



Tradex
Vous êtes chez vous

Guinée-Équatoriale

TRADEX redéploie ses opérations
après la levée de la suspension
administrative

P17

Port Autonome de
Douala

P19

Le GTTC et la BND
pour la gestion des
déchets

P15

One River, One Territory, One History, One Port, One Future

THE PORT OF DOUALA-BONABÉRI CELEBRATES 150 YEARS...



SOMMAIRE

03

Les transferts en baisse, 30 camions camerounais « confisqués » au Tchad

08

CONCERTATION ENTRE LE GTTC ET LE PARTENAIRE STRATÉGIQUE TRADEX SA



09

L'impact dévastateur sur le transport

12

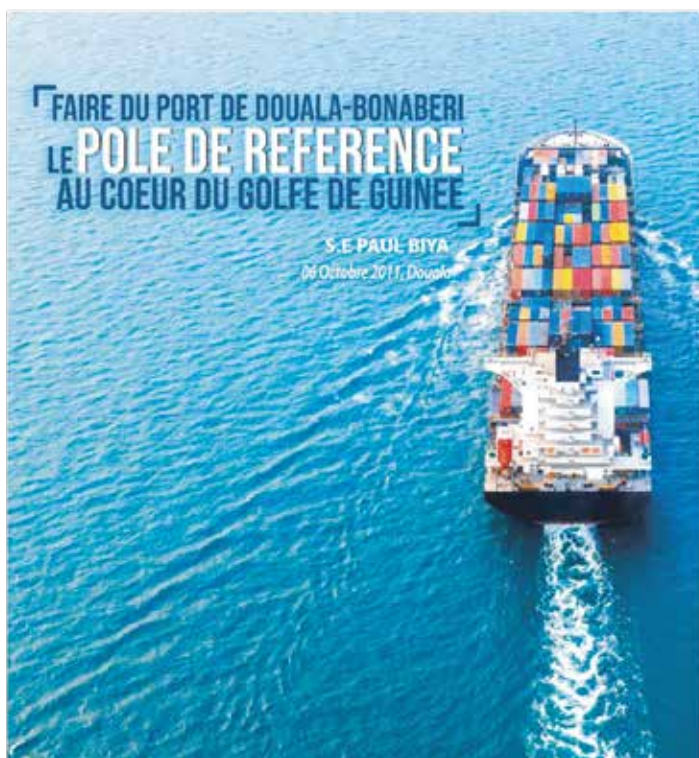
Le mécontentement du GTTC

14

À la une,
Atelier régional de formation et de structuration des transporteurs terrestres.

15

Le GTTC et la BND pour la gestion des déchets



17

TRADEX redéploie ses opérations après la levée de la suspension

19

Port de Douala-Bonabéri : L'observatoire des Pratiques anormales salut les avancées en matière de réduction des délais de passage



Ibrahima YAYA,
président dudit groupement

ÉQUIPE DE RÉDACTION

Directeur de publication :

IBRAHIMA YAYA

Coordination :

LIANKOUOMB NKOUMB ALBERT

Rédacteur en chef :

HAMADOU ISSA

Conseillers à la rédaction :

- MBIDA NDOUMBE
- SOULEYMANOU
- KENGUE DONFACK Simon

Transport routier des marchandises diverses:

HASSANA

Transport Interurbain :

YAOUBA BELLO

Transport urbain et périurbain :

OLIVIER NDIE FOTIE

Groupage des Marchandises :

ABDOULBAGUI YAYA

Recherche du fret:

TANGUE BOU MARCEL

Rédaction :

- FRÉCIST TCHOUTA
- ARNAUD NCANOU
- MME MPOUED IDRICE

Suivi édition :

Frégist TCHOUTA

Mise en page :

ROOSVELT SIMO

Maquette :

ROOSVELT SIMO

Le transport terrestre joue un rôle prépondérant dans le développement d'une économie dont sa matérialisation est axée entre autres, dans la création de milliers d'emplois (directs et indirects) et la réduction de la pauvreté. Cependant, ce secteur est confronté à de nombreux défis et enjeux, tels que la dégradation des infrastructures routières, la concurrence déloyale, l'incivisme, la corruption et l'insécurité routière, etc...

