

REPUBLIQUE DU CAMEROUN

Paix – Travail – Patrie

REPUBLIC OF CAMEROON

Peace – Work – Fatherland



APPEL À MANIFESTATION D'INTÉRÊT INTERNATIONAL

N° 06 /AMII/ADC/DG/DP/2026 DU 21 / 05 /2026

**POUR LA PRE-QUALIFICATION DES BUREAUX
D'ETUDES TECHNIQUES/GROUPEMENTS EN VUE DE LA
REALISATION DE L'ETUDE POUR LA REHABILITATION
DES CHAUSSEES AERONAUTIQUES DE L'AEROPORT
INTERNATIONAL DE GAROUA**

**(ACTUALISATION ET MISE A NIVEAU DES ELEMENTS
DE MATURITE DU PROJET)**

Financement : SOCIETE AEROPORTS DU CAMEROUN (ADC S.A)

**Imputation : BUDGET DE LA SOCIETE AEROPORTS DU CAMEROUN S.A
Exercice 2026, ligne 9090213. †**

MAI 2026

PAYS : CAMEROUN

ACTUALISATION ET MISE A NIVEAU DES ELEMENTS DE MATURITE DU PROJET DE REHABILITATION DES CHAUSSEES AERONAUTIQUES DE L'AEROPORT INTERNATIONAL DE GAROUA

(ACTUALISATION ET MISE A NIVEAU DES ELEMENTS DE MATURITE DU PROJET)

I. Contexte général et justification de la mission

Dans le cadre de la mise en œuvre de son budget d'investissements 2026, la société Aéroports Du Cameroun S.A prévoit réaliser une étude en vue de la réhabilitation des chaussées aéronautiques de l'Aéroport International de Garoua notamment, l'actualisation et la mise à niveau des éléments de maturité du projet déjà disponibles.

L'exécution de cette activité qui fait partie du Programme du Maintien du potentiel des infrastructures et équipements existants des aéroports, s'inscrit dans la maintenance des infrastructures aéronautiques et installations aéroportuaires.

L'Aéroport International de Garoua est une plateforme essentielle, vitrine de la Région du Nord Cameroun. Actuellement, les chaussées aéronautiques de cet aéroport (piste d'atterrissage 09/27, bretelles de circulation et aires de stationnement avions) présentent un état de dégradation assez avancé qui a amené le Directeur Général de ADC.SA (Maître d'Ouvrage) a réalisé les travaux de réparations provisoires de la couche de roulement sur la piste d'atterrissage.

Ces infrastructures, construites il y a plus de 40 ans, ont fait l'objet d'évaluations techniques approfondies respectivement en 2012 et en 2017 pour connaître leur état structurel. De manière chronologique :

- 1) **En 2012** : Auscultation non destructive des chaussées aéronautiques, réalisée par **RINCENT BTP International**, comprenant des auscultations au Radar, au HWD (Heavy Weight Deflectometer), des mesures d'Indice de Service (IS) et une détermination des indices PCN (Pavement Classification Number) ;
- 2) **En 2017** : Évaluation de la capacité structurelle des chaussées aéronautiques, réalisée par l'**USAF (United States Air Force)**, basée sur des essais au pénétromètre dynamique (DCP), le calcul d'indices de service - Indices PCI (Pavement Condition Index) et des valeurs PCN des chaussées aéronautiques.

Ces deux études, bien que méthodologiquement différentes, convergent vers un diagnostic alarmant. De manière synoptique, les rapports d'études techniques de 2012

et 2017 présentent les conclusions ci-après :

- ☞ **Sous-dimensionnement structurel généralisé** vis-à-vis du trafic prévisionnel, avec des PCN calculés variant de 17 à 24 pour la piste, insuffisants pour une exploitation à long terme ;
- ☞ **État de surface très dégradé** : faïençage (de fatigue et de retrait) généralisé, fissures de joints ouvertes, fissures de fatigue ou thermique, réparations ponctuelles en béton hydraulique défailtantes, génératrices de corps étrangers (FOD) et déformations structurelles (gonflements, tassements) ;
- ☞ **Zones de faiblesse critiques identifiées** : absence de couche de fondation sur les zones Fret, Militaire et Aviation Légère ; section de piste R04A dans l'étude réalisée en 2017, classée "Très Mauvaise".

Depuis lors, aucune réhabilitation d'envergure n'a été engagée mis à part des réparations provisoires qui ont été souvent réalisées par les équipes de maintenance et dont la dernière en date sur la piste d'atterrissage a eu lieu en 2025.

L'aggravation des dégradations sur les chaussées aéronautiques au fil du temps, combinée à l'évolution du trafic, rend impérative une actualisation complète des données permettant de définir de manière précise, au-delà des analyses précédentes, une solution technique fiable et économique, adaptée aux réalités actuelles.

