses articles 2, 7 et 8, le Comité Consultatif d'Orientation du Port Autonome de Douala (CCO'PAD) s'est réuni les 14 avril et 26 mai 2025, à l'effet d'examiner la saisine du Port Autonome de Douala (PAD) relative au projet de mise en concession de l'activité de fourniture des services d'un réseau de télécommunication hybride de type 4G LTE au Port de Douala-Bonabéri.

L'examen de cette saisine a retenu l'attention du Comité en ses aspects, ci-après :

I- OBSERVATIONS D'ORDRE GÉNÉRAL


En préliminaire à ses travaux, le CCO'PAD, s'appuyant sur les délibérations de sa 194^{ème} Session Plénière tenue le 14 avril 2025, les éléments versés au dossier et ses propres constatations, fait les observations d'ordre général suivantes :

DE LA NOTE CONCEPTUELLE SUR LE PROJET

1. Par correspondance n° 000002394/DG/PAD du 21 mars 2025, le PAD a saisi le CCO'PAD pour solliciter son Avis sur le projet de mise en concession de l'activité de fourniture des services d'un réseau de télécommunication hybride de type 4G LTE au Port de Douala-Bonabéri.

Contexte du projet et justification de la saisine du CCO'PAD :

2. Le Décret n° 2019/034 du 24 janvier 2019 portant réorganisation du PAD, en son chapitre III, confère au PAD la responsabilité de la gestion des réseaux divers à l'intérieur de sa circonscription de compétence.
3. Dans le même temps, la Stratégie Nationale de Développement à l'horizon 2030 (SND 30) positionne la digitalisation des processus comme un levier de développement de l'économie nationale.

4. Sur cette base et dans le souci de poursuivre le processus de normalisation, d'optimisation et de diversification de ses activités, le PAD nourrit l'ambition de transformer le combinat portuaire de Douala-Bonabéri en un **SMART PORT** (Port intelligent à travers des solutions de digitalisation).
5. En perspective, il s'agit de favoriser le déploiement d'un ensemble d'activités liées au développement, à la fourniture et à la commercialisation des services de télécommunication.
6. Le package des services ainsi envisagés intègre :
 - les services de connectivité (l'interconnexion des sites, la fourniture d'accès internet ...)
 - les prestations de communication (opérateur radio VHF analogique, téléphonie IP, visioconférence et télétravail, messagerie professionnelle et outils de collaboration)
 - les services managés (supervision et monitoring des solutions (*network operating center* et *security operation center*), interventions sur site ou à distance (24h/24 et 7j/7), hébergement des plateformes et des infrastructures des clients)
 - l'internet des objets (des compteurs intelligents au monitoring des groupes électrogènes et soutes à carburant, y compris le prélèvement des températures et le *tracking*).
7. Le projet du PAD est en phase avec le Schéma Directeur de Développement du Port de Douala-Bonabéri pour la période 2020-2050 et s'aligne sur les grands axes de la Stratégie Nationale de Développement du Cameroun à l'horizon 2030 « SND30 ».
8. Dans la veine institutionnelle, le Conseil d'Administration du PAD, à travers la Résolution n° 0521-17/CA/PAD du 03 février 2017, habilite son Directeur Général à rechercher et à conclure des partenariats pour optimiser et développer la plateforme portuaire actuelle.
9. C'est sur la base combinée des arguments évoqués supra, que le PAD a entrepris de lancer le projet de mise en concession de l'activité de fourniture des services d'un réseau de télécommunication hybride de type 4G LTE au Port de Douala-Bonabéri. 

10. Conformément à la réglementation en vigueur, le PAD, dans le cadre des projets d'une telle envergure, doit solliciter l'Avis préalable du CCO'PAD. C'est le fondement de la présente saisine.