En tant que corporation, nous sommes déterminés à relever ces défis et à promouvoir un transport terrestre durable, efficace et compétitif. Nous sommes également convaincus que le transport terrestre peut jouer un rôle majeur dans l'atteinte des objectifs ci-dessus à condition que nous travaillions ensemble pour relever ces défis qui se posent à nous. En effet le Groupement des Transporteurs Terrestres du Cameroun en abrégé GTTC, est une organisation socio-professionnelle créée en 2018 et enregistrée sous le N°E4/2018, con

formément aux dispositions de l'article 6 de la loi N°92/007 du 14 août 1992 portant code du travail. Son principal objectif est d'œuvrer de façon inclusive pour le développement du transport terrestre, tout en défendant les intérêts des acteurs de ce secteur dans l'optique d'améliorer leurs conditions d'existence.

Notre vision Globale, est d'accompagner les pouvoirs publics dans l'encadrement, la formalisation et le développement durable de l'écosystème des transporteurs sur les plans national et international en vue de faciliter l'inter connectivité via le transport terrestre. Classé par le Ministère du travail, meilleure organisation socioprofessionnelle au Cameroun depuis 2020, le GTTC ne se résume pas seulement en un groupe d'intérêt sectoriel, il est également acteur majeur du développement économique national, sous régional et international à travers sa forte implication dans le processus d'amélioration de la qualité

EDITORIAL

de services offerts dans la profession. Notre organisation comprend 10 bureaux régionaux, 29 bureaux départementaux, 91 bureaux d'arrondissements. La flotte de nos membres est constituée de 4398 camions, 1237 bus, 1919 taxis et 5703 motos repartis à travers le triangle national.

Courant les années 2023 et 2024, de récents dénouements de notre organisation socioprofessionnelle en son sein, respectivement: Ma double élection au Poste de Président de la Fédération des Transports de la Communauté Economique des Etats de l'Afrique Centrale (FETRANS-CE EAC) et celle de Vice-Président de l'Union Africaine des Organisations des Transports et de la Logistique en charge de l'Afrique Centrale (UAOTL), ont fini par redéfinir la position stratégique et la place de choix qu'occupe le GTTC en Afrique Centrale et en Afrique au sens large.

la perspective de s'arrimer à ces nouveaux challenges et d'accompagner efficacement les états et les acteurs du secteur des transports terrestres dans le processus de professionnalisation, nous avons redéfini notre politique générale qui se décline à travers les principaux axes suivants :

1- Le positionnement comme patronat de la mobilité, de la connection tant des cités, villes et régions nationales que des économies sous-régionales ;

2- Le renforcement de notre position de partenaire clé de l'état dans la professionnalisation des opérateurs de la mobilité routière multimodale

3- Le renforcement de notre empreinte comme acteur de la mobilité routière multimodale nationale et partenaire de l'état dans les projets sectoriels

4- L'intégration des acteurs des nouveaux modes de consommations actuels et futurs de la mobilité routière

5- L'amélioration de la pénétration de la digitalisation dans les opérations et la gestion du groupement et de ses membres pour optimiser la rentabilité des activités

6- Le renforcement du leadership des partenaires stratégiques via la mise en œuvre d'actions win-win

7- Le renforcement de notre positionnement citoyen à travers les actions RSE du groupement

8- Le positionnement comme leader de la mobilité responsable et verte nationale et sous régionale.

Les transferts en baisse, 30 camions camerounais « confisqués » au Tchad

La réunion mensuelle de coordination du transfert des produits pétroliers, tenue le 8 octobre à la Caisse de stabilisation des prix des hydrocarbures (CSPH), a révélé une contre-performance des volumes acheminés en septembre. Un incident diplomatique et commercial au Tchad, bloquant 30 camions-citernes, semble cristalliser les tensions.



C'est dans un contexte de défis logistiques persistants que s'est ouverte, le **mercredi 8 octobre 2025 à 11 heures**, la réunion mensuelle de coordination et de suivi des opérations de transfert des produits pétroliers. Présidée par **Patrick LODJOU** dans la salle de conférence de la **CSPH** (Caisse de stabilisation des prix des hydrocarbures), l'assise a regroupé l'ensemble des acteurs de la chaîne, à savoir : les Marketers, la Société camerounaise des dépôts pétroliers (**SCDP**), Société nationale de raffinage (**SONARA**), le ministère de l'eau et de l'énergie (**MINEE**), la CAMRAIL, et les organisations socioprofessionnelles le **GTTC** (Groupement des Transporteurs Terrestres du Cameroun), représenté par son Secrétaire général adjoint, Simon **KENGUE DONFACK**. Objectif : analyser les difficultés qui entravent la fluidité des transferts vers les dépôts intérieurs. Et les chiffres présentés pour

le mois de **septembre 2025** ont confirmé un ralentissement inquiétant.