II. Objet de l'Appel à Manifestation d'Intérêt

Le présent Appel à Manifestation d'Intérêt (AMI) a pour objet la préqualification de Bureaux d'Etudes Techniques (BET) et/ou Groupements, spécialisés dans les missions de diagnostic/auscultation et/ou réhabilitation des chaussées aéronautiques avec au moins dix (10) ans d'expérience dans ce domaine.

Les structures présélectionnées sont celles qui seront consultées dans le cadre d'une Consultation restreinte, suivant les dispositions du Manuel des Règles Applicables aux Marchés de ADC.S.A, pour la réalisation de l'étude (actualisation et mise à niveau des éléments de maturité) en vue de la réhabilitation des chaussées aéronautiques de l'Aéroport International de Garoua.

III. Objectifs de la mission

3.1. Objectif global

L'objectif global de la mission est double :

- ☞ Actualiser le diagnostic des chaussées aéronautiques de l'Aéroport International de Garoua et proposer une solution technique de réhabilitation fiable et économique comprenant au moins deux (02) ✓

variantes, dimensionnée pour le trafic actuel et prévisionnel et garantissant une durée de vie de 20 ans ;

- ☞ Mettre à niveau les éléments de maturité du projet de réhabilitation desdites chaussées, indispensables pour la réalisation des travaux.

3.2. Objectifs spécifiques :

Les objectifs spécifiques se déclinent en quatre (04) points comme suit :

- ✓ **Synthétiser et analyser de manière critique les données existantes des études réalisées en 2012 et 2017 pour établir une base de référence fiable.** Analyser, comparer et synthétiser les données techniques des campagnes précédentes (études réalisées en 2012 et 2017). Identifier et expliquer les écarts/divergences éventuels (épaisseurs, PCN, zonage) sur les résultats obtenus et établir une base de référence fiable pour la mission.
- ✓ **Réaliser un diagnostic actualisé par des investigations complémentaires (carottages, HWD, IS, topographie).** Mener une campagne d'investigations géotechniques et d'auscultations complémentaires pour :
 - ❖ Quantifier l'évolution des dégradations de surface depuis 2017 (détermination des nouveaux indices de service) afin :
 - De mesurer objectivement l'aggravation dans le temps ;
 - D'établir une corrélation entre dégradations de surface et comportement structurel ;
 - De valider les hypothèses des études antérieures ;
 - D'affiner les modèles de calcul pour le dimensionnement des solutions techniques de réhabilitation fiables et économiques.
 - ❖ Actualiser les données de portance par une campagne HWD et les comparer aux mesures réalisées en 2012 pour fiabiliser le diagnostic et dimensionner des travaux adaptés à l'état réel des structures des chaussées aéronautiques. Cette analyse permettra :
 - De quantifier la perte de capacité structurelle des chaussées aéronautiques ;
 - D'identifier les sections les plus affaiblies nécessitant une intervention prioritaire ;
 - D'affiner les modèles de calcul pour le dimensionnement des solutions techniques de réhabilitation fiables et économiques.
 - ❖ Réduire les aléas techniques relevés dans les études de 2012 et 2017 par des sondages destructifs, liés à la composition de la structure

réelle du corps des chaussées aéronautiques (épaisseurs exactes, nature des matériaux en place, présence de couches de fondation) afin :

- De confirmer la réalité terrain ;
 - De lever les écarts constatés entre les études de 2012 et 2017 ;
 - D'adapter les méthodes de réhabilitation aux constats réalisés ;
 - D'affiner les modèles de calcul pour le dimensionnement des solutions techniques de réhabilitation fiables et économiques.
- ✓ **Proposer des scénarii de réhabilitation chiffrés et comparés, permettant un choix éclairé du Maître d'Ouvrage.** Proposer une solution technique de base avec deux (02) variantes, fiables et économiques, pour la réhabilitation des chaussées aéronautiques, en tenant compte des recommandations des études antérieures de **RINCENT BTP International** et de **l'USAF** et particulièrement des résultats du diagnostic actualisé, afin de permettre un choix éclairé du Maître d'Ouvrage.
- ✓ **Produire les éléments de maturité mis à niveau sur la base de la solution technique retenue.** Élaborer l'ensemble des pièces techniques et contractuelles nécessaires au lancement d'un appel d'offres de travaux, avec un chiffrage précis et des spécifications techniques rigoureuses. Il s'agit notamment :
- Des rapports d'études ;
 - Des plans techniques (Plans topographiques, plans de phasage, vues en plan, profils en long, profils en travers, profils en travers types, etc...);
 - Des fiches techniques des matériaux ;
 - Du Devis Quantitatif et Estimatif (DQE) des travaux à réaliser ;
 - Le Cahier des Clauses Techniques Particulières (CCTP) portant sur les spécifications techniques des travaux à exécuter. Le détail du CCTP doit impérativement être mis en cohérence avec le Bordereau des Prix Unitaires (BPU) et le Devis Quantitatif et Estimatif (DQE) ;
 - Le cadre du Bordereau des Prix Unitaires (nomenclature précise des tâches à exécuter et devant être chiffrées par les entreprises) mis en cohérence avec le CCTP ;
 - Le Dossier d'Appel d'Offres (DAO)/Dossier de Consultation

des Entreprises (DCE) pour l'exécution des travaux.