Objectifs du Projet :

11. La démarche initiée s'inscrit dans le cadre du processus de normalisation des activités et vise à transformer le combinat portuaire de Douala-Bonabéri en un *SMART PORT* à travers l'émergence d'une entité exclusivement chargée du développement, de la fourniture et de la commercialisation des services de télécommunication.

Méthodologie et approche :

12. Le Projet est mis en œuvre suivant une démarche participative et inclusive, qui intègre l'ensemble des parties prenantes pertinentes.

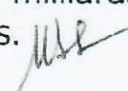
Résultats attendus du Projet :

13. À terme, le Port de Douala-Bonabéri sera un *SMART PORT*, avec un réseau de télécommunication hybride de type 4G LTE qui va faciliter, par le biais de la digitalisation des processus et des procédures, la réduction des délais de passage portuaire et l'amélioration de la connectivité des opérateurs portuaires.

Coût du Projet :

14. Le coût global du Projet est estimé à FCFA 6,8 milliards et sera entièrement supporté par le Partenaire.

Durée de la concession et retombées financières attendues :

15. La concession est envisagée pour une durée de 15 ans. Durant cette période, le Concessionnaire devrait engranger un bénéfice de FCFA 9,4 milliards.
16. Le PAD, quant à lui, pourra recevoir, sous forme de redevances (fixe et variable), un montant de FCFA 3,1 milliards et l'État recevra des Impôts à hauteur de FCFA 5,3 milliards. 

17. Sur cette base, la quote part de l'État et du PAD serait de FCFA 8,4 milliards ; ce qui représente environ 89% des gains du partenaire estimés à FCFA 9,4 milliards.

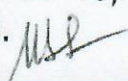
Mode d'exécution du Projet :

18. Au regard de l'importance des investissements et de la complexité du Projet, la démarche Partenariat-Public-Privé (PPP) a été retenue et en l'occurrence, il s'agit d'un PPP de type concessif.

Benchmark réalisé dans certains Ports :

19. Dans le cadre de la mise œuvre du Projet sous revue, le PAD a réalisé une mission de benchmark au Port de Tanger Med. Dans ce cadre, il a été observé que les activités de télécommunication ont été concédées à l'entreprise CIREs TÉLÉCOM, avec laquelle le PAD a activé des échanges pour un accompagnement éventuel.
20. Malgré le décalage de niveau de développement entre le Port de Tanger Med et celui de Douala, l'ambition était de capter les bonnes pratiques en la matière et de procéder aux adaptations nécessaires dans le contexte spécifique du Port de Douala-Bonabéri.

Appel à Manifestation d'Intérêt :

21. Pour son accompagnement dans le cadre du Projet, le PAD a mis en concurrence, dans le cadre d'un Appel à Manifestation d'Intérêt, l'essentiel des opérateurs de télécommunication de la place portuaire.
22. Il s'agit des opérateurs, ci-après, qui détiennent environ 95% du portefeuille des clients installés dans le Port :
- CAMTEL ;
 - MTN CAMEROON ;
 - ORANGE CAMEROUN ;
 - SWECOM S.A ;
 - MATRIX TELECOM.
23. Il est essentiel de relever que, pour développer et commercialiser les services associés à l'utilisation d'une licence 4G, seuls les opérateurs détenteurs de ladite licence sont éligibles. 

24. Cette contrainte justifie l'option prise par le PAD en faveur de la mise en concession de cette activité, au lieu d'une Régie (succursale ou filiale).

PRÉOCCUPATIONS EXPRIMÉES EN PLÉNIÈRE PAR LES MEMBRES DU CCO'PAD SUR LE PROJET

25. Au cours de la 194^{ème} Session Plénière du CCO'PAD, les Membres ont exprimé un certain nombre de préoccupations sur le Projet de mise en concession de l'activité de fourniture des services d'un réseau de télécommunication hybride de type 4G LTE au Port de Douala-Bonabéri.