L'examen des états de transferts présente une tendance baissière par rapport au mois **d'août 2025**. Par la route, les camions-citernes ont transporté **43 668 m³** de produits blancs, contre **50 776 m³** le mois précédent. Cela représente une chute de **14,4%**. Par le rail, CAMRAIL n'est pas en reste, avec **83 013 m³** transférés vers les dépôts fer, contre **90 126 m³** en août, soit une baisse de **7,9%**.

Selon le compte rendu de la réunion, cette contre-performance globale s'explique principalement par le «*manque de creux*» dans les dépôts de destination. Cela s'apparente à une saturation des capacités de stockage qui empêche la réception de nouveaux produits. Malgré ce contexte difficile, le président de séance a reconnu «les efforts consentis» par tous les acteurs de la chaîne logistique.

Le GTTC dénonce le non-respect du contrat type

Au chapitre des problèmes justement, le **GTTC** a de nouveau pointé du doigt un manquement persistant de la part des marketers. Il s'agit du "non-respect du contrat type transport". Ce contrat, pourtant visé par une correspondance du ministre du Commerce adressée aux Marketers, définit aussi des aspects de la relation commerciale. On parle de la durée du contrat, des conditions de déduction des coulages, des modalités d'assurance du transport et d'application stricte des prix fixés par la **CSPH**. La persistance de ce problème justifie une friction continue entre les transporteurs et leurs principaux clients, les distributeurs de produits pétroliers.

Pour ce qui est de l'affaire tchadienne où 30 camions ont été pris en otage, le groupement ne reste pas passif. L'intervention du **GTTC** lui a permis de dénoncer cette situation au **Tchad**, jugée inacceptable. Le syndicat s'est "offusqué" de la "confiscation" d'une trentaine de camions-citernes appartenant à des transporteurs camerounais, membres du **GTTC**, sur le sol **tchadien**. L'origine de l'affaire est un litige commercial ne concernant pas directement les transporteurs : un créancier du chargeur (le propriétaire du carburant) a obtenu la saisie de la cargaison pour faire pression sur son client. Cependant, le nœud du problème est l'action des autorités douanières tchadiennes. Le rapport relève qu' "au lieu de trouver un moyen de dépoter la cargaison saisie, la douane Tchadienne a cru devoir utiliser les camions **camerounais** comme cuve de stockage desdits produits."

Le **GTTC** a tenu à rappeler une distinction juridique fondamentale : "seul le carburant appartient au chargeur, les camions étant la propriété exclusive des banques". Ces véhicules sont indûment immobilisés alors qu'ils constituent l'outil de travail des transporteurs et sont toujours sous crédit.

Face à ce dossier brûlant, la **CSPH** a précisé avoir "pris en charge ce problème". L'institution a révélé le risque systémique que cette situation fait peser sur l'approvisionnement national. Le blocage de ces **30 camions** au **Tchad** "peut impacter négativement les transferts internes à travers la pénurie de citernes" au **Cameroun**.

Elle augmente le « risque pays » et fait considérablement grimper la « prime d'assurance » pour toute opération financière avec l'étranger.

Dans ce contexte, le **GTTC** et son représentant lancent alors un appel à une « *prise de conscience générale* ». « *Nous invitons nos frères et sœurs à une prise de conscience générale et accepter que ce pays nous appartient tous et que nous devons le protéger* », dit **Aboubakar**. Il en va de l'intérêt de tous de « *protéger ces biens, protéger nos routes et tout ce qui va avec* », dans le but de préserver l'image et l'attractivité du Cameroun au niveau international. Le message est donc clair : « *il n'y a pas de développement sans stabilité,* » et le retour à la normale est un impératif pour l'activité économique, surtout dans les régions du Nord et du Littoral. Les regards se tournent désormais vers la capacité du pays à restaurer efficacement la paix, pour relancer son moteur logistique et économique.

Douala, le 07 Novembre 2025



N°00300/L/GTTC/PN/SG/11-25

LE PRESIDENT NATIONAL DU GTTC,

Vice-Président de l'Union Africaine des Organisations des Transports
et de la Logistique (UAOTL), en charge de l'Afrique Centrale,
Président de la Fédération des Transports
de la CEEAC (FETRANS-CEEAC),

A

MONSIEUR LE MONSIEUR LE DIRECTEUR GENERAL DES DOUANES
- YAOUNDE -

OBJET: Renforcement du marketing sur la promotion et la consommation des produits
« **Made in Cameroon** » à l'intérieur du territoire national et au-delà des frontières.