IV. Description sommaire de la consistance des prestations

Plan d'actions de l'exécution de la mission :

Avant le lancement effectif de la mission, le co-contractant devra élaborer un plan d'actions détaillé à soumettre à l'approbation de l'Ingénieur du Marché et du Chef de Service du Marché. Ce plan servira de document de référence pour le suivi et l'évaluation de la réalisation de la mission par le Prestataire.

Le plan d'actions devra présenter de manière claire :

- La mobilisation et l'affectation des ressources humaines et matérielles nécessaires à la mission ;
- La méthodologie de travail détaillée, incluant les procédures de collecte et d'analyse des données, la coordination entre les différents intervenants, ainsi que les outils de suivi de la qualité et de gestion des risques ;
- Un chronogramme global ainsi que des plannings détaillés pour chaque phase d'exécution, aussi bien pour les missions de terrain (collecte et vérification des données, inspections, auscultations, relevés) que pour le travail de bureau (analyse, dimensionnement, production des livrables) ;
- Le calendrier de mobilisation des experts sur site et des personnels d'appui, en précisant les périodes d'intervention, la durée et le rôle de chacun ;
- La liste des livrables attendus à chaque phase, assortie d'indications sur leur contenu, leur format et les délais de remise ;
- Les procédures de validation interne avant soumission officielle des livrables à la Commission de Suivi et de Recette Technique ;
- Les mécanismes de retour d'information et de mise à jour du plan en fonction des observations et recommandations formulées par le Maître d'Ouvrage ou la Commission de Suivi.

Les prestations proprement dites, à réaliser, sont subdivisées en quatre (04) phases comme suit.

1) Phase 1: Etude documentaire approfondie et programmation des investigations

- ✓ Prise de connaissance et analyse critique des données existantes ;
- ✓ Visite de reconnaissance conjointe ;

- ✓ Élaboration du programme détaillé des investigations complémentaires ;
 - ✓ Réunion de cadrage et validation.
- 2) **Phase 2: Investigations géotechniques et auscultations complémentaires**
- ✓ Relevé topographique de haute précision ;
 - ✓ Campagne de carottages et sondages géotechniques ;
 - ✓ Essais en laboratoire ;
 - ✓ Campagne de mesures de déflexion au HWD ;
 - ✓ Actualisation des données sur l'état de surface (Indices PCI et IS).
- 3) **Phase 3: Traitement des données, diagnostic et scénarii de réhabilitation**
- ✓ Corrélation et interprétation finale des données ;
 - ✓ Dimensionnement d'une solution technique de réhabilitation fiable et économique avec au moins deux (02) variantes ;
 - ✓ Réunion de présentation des propositions de réhabilitation (solution de base + variantes) et décision.
- 4) **Phase 4: Production des éléments de maturité mis à niveau, sur la base de la solution technique retenue**
- ✓ Cahier des Clauses Techniques Particulières (CCTP) ;
 - ✓ Bordereau des Prix Unitaires (BPU) et Détail Quantitatif Estimatif (DQE) ;
 - ✓ Production des plans d'exécution + DAO/DCE ;
 - ✓ Rédaction du rapport de synthèse final.

Le détail de la consistance des prestations est contenu dans les Termes de Référence de la mission.

V. Conditions de participation

Le présent Appel à Manifestation d'Intérêt est ouvert aux Bureaux d'Etudes Techniques (BET) ou groupements de BET ayant leur siège social au Cameroun ou à l'étranger et spécialisés dans les missions de diagnostic/auscultation et/ou réhabilitation des chaussées aéronautiques avec au moins dix (10) ans d'expérience dans ce domaine. Ces structures doivent être en règle avec leurs obligations fiscales et administratives et justifiant d'une capacité technique et opérationnelle dans le domaine concerné. ↓

Les Candidats ne peuvent soumettre qu'une seule candidature en leur nom propre ou en Groupement. Si un Candidat (y compris le membre d'un Groupement) soumet ou participe à plusieurs candidatures, celles-ci seront éliminées. En revanche, un même Sous-traitant peut participer à plusieurs candidatures.

Si le Candidat est constitué en Groupement, la Manifestation d'Intérêt doit inclure:

- une copie de l'accord de Groupement conclu par l'ensemble de ses membres,
- ou
- une lettre d'intention de constituer un Groupement, signée par tous ses membres et accompagnée d'une copie de l'accord de Groupement proposé.

En l'absence de ce document, les autres membres seront considérés comme Sous-traitants.

Les références et qualifications des Sous-traitants ne sont pas prises en compte dans l'évaluation des candidatures.

VI. Composition du dossier

Les Candidats intéressés doivent produire les informations démontrant qu'ils sont qualifiés et expérimentés pour réaliser la mission. À ce titre, ils justifieront qu'ils possèdent des références de prestations récentes et similaires.