26. Les questionnements essentiels sont les suivants :


- pourquoi l'option de transfert par concession plutôt que la mise en place d'une filiale ?
- quel sera le sort des opérateurs qui offrent déjà lesdits services et comment les tarifs vont-ils évoluer ? (GPAC)
- est-ce que la souscription aux services offerts sera obligatoire ou libre pour les opérateurs portuaires ? (GPAC)
- les services pourront-ils évoluer de la 4G à 5G ? (SCIEC)
- qu'est ce qui rassure sur la fiabilité et la qualité des services qui seront rendus ?

27. Toutes ces considérations et bien d'autres ont été capitalisées par la Commission Ad Hoc mise en place pour la circonstance et dont les résultats des travaux ont permis au CCO'PAD de se pencher sur le fond du dossier au cours de sa 195^{ème} Session Plénière du 26 mai 2026.

II- OBSERVATIONS SUR LE FOND

À la lumière des observations d'ordre général ci-avant, et après analyse, le CCO'PAD fait les observations de fond ci-après, sur le dossier soumis à son examen :

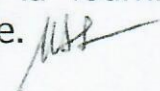
PRÉOCCUPATIONS SUPPLÉMENTAIRES ENRÉGISTRÉES SUR LE PROJET LORS DES TRAVAUX EN COMMISSION AD HOC


28. Le Représentant du syndicat des Armateurs De Droit Camerounais (ADDC) a, de nouveau, sollicité des clarifications sur l'option de transfert d'activités retenue entre la création d'une filiale et le transfert à un Concessionnaire.
29. Il s'est aussi interrogé sur la pertinence du benchmark réalisé au Port de Tanger Med qui ne présente pas le même volume d'activités et les mêmes caractéristiques que le Port de Douala-Bonabéri.
30. Le Représentant du Syndicat des Commerçants Importateurs et Exportateurs du Cameroun (SCIEC), quant à lui, s'est interrogé sur la rentabilité du Projet.
31. Quant au Représentant du Conseil National des Chargeurs du Cameroun (CNCC), sa préoccupation est de savoir si la solution envisagée sera déployée même auprès des intervenants qui ne sont pas dans l'enceinte portuaire comme la SGS.
32. Avec l'émergence des passerelles, le Représentant du SCIEC réitère sa préoccupation sur la cybersécurité afin de renforcer la sécurité aux portes mais aussi à l'intérieur afin d'éviter les divers désagréments potentiels au bout d'un clic.
33. Avec le projet PAD/ARISE IIP au niveau de la Dibamba, la Représentante de l'UCAM marque son intérêt sur l'extension de la solution et la couverture de ce futur site.
34. En premier lieu, le Représentant du Guichet Unique des opérations du Commerce Extérieur (GUCE) souhaite connaître la relation du Projet avec l'ANTIC, qui est l'organe en charge des questions de sécurité informatique et de législation. Pour illustrer l'intérêt de la préoccupation, il indique avoir un partenariat avec l'ANTIC qui certifie, chaque année, le niveau de sécurité de son infrastructure. 

35. Dans un second temps, il soulève la question de la capacité de redondance pour alterner le niveau des services.
36. Le Représentant du CNCC s'interroge également sur l'adéquation de la solution envisagée avec les infrastructures existantes et sur le sort des opérateurs de télécommunication avec lesquels les intervenants portuaires travaillent déjà.
- Sur un autre aspect, il souhaite être rassuré sur la planification de la mutation en chantier, ainsi que le gage de qualité.
37. Le Représentant des ADDC demande d'abord à quel stade en est-on avec la procédure d'Appel à Manifestation d'Intérêt.
38. Ensuite et sur un autre plan, il aimerait connaître le sort qui sera réservé aux investissements déjà réalisés par le PAD dans le domaine. Le montant des investissements annoncés ne représente-t-il que les investissements complémentaires (FCFA 6,4 milliards) ?
39. Enfin, il sollicite des clarifications sur le modèle financier (TRI, tarification réaliste ...).
40. Le Représentant du Groupement des Entreprises du Cameroun (GECAM) s'interroge sur la prise en compte de la problématique de la stabilisation fiscale dans les clauses du contrat, au regard des fluctuations fiscales souvent observées.
41. Le Représentant du Syndicat des Transitaires, Transporteurs, Acconiers et Consignataires (SYNTRAC) veut savoir si le projet en gestation vient résoudre l'épineux problème d'instabilité de la connexion internet auquel font face des opérateurs portuaires et surtout si les tarifs des prestations y relatives ne vont pas augmenter.

