

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 ( $\leq 10$  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 :

- 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 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 ( $\leq 10$  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](mailto:francois.mboulana@adcsa.aero) avec copie mail aux adresses email ci-après : [martial.takodjou@adcsa.aero](mailto:martial.takodjou@adcsa.aero) et [dg.sec@adcsa.aero](mailto: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](http://www.adcsa.aero)).



*Thomas Ouona Assoumou*