Le caractère similaire des références sera analysé en fonction :

- De l'ampleur des marchés réalisés ;
- De la nature des Services de diagnostic/auscultation et/ou réhabilitation des chaussées aéronautiques avec au moins dix (10) ans d'expérience dans ce domaine ;
- Du domaine de l'expertise technique dans les missions d'études/de diagnostic/auscultation et/ou réhabilitation des chaussées aéronautiques d'aéroports.
- Du contexte géographique des prestations réalisées (en Afrique ou ailleurs).

La « société Aéroports Du Cameroun » (ADC.SA) examinera également la pertinence des Manifestations d'Intérêt au regard des critères suivants :

A- Pour les candidats dont le siège social se trouve au Cameroun :

- a) Une lettre de manifestation d'intérêt faisant apparaître : la raison sociale du cabinet, l'adresse du siège social et les pouvoirs délégués au signataire le cas échéant ;
- b) L'attestation de conformité fiscale datant de moins de trois (03) mois ;
- c) Un registre de commerce ;

- d) Une attestation de domiciliation bancaire ;
- e) Un certificat de non-exclusion des marchés publics ;
- f) La Certification ISO 9001 ou équivalente en cours de validité ;
- g) La Certification ISO 14001 ou équivalente en cours de validité ;
- h) Les Références en prestations récentes (≤ 10 ans) et similaires ;
- i) La note méthodologique détaillant l'organisation et les moyens (humains, matériel) envisagés ;
- j) La qualité du personnel ;

L'équipe du consultant devra comporter, à minima, les experts ci-après :

- o Ingénieur de Génie Civil, Chef de Mission
- o Expert en auscultation des chaussées aéronautiques
- o Géomètre-topographe confirmé
- o Ingénieur géotechnicien
- o Etc...

- k) Les Moyens matériels.

En cas de groupement, chaque membre du Groupement doit présenter un dossier administratif complet ; les pièces a) et d) étant uniquement présentées par le Mandataire du groupement le cas échéant. Les modalités de présentation des pièces f) et g)) sont décrites ci-dessous.

B- Pour les candidats dont le siège social se trouve à l'étranger :

- a) Une lettre de manifestation d'intérêt faisant apparaître : la raison sociale du cabinet, l'adresse du siège social et les pouvoirs délégués au signataire le cas échéant ;
- b) Un certificat de non-faillite ;
- c) L'extrait K-bis ;
- d) L'attestation de régularité fiscale ;
- e) Une attestation de domiciliation bancaire de la structure, délivrée par une banque de premier ordre à l'étranger ;
- f) La Certification ISO 9001 ou équivalente en cours de validité ;
- g) La Certification ISO 14001 ou équivalente en cours de validité ;
- h) Les Références en prestations récentes (≤ 10 ans) et similaires ;
- i) La note méthodologique détaillant l'organisation et les moyens (humains, matériels) envisagés ;
- j) La qualité du personnel ;

L'équipe du consultant devra comporter, à minima, les experts ci-après :

- Ingénieur de Génie Civil, Chef de Mission
- Expert en auscultation des chaussées aéronautiques
- Géomètre-topographe confirmé
- Ingénieur géotechnicien
- Etc...

k) Les Moyens matériels.

En cas de groupement, chaque membre du Groupement doit présenter un dossier administratif complet ; les pièces a) et e) étant uniquement présentées par le Mandataire du groupement. Les modalités de présentation des pièces f) et g) sont décrites ci-dessous.

N.B :

- (1) En cas de groupement, le consultant devra produire une convention de groupement qui désignera formellement le mandataire ;
- (2) L'absence ou la non-validité de l'une des pièces ci-dessus citées, entraînera l'élimination du candidat ;
- (3) Le Mandataire de chaque groupement produira les Certifications ISO 9001 et 14001 ou équivalentes en cours de validité ;
- (4) Une candidature ne répondant pas à l'une quelconque de ces exigences sera écartée.

VII. Critères de sélection

A l'issue du présent AMI, ADC.SA dressera une liste restreinte de quatre (04) Candidats maximum, présélectionnés sur la base des candidatures reçues et des critères objectifs portant notamment sur :

- Présenter un dossier administratif conforme aux spécifications du point VI ;
- Avoir une expérience dans les prestations similaires d'au moins trois (03) projets ;
- Disposer des moyens humains, logistiques et matériels nécessaires ;
- Avoir la double certifications ISO 9001 et 14001 en cours de validité ;
- Justifier d'une expérience d'au moins dix (10) ans dans le domaine concerné.

N.B : Tout dossier comportant de fausses déclarations sera purement et simplement rejeté.