CLARIFICATIONS APPORTÉES PAR LE PAD AUX PRÉOCCUPATIONS EXPRIMÉES SUR LE PROJET

42. Pour le PAD, **l'option de transfert de l'activité par concession** a été motivée par la contrainte institutionnelle de disposer d'une licence 4G que le PAD n'a pas intérêt à acquérir, au regard du son coût très élevé (FCFA 54 milliards). 

43. Concernant **le sort des opérateurs existants et le coût des services rendus**, les Représentants du PAD indiquent que les services existants seront agrégés sous la responsabilité d'un opérateur unique et avec les potentiels effets d'échelle, on pourra aboutir à une baisse des tarifs des différentes prestations qui seront offertes par le Concessionnaire.
44. Sur le **caractère libre ou obligatoire de la souscription par les intervenants portuaires, des services à offrir par le Concessionnaire**, il est souligné que les externalités positives (caractère incitatif des tarifs et qualité du service offert, entre autres), vont faire migrer librement les utilisateurs vers le Concessionnaire.
45. Les équipements projetés inscrivent le Projet dans une perspective évolutive, pour répondre à la **préoccupation exprimée de la migration de la 4G vers la 5G**.
46. Quant à **la fiabilité et la qualité du service** qui sera offert, le PAD relève que la capitalisation des acquis du benchmark effectué dans les Ports SMART (capture des bonnes pratiques) et le niveau des équipements décrits dans les termes de références du Projet fondent à croire que les activités seront au niveau des standards mondialement admis.
47. Sur le choix entre la **création d'une filiale et le transfert de l'activité à un Concessionnaire**, le PAD rappelle que l'idée initiale était de mettre en place une Régie. Mais, face à la contrainte institutionnelle de disposer d'une licence 4G dont le coût est de FCFA 54 milliards, la pensée a évolué vers une concession au bénéfice d'un opérateur qui est déjà titulaire de ladite licence.
48. Dans ce cadre, l'opérateur viendra avec sa licence et le PAD lui fixera un cahier des charges et un programme d'investissements.
49. Le candidat devra alors confirmer qu'il peut offrir les services attendus, aux tarifs indiqués. En contrepartie, le PAD lui garantira l'exclusivité du développement et de la fourniture des services télécommunication sur l'espace portuaire. 

50. Seulement, l'opérateur devra avoir une collaboration de « seconde main » avec ceux qui offrent déjà les services concernés, en vue d'opérer l'agrégation projetée et de faire en sorte que chaque client installé au Port, ait à faire à un seul interlocuteur.
51. Par ailleurs, le PAD relève que, dans le cadre de l'exécution du Projet de sécurisation du Port de Douala-Bonabéri, la fibre optique et de nombreux équipements ont été installés, pour une couverture globale du combinat portuaire.
52. Sur la base de ces acquis, le PAD a cru qu'il pouvait mettre en place une Régie de télécommunication ; ce qui était sans compter avec la contrainte de disposer d'une licence 4G dont le coût est élevé.
53. Comme signalé supra, pour poursuivre la trajectoire de normalisation de ce sous-ensemble d'activités, l'option d'un transfert en mode concession a été retenue par le PAD.
54. En phase avec cette option, une étude visant à identifier l'ensemble des infrastructures existantes et qui échappent au PAD, a été réalisée et des concertations avec les parties prenantes tenues afin de déterminer non seulement les services consommés, mais aussi les futurs besoins en services. Cette démarche participative a permis de conforter l'intérêt de la démarche.
55. Dès lors et depuis 2022, le Directeur Général du PAD a mis en place une équipe-projet multidisciplinaire pour approfondir la réflexion sur le sujet. Sur le prolongement, un Appel à Manifestation d'Intérêt a été lancé et des offres reçues.
56. Lesdites offres ont été analysées et le modèle financier élaboré a confirmé que le Projet est porteur, moyennant un investissement de FCFA 6,8 milliards comme déjà indiqué et totalement pris en charge par le Concessionnaire, alors que le PAD ne mettra à disposition que le *back bun* de fibre optique d'environ 30 km.
57. Il reste entendu que le PAD et l'État du Cameroun devront engranger des retombées financières sous forme de redevances (fixe et variable) et d'impôts et taxes dont les quanta ont été définis supra. 