Monsieur le Directeur Général,

Dans le cadre de la mise en œuvre du partenariat qui lie nos deux structures, et en saluant les efforts soutenus que la Direction Générale des Douanes déploie en faveur de la compétitivité économique nationale, de la facilitation du commerce et de la valorisation du label « **Made in Cameroon** »,

J'ai l'honneur de solliciter votre accompagnement et soutien pour **le renforcement du marketing institutionnel et opérationnel** autour de la **promotion et de la consommation des produits camerounais**, tant sur le plan national que dans les espaces sous-régional et international. Car, le Groupement des transporteurs Terrestres du Cameroun (GTTC) est conscient du rôle central que joue la Douane camerounaise dans la mise en œuvre des politiques économiques et industrielles.

Cette initiative a pour objectif principal de soutenir la politique d'import-substitution et la transformation locale, en mettant en valeur les produits issus de nos entreprises nationales telles que :

- **TRADEX S.A** dans le secteur des hydrocarbures et de la distribution d'énergie ;
- **CAMTEL, CAMPOST et BLUE** dans la digitalisation et les services innovants ;
- **CAMAIR-Co, PAD et PAK** dans les domaines du transport aérien et portuaire ;
- ainsi que le **GTTC** pour la logistique et le transport terrestre intégrés.

Aussi, convient-il de relever que dans cette démarche, il nous semble pertinent de s'inspirer des **expériences réussies d'autres régions du continent africain**, qui ont su articuler patriotisme économique et performance commerciale :

Enregistré sous n° E4/2018 Tel : +(237) 694 122 088 / 655 327 753 / 697 695 622 / 674 10 14 69
Siege Social : 292, rue 2447 Douala, RUE ERNEST BETOTÉ AKWA (à côté du bureau des transports)

- **En Afrique de l'Ouest (Nigéria)**, le Gouvernement Fédéral, à travers la Nigeria Export Promotion Council (NEPC) et la Douane, a institué un vaste programme de valorisation du label **"Proudly Nigerian"**, soutenu par des foires nationales, des campagnes médiatiques et l'accompagnement logistique des transporteurs nationaux.
- **En Afrique du Nord (Maroc)**, la stratégie **"Maroc Export"** et la campagne **"Consommons Marocain"** ont permis de positionner les produits nationaux sur les marchés africains et européens grâce à un partenariat étroit entre les Douanes, les Chambres de Commerce et les transporteurs.
- **En Afrique de l'Est (Kenya)**, le programme **"Buy Kenya, Build Kenya"** promeut activement la production locale à travers la simplification douanière, le marquage d'origine et la priorisation des entreprises nationales dans les marchés publics.
- **En Afrique Australe (Afrique du Sud)**, l'initiative **"Proudly South African"** a établi un label certifié, soutenu par une vaste campagne douanière et commerciale valorisant la qualité, la traçabilité et la compétitivité des produits locaux.

Ces exemples démontrent à suffisance, l'importance d'une alliance forte entre l'administration douanière et les acteurs économiques nationaux, pour bâtir une image de marque et une identité économique durable.

Le GTTC se propose ainsi avec l'accompagnement de toutes les structures concernées, à mettre en œuvre la promotion du **"Made in Cameroon"**, à travers des salons économiques, campagnes médiatiques, foires commerciales et plateformes logistiques intégrées, tant à l'intérieur du pays qu'à l'étranger.

Cette opportunité, en droite ligne de la vision de Son Excellence **Monsieur Paul BIYA**, Président de la République, tend à consolider une **économie résiliente, compétitive et souveraine**, fondée sur la valorisation du savoir-faire national et la consommation patriotique.

Dans la perspective que cette proposition rencontre votre assentiment, je vous prie d'agréer, **Monsieur le Directeur Général**, l'expression de ma parfaite et déférente considération. /s/

Copie:

- MINETAT/SGPR
- SG/PM
- MINREX
- MINFI
- MINAT
- MINT
- MINTSS
- MINCOMMERCE
- MINPOSTEL
- DGRE
- DGSN
- SED
- SNH
- Toutes les entreprises publiques et parapubliques



Enregistré sous n° E4/2018 Tel : +(237) 694 122 088 / 655 327 753 / 697 695 622 / 674 10 14 69
 Siège Social : 292, rue 2447 Douala, RUE ERNEST BETOTÉ AKWA (à côté du bureau des transports)