VIII. Dépôt des dossiers

Les dossiers de candidature, rédigés en français ou en anglais, devront parvenir sous plis fermés, en cinq (05) exemplaires dont un (01) original et quatre (04) copies

marquées comme tels, sous peine de rejet, au Département de la Gestion Administrative des Marchés de la société Aéroports Du Cameroun S.A, porte 0104, sis à l'Aéroport International de Yaoundé-Nsimalen, au plus tard le 22/06/26 à **14 heures**, avec la mention :

APPEL À MANIFESTATION D'INTÉRÊT INTERNATIONAL

N° 06 /AMII/ADC/DG/DP/2026 DU 21 / 05 /2026

POUR LA RÉALISATION DE L'ETUDE EN VUE DE LA REHABILITATION DES CHAUSSEES AERONAUTIQUES DE L'AÉROPORT INTERNATIONAL DE GAROUA (ACTUALISATION ET MISE A NIVEAU DES ELEMENTS DE MATURITE DU PROJET)

« À n'ouvrir qu'en séance de dépouillement ».

Les candidats pourront obtenir des informations complémentaires à la Direction des Etudes et des Projets de la société Aéroports Du Cameroun S.A, sise à l'aérogare FRET de l'Aéroport International de Yaoundé Nsimalen, dans les bureaux du Directeur des Etudes et des Projets répondant à l'adresse électronique suivante : francois.mboulana@adcsa.aero avec copie mail aux adresses email ci-après : martial.takodjou@adcsa.aero et dg.sec@adcsa.aero.

IX. Financement

La réalisation de la mission sera entièrement financée par le budget d'investissement de la société Aéroports Du Cameroun S.A.

X. Dispositions finales

Le présent Appel à Manifestation d'Intérêt ne constitue ni une offre, ni un engagement de ADC.SA à un contrat. ADC.SA se réserve le droit de ne donner aucune suite au présent AMI, sans que les candidats ne puissent prétendre à une quelconque indemnisation.

Yaoundé, le 21 MAL 2026

LE DIRECTEUR GENERAL,

Ampliations :

- DP (pour information) ;
- DX.GOU (pour affichage) ;
- DG.M (pour archivage) ;
- Service Courrier et Liaison (pour affichage) ;
- Site internet ADC SA (www.adcsa.aero).



Thomas Ouona Assoumou

REPUBLIQUE DU CAMEROUN

Paix – Travail – Patrie

REPUBLIC OF CAMEROON

Peace – Work – Fatherland



INTERNATIONAL EXPRESSION OF INTEREST NOTICE

N° 06 /AMIII/ADC/DG/DP/2026 of 21 / 05 /2026

**FOR THE PREQUALIFICATION OF ENGINEERING
CONSULTANCY FIRMS/CONSORTIA FOR THE
EXECUTION OF THE STUDY RELATING TO THE
REHABILITATION OF THE AIRSIDE PAVEMENTS OF
GAROUA INTERNATIONAL AIRPORT
(UPDATE AND ENHANCEMENT OF THE PROJECT
MATURITY COMPONENTS)**

Funding : AEROPORTS DU CAMEROUN (ADC S.A)

Allocation : AEROPORTS DU CAMEROUN S.A. BUDGET
Financial year 2026, line 9090213.

MAY 2026

COUNTRY : CAMEROON

UPDATE AND ENHANCEMENT OF THE PROJECT MATURITY COMPONENTS FOR THE REHABILITATION PROJECT OF THE AIRSIDE PAVEMENTS OF GAROUA INTERNATIONAL AIRPORT (UPDATE AND ENHANCEMENT OF THE PROJECT MATURITY COMPONENTS)

I. General Context and Justification of the Assignment

As part of implementing its 2026 investment budget, Aéroports Du Cameroun S.A. intends to conduct a study to rehabilitate the airside pavements at Garoua International Airport, particularly to update and upgrade the project maturity components already available.

The execution of this activity, which forms part of the Infrastructure and Equipment Capacity Maintenance Programme for existing airports, is aligned with the upkeep and maintenance of aeronautical infrastructure and airport facilities.

Garoua International Airport is a key aviation platform and a showcase infrastructure for the Northern Region of Cameroon. At present, its airside pavements (comprising the runway 09/27, taxiways, and aircraft parking aprons) are significantly deteriorated. This condition prompted the General Manager of Cameroon Airports Plc., acting as the Project Owner, to undertake provisional repairs to the runway wearing surface.

Constructed over 40 years ago, these infrastructures underwent comprehensive technical assessments in 2012 and 2017 to evaluate their structural condition. Chronologically:

- 1) **In 2012** : A non-destructive pavement assessment of the airside infrastructure was carried out by **RINCENT BTP International**. This study included Radar-based investigations, Heavy Weight Deflectometer (HWD) testing, measurements of the Serviceability Index (SI), and the determination of Pavement Classification Numbers (PCN) ;
- 2) **In 2017** : A structural capacity assessment of the airside pavements was carried out by the **United States Air Force (USAF)**, based on Dynamic Cone Penetrometer (DCP) testing, the calculation of pavement serviceability indicators—namely the Pavement Condition Index (PCI)—as well as the determination of the Pavement Classification Number (PCN) values of the aeronautical pavements.