58. **Sur la rentabilité du Projet**, les usages en matière de gestion des projets au PAD retiennent que si le partenaire gagne 1, la part des intérêts publics (État et PAD) doit représenter au minimum 80% de ce gain.

59. Ce schéma correspond à la répartition des retombées financières indiquée supra (FCFA 9,4 milliards pour le Concessionnaire, FCFA 3,1 milliards de redevances pour le PAD et FCFA 5,3 milliards d'impôts et taxes pour l'État ; soit FCFA 8,4 milliards égal à 89% des gains).

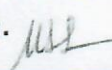
Mais, en réalité, la vraie répartition des gains c'est 1 pour le partenaire et 1 pour les intérêts publics.

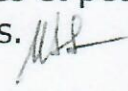
60. **Par rapport à l'intérêt du benchmark réalisé au Port de Tanger Med**, le PAD relève que l'objectif recherché n'était pas seulement d'accroître la performance, mais aussi de générer des revenus. Pour lui, en l'état actuel, aucun Port de même niveau que Douala ne dispose d'une concession des services de télécommunication qui génère des revenus.

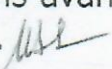
61. Il existe des Ports *SMART*, mais qui développent des technologies pour eux-mêmes en vue de fluidifier les opérations, sans commercialisation des services produits. Tanger Med est dont le Port qui était en phase avec le modèle que le PAD souhaite développer.

62. Par ailleurs, on observe de plus en plus que l'ambition du positionnement de la plupart des Ports à la dimension *SMART* est principalement d'accélérer la fluidité des échanges des données du commerce extérieur.

63. Or, il s'agit, pour le PAD, de relever le double défi de la satisfaction des besoins en services de télécommunication des opérateurs portuaires et de l'optimisation des infrastructures y afférentes. Ces défis vont au-delà de la simple interconnectivité des intervenants portuaires.

64. **Concernant le déploiement de la solution au-delà du périmètre portuaire**, le PAD précise que la principale vocation du Projet est la couverture exclusive du domaine portuaire. 