La plateforme **Digitale** du Guichet Unique

www.guichetunique.cm

Import / Export

Procédures préalables
Prédédouanement
Prise en charge
Dédouanement
Enlèvement
Embarquement

e-GUCE



Vos procédures en 1 clic

www.guichetunique.org/webguce



Guce Cameroon
@GuceCameroon
facebook.com/pages/GUCE



GUCE

GUICHET UNIQUE
DES OPERATIONS DU
COMMERCE EXTERIEUR-CIE

... Parce qu'on n'arrête pas le progrès

CONCERTATION ENTRE LE GTTC ET LE PARTENAIRE STRATÉGIQUE TRADEX SA



Le **20 novembre 2025 à 13 heures**, le Directeur Général de **TRADEX SA** accompagné de ses collaborateurs a accordé une audience au Président National du **GTTC**, **Monsieur IBRAHIMA YAYA**. L'ordre du jour a porté essentiellement sur la visite du vice-président de la **Guinée Équatoriale** au Cameroun et de manière singulière à la **SNH**, **Monsieur Theodore Nguema Obiang Mangué**. **M. IBRAHIMA YAYA** dans sa prise de parole a tenu à féliciter **TRADEX** qui brille dans la sous région non seulement par sa citoyenneté, mais aussi par la qualité de son management ayant abouti à la reprise des activités de **TRADEX GE**, en république de Guinée Équatoriale et la poursuite du projet de construction de deux pipelines pour le champ gazier de **Yoyo-Yolanda**. Le président National témoigne la satisfaction des membres du **GTTC** à la suite de l'accueil chaleureux du Président Theodore Nguema à la **SNH**, gage de compétitivité.

En guise de réponse, le Directeur Général de **TRADEX**, **M Patrick Emmanuel MVONDO** a exprimé toute la gratitude de l'ensemble de son équipe pour les efforts sans cesse consentis par le **GTTC** en faveur du rayonnement de **TRADEX SA**, entreprise publique appartenant à tous les camerounais.

Les deux Hommes ont profité pour évoquer des questions d'intérêt commun. En effet, les transporteurs hydrocarbures, membres du **GTTC**, bien qu'étant des consommateurs exclusifs des produits **TRADEX**, se plaignent de la rareté du fret à transporter dans un contexte marqué par l'obligation pour le transporteur de faire face aux engagements bancaires et autres charges fixes. Le top management de **TRADEX** a indiqué que les transporteurs des produits **TRADEX** sont des partenaires sérieux qui accompagnent l'entreprise dans sa chaîne de distribution, avant d'affirmer qu'un accent particulier sera porté à l'endroit des transporteurs membres du **GTTC**.

Après avoir dissipé ces incompréhensions, les deux organisations ont réaffirmé leur engagement à poursuivre en renforçant le partenariat stratégique qui existe entre le **GTTC** et **TRADEX**.

Il ne serait pas superflu de rappeler que **TRADEX** est la seule structure de distribution au Cameroun et dans la sous région **CEMAC** à commercialiser les carburants **MAXIBOOST** qui nettoient les moteurs des véhicules et réduisent la consommation à plus de **10%**. Son lubrifiant **PUISSANT MAXI 15W40** est particulièrement adapté aux moteurs des camions et est très apprécié par les transporteurs, membres du **GTTC**.

Une photo de famille a marqué la fin de cette séance de travail qui a **durée 1 heure**.

L'impact dévastateur sur le transport



La situation post-électorales au Cameroun affecte gravement l'économie nationale, et le secteur du transport terrestre se trouve au premier rang des victimes des dégâts. Considéré comme une activité sociale, le transport se veut indispensable dans ce pays. Ainsi, l'immobilisation a des répercussions immédiates et profondes sur le quotidien des Camerounais. **Hamadou Aboubakar**, acteur du secteur et Secrétaire général adjoint au Groupement des transporteurs terrestres du Cameroun (**GTTC**), dresse un tableau alarmant de la situation.

Selon **Hamadou Aboubakar**, le secteur du transport est touché immédiatement par la crise actuelle au Cameroun, que ce soit pour le transport des marchandises ou celui des personnes (transport en commun). L'arrêt des camions, par exemple, a

un impact direct sur le « panier de la ménagère ». Il illustre cette réalité par des augmentations de prix déjà constatées. « Aujourd'hui, dans la ville de Yaoundé, déclare-t-il au cours d'une interview à la CRTV, le kilo de viande est déjà à 5 000 F CFA. Vous partez dans certains départements où même le prix du gaz a augmenté. » Il précise que cette hausse n'est pas arbitraire, « mais c'est le contexte qui oblige et qui exige ».

Le blocage des axes routes interrompt des flux pour le pays et la sous-région. Lorsque la cargaison partant du Port autonome de Douala ou de Kribi ne peut atteindre les régions du Nord ou les pays voisins, ou inversement lorsque les produits de première nécessité du Nord ou des pays voisins n'arrivent plus facilement au « grand » Sud-Cameroun, « il y a des problèmes partout ». Cette perturbation affecte également les corridors

conventionnels vers la République centrafricaine, via des frontières comme Garoua-boulaï, Touboro et Kousserie.