Although these two studies differ in their methodologies, they converge toward a

concerning diagnosis. In summary, the technical study reports from 2012 and 2017 present the following conclusions :

- ☞ **Widespread structural under-design** in relation to projected traffic, with calculated PCNs ranging from 17 to 24 for the runway, which are insufficient for long-term operation;
- ☞ **Severely deteriorated surface condition**: characterised by widespread fatigue and shrinkage cracking (crazing), open joint fissures, thermal and structural fatigue cracks, failed localised hydraulic concrete repairs generating foreign object debris (FOD), as well as structural deformations such as heaving and settlement;
- ☞ **Critical weak zones identified**: the absence of a base course in the Freight, Military and Light Aviation areas; the R04A runway section in the 2017 study was classified as 'Very Poor'.

Since then, no major rehabilitation works have been undertaken, apart from temporary maintenance interventions periodically carried out by the maintenance teams, the most recent of which on the runway dates back to 2025.

The progressive worsening of the airside pavement deterioration over time, combined with changes in traffic conditions, makes it imperative to fully update the available data in order to define, beyond previous analyses, a technically sound and economically viable solution that is appropriately adapted to current operational realities.

II. Purpose of the Call for Expressions of Interest

The purpose of this Call for Expressions of Interest (EOI) is to prequalify Engineering Consulting Firms (ECFs) and/or consortia specialised in pavement diagnosis, assessment, and/or rehabilitation of airside pavements, with a minimum of ten (10) years of proven experience in this field.

The shortlisted firms will be invited to participate in a restricted consultation process, in accordance with the provisions of the Procurement Procedures Manual of Cameroon Airports Plc, for the execution of the study (updating and upgrading of project maturity components) related to the rehabilitation of the airside pavements of Garoua International Airport.

III. Objectives of the Assignment

3.1. Overall objective

The overall objective of the mission is twofold:

- ☞ To update the diagnosis of the airside pavements of Garoua International

Airport and to propose a reliable and cost-effective rehabilitation solution comprising at least two (02) design alternatives, dimensioned for current and projected traffic conditions, and ensuring a service life of twenty (20) years ;

- ☞ To upgrade the project maturity components for the rehabilitation of the said pavements, which are essential for the successful execution of the works.

3.2. Specific Objectives:

The specific objectives are set out in four (04) points as follows :

- ✓ To synthesise and critically analyse the existing data from studies conducted in 2012 and 2017 in order to establish a reliable baseline. Analyse, compare, and synthesise the technical data from previous campaigns (studies conducted in 2012 and 2017), identify and explain any discrepancies or divergences in the results (including pavement thicknesses, PCN values, and zoning), and establish a reliable reference baseline for the assignment.
- ✓ Carry out an up-to-date assessment using additional investigations (core sampling, HWD, IS, topography). Conduct a geotechnical investigation and complementary pavement assessment campaign in order to :
 - ❖ To quantify changes in surface degradation since 2017 (by determining new service indices) in order to:
 - To objectively measure the deterioration trend over time;
 - To establish a correlation between surface distress and structural performance;
 - To validate the assumptions and conclusions of previous studies;
 - To refine calculation models for the design of reliable and cost-effective pavement rehabilitation solutions.
 - ❖ To update pavement bearing capacity data through a Heavy Weight Deflectometer (HWD) testing campaign and compare the results with measurements carried out in 2012, in order to strengthen the reliability of the diagnosis and support the design of rehabilitation works adapted to the actual condition of the airside pavement structures. This analysis will make it possible to:
 - To quantify the structural capacity loss of the airside pavements;

- To identify the most weakened sections requiring priority intervention;
- To refine the analytical and design models for the development of reliable and cost-effective pavement rehabilitation solutions.
- ❖ To reduce the technical uncertainties identified in the 2012 and 2017 studies through destructive testing (core drilling and test pits) aimed at accurately determining the actual pavement structure, including precise layer thicknesses, in-situ material composition, and the presence or absence of foundation layers, in order to:
 - To confirm actual field conditions;
 - To resolve the discrepancies identified between the 2012 and 2017 studies;
 - To adapt the rehabilitation methodologies to the findings observed on site;
 - To refine the analytical and design models for the development of reliable and cost-effective rehabilitation solutions.
- ✓ **To propose quantified and comparative rehabilitation scenarios, enabling the Project Owner to make an informed decision regarding the most appropriate technical and economic option.** To propose a baseline technical solution, together with two (02) alternative options, that are reliable and cost-effective for the rehabilitation of the airside pavements, taking into account the recommendations of the previous studies conducted by RINCENT BTP International and the United States Air Force (USAF), and in particular the findings of the updated diagnosis, to enable the Project Owner to make an informed decision.
- ✓ **To produce the updated project maturity components based on the selected technical solution.** To prepare all technical and contractual documents required for the launch of the works tender process, including accurate cost estimates and rigorous technical specifications. This shall include, in particular:
 - Study reports;
 - Technical drawings and plans (topographic plans, phasing plans, layout plans, longitudinal profiles, cross-sections, standard cross-sections, etc.);
 - Technical data sheets for materials;
 - The Bill of Quantities and Cost Estimate (BQCE) for the works to be carried out;
 - The Particular Technical Specifications (PTS) setting out the technical requirements for the execution of the works. The detailed PTS must be fully consistent with the Unit Price

- Schedule (UPS) and the Bill of Quantities and Cost Estimate (BQCE);
- The framework of the Unit Price Schedule (UPS), including a precise nomenclature of the tasks to be executed and priced by the contractors, in consistency with the PTS;
- The Tender Documents / Bidding Documents for the execution of the works.