65. Toutefois, puisqu'il s'agit d'un réseau hybride de type 4G LTE et que le Concessionnaire est un opérateur de télécommunication avec les nouvelles technologies (*roaming* des données), il y aura des passerelles vers l'extérieur (*gate way*) sur les réseaux des opérateurs existants.
66. Ceci est sans doute l'un des intérêts à travailler avec un opérateur détenteur d'une licence 4G pour rester ouvert sur le monde. Mais, le Concessionnaire ne pourra pas faire des installations à son compte à l'extérieur du Port.
67. **Sur la préoccupation sécuritaire**, le PAD souligne que le catalogue des services à commercialiser (06 lots de services) intègre bien les aspects sécuritaires à travers un *Security Operator Center (SOC)*.
68. En effet, la possibilité est ainsi donnée à un petit opérateur portuaire incapable de payer des services d'un ingénieur sécurité, d'héberger ses données auprès du Concessionnaire.
69. **Pour la couverture du futur site de la Dibamba**, le Directeur Général du PAD a instruit d'explorer toutes les voies possibles. Le PAD rassure que l'existence du *roaming* des données et des solutions informatiques de segmentation arrive à défier les écarts d'espaces physiques.
70. En outre, de plus en plus, il faut s'habituer au concept de domaine de compétences portuaires plutôt qu'à celui de domaine portuaire car, de nos jours, même si un Port est situé à Douala, il peut avoir des domaines (sites) de compétences sur le territoire national.
- Quoi qu'il en soit, la solution envisagée est évolutive et les infrastructures tiennent compte de la modularité.
71. **Sur les rapports avec l'ANTIC**, le PAD précise qu'il passe les mêmes audits réglementaires que le GUCE car, ceux-ci sont obligatoires pour toutes les entités publiques et peuvent être faits soit par l'ANTIC, soit par des organismes agréés. 

72. À partir du moment où le Concessionnaire va manipuler des informations publiques, ces audits seront effectués et le PAD compte aller plus loin en instaurant des « **pentesting** » pour éprouver les systèmes informatiques. Aujourd'hui, ces tests ne sont pas encore obligatoires, mais le PAD soumet déjà ses systèmes à cet exercice.
73. Il reste également entendu qu'au plan international, il faut avoir certaines certifications pour être apte à commercialiser les services de sécurité qui seront offerts par le Concessionnaire (SOC).
74. Poursuivant **la clarification sur la capacité de redondance pour alterner au niveau des services**, le PAD affirme que la disponibilité du service à 100% est un idéal que nul ne peut garantir. Mais, le fait que le Concessionnaire aura plusieurs sources, pour ce qui est de l'internet, doit rassurer sur la disponibilité de la connexion.
75. **Pour ce qui est de la procédure d'Appel à Manifestation d'Intérêt**, plusieurs entreprises ont répondu. Les offres reçues ont été analysées et deux (02) entreprises semblent sortir du lot, suivant l'opinion de la commission chargée de les examiner.
76. Dès que le CCO'PAD va émettre son Avis de principe sur le Projet, le Directeur Général du PAD va se prononcer sur les travaux réalisés pour le choix du potentiel Concessionnaire.
77. **S'agissant des investissements**, le PAD indique que les FCFA 6,4 milliards annoncés représentent des investissements complémentaires, après pris en compte de l'existant.
78. Sur cette base, le Concessionnaire retenu fera face à deux (02) hypothèses. Soit l'apport en investissement du PAD est traduit dans le capital de l'entreprise, soit alors ledit apport est intégré dans la redevance fixe qui, à l'occasion, pourra avoir une part relative à l'utilisation des équipements existants et une autre renvoyant au volet domanial.
79. En outre, au niveau du PAD, il est retenu, dans les contrats de concession, de procéder au renouvellement des investissements préalablement à leur retour au PAD, au moins trois (03) ans avant le terme de la concession (principe de gestion de la caducité). 