Conséquences en cascade : des stations-service aux ménages

L'impact des récentes violences se fait ressentir jusque dans la distribution de carburant. Le SGA révèle que **« plus de 800 stations de service »** au Cameroun ne fonctionnent pas normalement depuis la proclamation des résultats présidentielles au Cameroun. Le transport des hydrocarbures, qui part des dépôts comme Limbé, dans la région du Sud-Ouest ou Douala, dans le Littoral pour être livré dans tout le pays, est entravé. Sans ces livraisons, le cycle économique et social s'arrête, comme l'explique l'acteur du monde des transports, Aboubakar : *« si aujourd'hui, même pour sortir de chez soi et aller au travail, il n'y a pas de carburant... »* L'importance du transport urbain, des motos-taxis et des taxis, est également évoqué pour l'accès aux marchés et au travail.

En dehors des prix et des pénuries, le problème est encore plus préoccupant pour la chaîne logistique, la *« mise à disposition en temps réel des biens et des services »*. L'interruption crée un *« déséquilibre harmonieux entre l'offre et la demande »*, menant au phénomène de la pénurie. La partie Nord et celle du Sud du triangle national sont *« inter-dépendants en termes d'échange de biens »* : le Nord ravitaille le Sud en produits bovins, oignons, mil, arachides, tandis que d'autres biens circulent du Sud vers le Nord. Ainsi la stagnation dans une zone provoque une *« forte tension »* dans l'autre, favorisant des *« effets spéculatifs »* dont *« les ménages vont en pâtir le plus »*.

Le cauchemar financier des transporteurs

L'une des conséquences les plus douloureuses touche directement les transporteurs. Hamadou Aboubakar affirme que près de **60%** des camions en circulation sont des biens financés, appartenant aux « différentes institutions financières, les banques et certains partenaires financiers ». Un transporteur doit verser des traites mensuelles, souvent de l'ordre de **3 à 4 millions de F CFA**, *« tant qu'il pleut soit qu'il neige »*. Avec un arrêt de travail forcé de plusieurs jours dû aux troubles, *« ces engins sont immobilisés »*. La difficulté réside dans l'absence de cadre légal. Contrairement à une grève syndicale formelle, qui permettrait de déposer un préavis auprès du partenaire financier pour justifier des difficultés de remboursement, les arrêts causés par des *« voix dans le groupe WhatsApp ou par des messages Facebook »* sont impossibles à justifier. Le transporteur se retrouve seul à *« écopier »* et à faire face à des charges d'exploitation qui courent malgré l'immobilisation.

De plus, les destructions (vols et vandalisme de magasins, incendies de stations-service) sont souvent subies par des promoteurs sans *« police d'assurance »*, surtout les petits entrepreneurs et commerçants. Le promoteur direct est alors le seul à *« supporter la facture »*, une charge énorme, d'autant plus que ces fonds proviennent souvent *« d'emprunts bancaires ou alors auprès des fonds indiciels, trivialement appelés les tontines »*.