IV. Summary description of the scope of services

Action plan for the implementation of the assignment:

Prior to the official start of the assignment, the co-contractor must prepare a detailed action plan for submission and approval by the Contract Engineer and the Chief of the Contract Service. This plan will serve as the primary reference for monitoring and evaluating the Service Provider's performance throughout the assignment.

The action plan shall clearly present:

- “The mobilisation and allocation of the human and material resources required for the assignment;
- The detailed work methodology, including procedures for data collection and analysis, coordination among the various stakeholders, as well as quality monitoring and risk management tools;
- An overall schedule together with detailed timetables for each phase of execution, both for field activities (data collection and verification, inspections, assessments, surveys) and office work (analysis, design calculations, preparation of deliverables);
- The mobilisation schedule for on-site experts and support staff, specifying the intervention periods, duration, and role of each person;
- The list of deliverables expected at each phase, together with indications regarding their content, format, and submission deadlines;
- The internal validation procedures prior to the official submission of deliverables to the Monitoring and Technical Acceptance Committee;
- Feedback and plan update mechanisms based on observations and recommendations made by the Contracting Authority or the Monitoring Committee.

The services to be performed under the present assignment shall be divided into four (04) phases, as follows:

- 1) **Phase 1 : In-depth literature review and planning of investigations**
 - ✓ Review and critical analysis of existing data;
 - ✓ Joint site visit;
 - ✓ Development of a detailed programme for further investigations;
 - ✓ Scoping and validation meeting.
- 2) **Phase 2 : Geotechnical investigations and complementary assessments**
 - ✓ High-precision topographic survey;
 - ✓ Coring campaign and geotechnical boreholes;
 - ✓ Laboratory testing;
 - ✓ Heavy Weight Deflectometer (HWD) deflection measurement campaign;
 - ✓ Update of surface condition data (PCI and IS indices).
- 3) **Phase 3 : "Data processing, diagnosis, and rehabilitation scenarios**
 - ✓ Correlation and final interpretation of the data;
 - ✓ Design of a reliable and cost-effective rehabilitation solution, including at least two (02) alternatives;
 - ✓ Presentation meeting of the proposed rehabilitation options (base solution and alternatives) and decision-making.
- 4) **Phase 4 : Preparation of updated project maturity documents based on the selected technical solution**
 - ✓ Special Technical Specifications (CCTP);
 - ✓ Unit Price Schedule (BPU) and Quantitative and Cost Estimate (DQE);
 - ✓ Preparation of execution drawings and tender/consultation documents (DAO/DCE);
 - ✓ Drafting of the final synthesis report.

The detailed scope of services is set out in the Terms of Reference of the assignment.

V. Conditions for Participation

This Request for Expression of Interest is open to Consulting Engineering Firms (CEFs) or groups of CEFs, whether based in Cameroon or abroad, specialising in pavement diagnosis/assessment and/or rehabilitation of airfield pavements, with at least ten (10) years of experience in this field. These entities must be in good standing with their tax and administrative obligations and must demonstrate technical and operational capacity in the relevant field.

Candidates may submit only one application in their own name or as part of a consortium. If a Candidate (including a member of a consortium) submits or

participates in more than one application, such applications shall be disqualified. However, the same subcontractor may take part in several applications.

If the Candidate is formed as a consortium, the Expression of Interest must include:

- A copy of the consortium agreement signed by all its members,
- or
- A letter of intent to form a consortium, signed by all its members and accompanied by a copy of the proposed consortium agreement.

In the absence of this document, the other members shall be considered subcontractors.

The references and qualifications of subcontractors shall not be taken into account in the evaluation of applications.

VI. Contents of the file

Interested candidates must provide evidence demonstrating that they are qualified and experienced to carry out the assignment. To this end, they must provide references for recent, similar projects.

The similarity of the references shall be assessed based on :

- The scale of the contracts performed;
- The nature of services relating to diagnosis/assessment and/or rehabilitation of airfield pavements, with at least ten (10) years of experience in this field;
- The technical expertise area in studies/diagnosis/assessment and/or rehabilitation of airport pavements;
- The geographical context of the assignments carried out (in Africa or elsewhere).