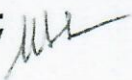
80. **Sur le modèle financier**, le PAD indique que celui présenté dans le dossier est un référentiel commun à tous les opérateurs et est ajustable. Son montage est le produit d'un processus de prise en compte des modèles financiers individuels contenus dans les différentes offres. Cette démarche lui confère un caractère médian ou moyen et l'écart avec le modèle financier du Concessionnaire retenu ne pourra pas être significatif.
81. Sur **la prévision d'une clause de stabilisation fiscale** dans le contrat de concession afin de parer aux externalités négatives d'une évolution malheureuse de ce paramètre, il est soutenu que les contrats de concession, au regard de leur caractère souvent incomplet, prévoient des clauses de période et/ou des avenants pour la prise en compte de nouvelles contraintes et des évolutions.
82. Néanmoins, il est essentiel de relever que l'évolution fiscale s'inscrit dans l'ordre des risques pris par le Concessionnaire dans sa relation d'affaires. Mais, ce risque est maîtrisé comme indiqué supra.
83. Pour ce qui est de **la disponibilité de la connexion et du niveau des tarifs**, le PAD indique que le Concessionnaire aura pour mission de fédérer les activités qui sont menées par les différents opérateurs actuels du segment portuaire et de gérer les variations potentielles du réseau.
84. En plus, des passerelles qui n'existent pas aujourd'hui entre les opérateurs de la filière seront établies pour une meilleure harmonisation et une plus grande cohérence de l'offre des services, avec pour corolaire, la maîtrise des tarifs.
85. Enfin, le PAD signale qu'à date, tous ceux qui opèrent dans le segment portuaire n'ont pas une autorisation de l'Autorité Portuaire locale et mènent des activités commerciales sans encadrement et sans verser la moindre contrepartie au PAD ; d'où la nécessité de la normalisation.
86. Les éléments d'ordre général et de fond ci-dessus amènent le CCO'PAD à conclure et recommander ce qui suit :



III - CONCLUSIONS ET RECOMMANDATIONS

Le CCO'PAD, se fondant sur l'analyse des éléments du dossier et sur les observations faites ci-avant :

A- Conclut que :

1. La saisine du PAD est recevable tant sur la forme que sur le fond ;
2. Le Projet sous revue vise à favoriser le déploiement d'un ensemble d'activités liées au développement, à la fourniture et à la commercialisation des services de télécommunication ;
3. La réalisation de ce Projet, qui bénéficie déjà d'une part d'investissements réalisés par le PAD dans le cadre du Projet de sécurisation du Port, va nécessiter des investissements complémentaires d'un coût estimé à FCFA 6,4 milliards sur une durée de 15 ans ;
4. Six (06 mois avant le terme de la concession, les équipements feront l'objet d'un renouvellement ;
5. Ledit Projet va entraîner des externalités positives aux niveaux micro et macroéconomiques, notamment l'amélioration de la qualité des services et des tarifs compétitifs ;
6. Le Projet dégage une perspective de rentabilité satisfaisante avec des retombées financières pour les intérêts publics (État + PAD) de FCFA 8,4 milliards, représentant un peu plus de 89% du gain du Concessionnaire, estimé à FCFA 9,4 milliards sur la période de la concession ;
7. Les préoccupations exprimées sur le Projet par les Membres au cours de la 194^{ème} Session Plénière et lors des travaux en Commission Ad Hoc ont fait l'objet de clarifications ;
8. Le Projet est aligné stratégiquement sur la SND 30 et le Schéma Directeur de Développement du Port de Douala-Bonabéri à l'horizon 2020-2050 ; 

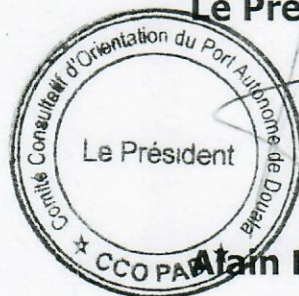
9. Une fois la convention signée entre le PAD et le Concessionnaire, des accords spécifiques pourront être conclus pour l'ensemble des préoccupations pertinentes connexes.

B. Recommande au Port Autonome de Douala (PAD) :

10. De prendre en compte, dans la suite du processus de déploiement du Projet, les observations formulées par le CCO'PAD ;
11. D'intégrer l'ensemble des parties prenantes pertinentes dans la détermination des tarifs qui fondent le modèle financier du Projet, afin d'éviter des contestations de tous ordres ;
12. Revenir vers le CCO'PAD, une fois le Concessionnaire retenu, pour présenter le modèle financier stabilisé et soumettre les tarifs applicables à examen en vue de leur homologation, conformément à la réglementation en vigueur en la matière.

Douala, le 26 mai 2025

Le Président



Atam MALONG