Il faut la restauration de la sécurité

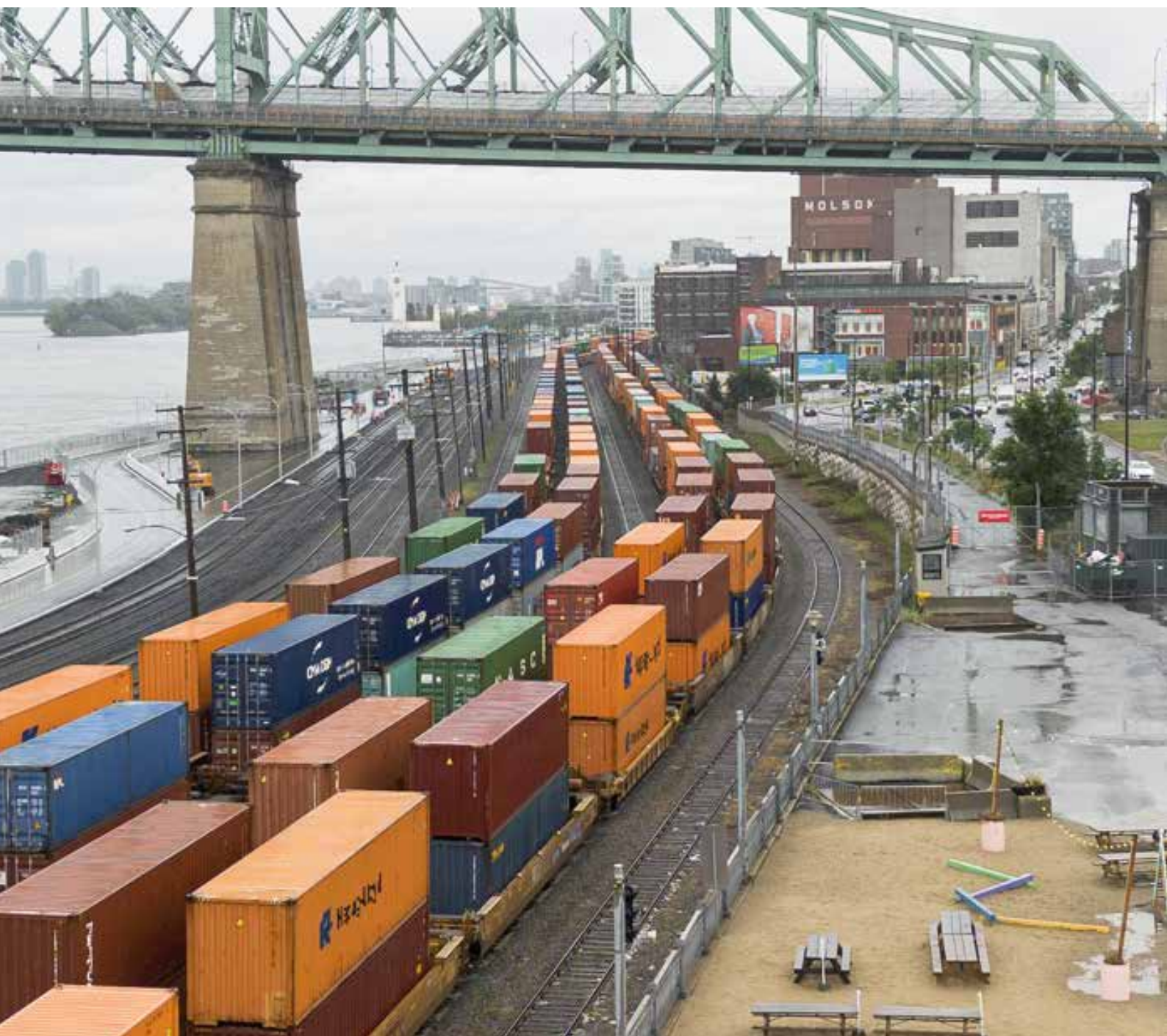
Face à l'ampleur des dégâts, Hamadou Aboubakar est catégorique : *« on ne peut pas contourner, »* et *« nous ne pouvons pas chercher une voie de contournement »*. Chaque zone et chaque itinéraire est à exploiter. *« La seule solution, c'est résoudre définitivement ces problèmes. »* La priorité ? C'est la sécurité. L'invitation aux transporteurs de reprendre leurs activités ne sera efficace que s'ils sont rassurés qu'ils peuvent vaquer à leurs occupations *« en toute sérénité, en toute tranquillité »*. Car, au-delà de l'économie, une situation chaotique décourage les *« investisseurs potentiels, »* qu'ils soient internes ou externes.

Elle augmente le « *risque pays* » et fait considérablement grimper la « *prime d'assurance* » pour toute opération financière avec l'étranger.

Dans ce contexte, le **GTTC** et son représentant lancent alors un appel à une « *prise de conscience générale* ». « *Nous invitons nos frères et sœurs à une prise de conscience*

générale et accepter que ce pays nous appartient tous et que nous devons le protéger », dit **Aboubakar**. Il en va de l'intérêt de tous de « *protéger ces biens, protéger nos routes et tout ce qui va avec* », dans le but de préserver l'image et l'attractivité du Cameroun au niveau international. Le message est donc clair : « *il n'y a pas de dével-*

oppement sans stabilité, » et le retour à la normale est un impératif pour l'activité économique, surtout dans les régions du Nord et du Littoral. Les regards se tournent désormais vers la capacité du pays à restaurer efficacement la paix, pour relancer son moteur logistique et économique.



TENSIONS POST-ÉLECTORALES

Le mécontentement du GTTC



En protestation contre les résultats de l'élection présidentielle du 12 octobre 2025, le Cameroun a été secoué par des actes de vandalisme sur des stations-services. Parmi les victimes figure Tradex, le leader public dans le domaine pétroliers sur l'étendue du territoire national. Le GTTC s'insurge contre ces violences...