Aéroports Du Cameroun (ADC.S.A) shall further assess the relevance of the Expressions of Interest on the basis of the following criteria :

A- For candidates whose registered office is located in Cameroon :

- a. A letter of expression of interest indicating: the corporate name of the firm, the address of its registered office, and, where applicable, the authority delegated to the signatory;
- b. A tax compliance certificate issued within the last three (03) months;
- c. A trade register certificate;
- d. A bank account domiciliation certificate;
- e. A certificate of non-exclusion from public procurement contracts;
- f. A valid ISO 9001 certification or equivalent;
- g. A valid ISO 14001 certification or equivalent; *

- h. References for recent (≤ 10 years) and similar assignments;
- i. A methodological note detailing the proposed organisation and resources (human and material);
- j. The qualifications and quality of the personnel
 - a) The Consultant's team shall include, at a minimum, the following experts:
 - o Civil Engineer, Team Leader;
 - o Expert in airfield pavement assessment/inspection;
 - o Senior Land Surveyor-Topographer;
 - o Geotechnical Engineer
 - o Etc...
 - b) Material resources

In the case of a consortium, each member of the consortium must submit a complete set of administrative documents; documents (a) and (d) are to be submitted solely by the consortium's representative, where applicable. The procedures for submitting documents (f) and (g) are set out below.

B- For applicants whose registered office is located abroad:

- a) A letter of expression of interest indicating: the firm's legal name, its registered office address, and, where applicable, the authority delegated to the signatory;
- b) A certificate of non-bankruptcy;
- c) An extract of the commercial register (K-bis);
- d) A tax compliance certificate;
- e) A bank account domiciliation certificate issued by a first-class foreign bank;
- f) A valid ISO 9001 certification or equivalent;
- g) A valid ISO 14001 certification or equivalent;
- h) References of recent (≤ 10 years) and similar assignments;
- i) A methodological note detailing the proposed organization and resources (human and material);
- j) The qualifications and quality of the personnel;
The Consultant's team shall include, at a minimum, the following experts:
 - o Civil Engineer, Team Leader;
 - o Expert in airfield pavement assessment;
 - o Senior Surveyor-Topographer;
 - o Geotechnical Engineer
 - o Etc...
- k) Material resources

In the case of a consortium, each member of the consortium must submit a complete administrative file; documents a) and e) shall be provided solely by the lead partner. The submission requirements for documents f) and g) are set out below.

N.B :

- (1) In the case of a consortium, the consultant must provide a consortium agreement formally designating the lead partner;
- (2) The absence or invalidity of any of the documents listed above will result in the candidate's disqualification;
- (3) The representative of each consortium must provide valid ISO 9001 and 14001 certifications or equivalent;
- (4) Any application that does not meet any of these requirements will be rejected.

VII. Selection criteria

At the end of this Request for Expressions of Interest (REOI), ADC S.A. shall establish a shortlist of a maximum of four (04) Candidates, selected on the basis of the applications received and objective criteria relating in particular to:

- Submission of an administrative file compliant with the requirements set out in Section VI;
- Proven experience in similar assignments, with at least three (03) projects;
- Availability of adequate human, logistical, and material resources;
- Possession of valid ISO 9001 and ISO 14001 certifications;
- Proven experience of at least ten (10) years in the relevant field.

N.B : Any application containing false declarations shall be summarily rejected.

VIII. Submission of file

Applications, prepared in French or English, must be submitted in sealed envelopes in five (05) copies, comprising one (01) original and four (04) copies clearly marked as such. Failure to comply with this requirement shall result in rejection. The submissions shall be delivered to the Department of Administrative Contract Management of Cameroon Airports Plc (ADC S.A.), Room 0104, Yaounde-Nsimalen International Airport, no later than 22/06/26 at 2:00 p.m., and shall bear the following inscription:

INTERNATIONAL EXPRESSION OF INTEREST NOTICE

N° 06 /AMII/ADC/DG/DP/2026 of 2A / 05 /2026

**FOR THE CONDUCT OF A STUDY FOR THE REHABILITATION OF THE AIRSIDE
PAVEMENTS OF GAROUA INTERNATIONAL AIRPORT**

(UPDATE AND UPGRADE THE PROJECT MATURITY DOCUMENTS)

« To be opened only during the bid opening session». ✎

Candidates may obtain further information from the Studies and Projects Department of Cameroon Airports Plc (ADC S.A), located at the Cargo Terminal of Yaounde-Nsimalen International Airport, in the office of the Director of Studies and Projects, at the following email address: francois.mboulana@adcsa.aero , with a copy sent to the following email addresses: martial.takodjou@adcsa.aero and dg.sec@adcsa.aero.

IX. Financing

The assignment shall be fully financed through the investment budget of Cameroon Airports Plc.

X. Final Provisions

This Call for Expressions of Interest does not constitute an offer nor any contractual commitment on the part of ADC S.A. ADC S.A. reserves the right to give no further action to this EOI, without candidates being entitled to any form of compensation.

Yaounde, the 21 MAI 2026

THE GENERAL MANAGER,

Copies to :

- DP (for information);
- DX.GOU (for posting);
- DG.M (for filing/archiving);
- Mail and Liaison Service (for posting);
- ADC S.A. website (www.adcsa.aero).



Thomas Owona Ossoukou