Lundi 27 octobre 2025, jour de proclamation des résultats de l'élection présidentielle au **Cameroun**, des vagues de violence s'empare de la capitale économique. Curieusement, les violences ciblent également les stations services. A Douala **Tradex** est brutalement touché dans les quartiers Yassa et Boko. Mais l'entreprise subi aussi des destructions à Garoua-boulai dans la région de **l'Est**.

Ces actes, survenus concomitamment à la validation des résultats présidentiels par le Conseil constitutionnel, ont été filmés et partagés sur les réseaux sociaux. Les vidéos montrent des « badauds » s'adonnant au pillage, emportant non seulement des produits pétroliers, mais aussi des bouteilles de gaz et des produits de consommation. Fort heureusement, des sources concordantes indiquent que «

plusieurs pilleurs auraient été interpellés.»

Ces troubles surviennent dans un contexte de forte contestation. L'opposant Issa Tchiroma Bakary, qui a officiellement obtenu **35,19%** des suffrages, s'est autoproclamé vainqueur du scrutin. Il « *dénonce une mascarade et a appelé ses partisans à manifester depuis des jours à travers le pays.* »

Protection d'un « Patrimoine collectif »

Face à ces attaques visant spécifiquement les stations-services **Tradex**, le Groupement des transporteurs terrestres du Cameroun (**GTTC**) est monté au créneau via un communiqué pour fustiger l'attitude observée. L'organisation rappelle la symbolique de l'entreprise publique et condamne « avec fermeté » ces manifestations qui « s'appuient sur un faisceau de

contre-vérités relativement à l'actionnariat de la société. »

Le communiqué d'Ibrahima Yaya, président du **GTTC**, insiste sur la nature de l'actionnariat de l'entreprise pour contrer toute désinformation. « Le **GTTC** rappelle à tous les citoyens camerounais que **TRADEX** est notre patrimoine collectif, fondé en **1999** par la Société nationale d'hydrocarbures (**SNH**). **TRADEX APPARTIENT DONC A LA SNH**, qui elle-même est une société propriété de l'État du Cameroun. » De plus, ajoute le groupement : « **TRADEX EST A CE TITRE LA PROPRIÉTÉ DE CHAQUE CITOYEN CAMEROUNAIS.** Unique entreprise fondée et détenue par l'État dans le secteur de la distribution des produits pétroliers, elle assure **L'AUTONOMIE ÉNERGÉTIQUE DU CAMEROUN, GAGE DE LA MOBILITÉ DES CITOYENS.** »

L'enjeu n'est donc pas seulement économique ou énergétique, il est aussi social. Le **GTTC** alerte sur les conséquences humaines de ces destructions. « Préservons les emplois directs de **2000** frères et sœurs camerounais qui y travaillent au quotidien, et plus de 5000 emplois indirects générés par **TRADEX**. » Pour le président national du **GTTC**, **Ibrahima Yaya**, son le patriotisme et la raison doivent être au dessus de toute décision. « **TRADEX** incarne à date, incontestablement, l'excellence camerounaise et fait la fierté des Camerounais partout en Afrique. Protéger la station-service **TRADEX** est un **ACTE PATRIOTIQUE** », écrit-il.

Un géant national en péril

Depuis son entrée sur le marché de la distribution des produits blancs (essence, gazole, kérosène) en **2006**, **Tradex** s'est imposée comme un acteur incontournable. Elle

occupe désormais la deuxième place du marché **camerounais**, juste derrière le géant français **TotalEnergies**. Les destructions et pillages de ses installations, dans la capitale économique, et à **Garoua-Boulai**, une ville stratégique proche de la frontière centrafricaine, menacent non seulement son réseau, mais aussi « l'autonomie énergétique » de la nation.

La dégradation de ces infrastructures risque d'entraver l'approvisionnement en carburant, menaçant ainsi le quotidien des citoyens et l'activité économique du pays. Les **2000 employés** directs de **Tradex**, ainsi que les milliers de familles qui dépendent de leurs revenus, se retrouvent également au centre de cette crise. Ce qui signifie simplement que ces tensions politiques se transforment progressivement en une potentielle crise sociale et logistique de grande ampleur.



BIENVENUE AU GTTC INFOS CE SOIR

À la une, Atelier régional de formation et de structuration des transporteurs terrestres.



Mesdames et messieurs, Depuis le 17 novembre 2025, se tient à Douala, à l'hôtel Bano Palace, un atelier régional de formation et de structuration des transporteurs terrestres d'Afrique centrale, dans le cadre du programme PAIRAC financé par l'Union Européenne.

Cette session a réunit des acteurs clés du secteur du **transport** : transporteurs, syndicats, opérateurs économiques, experts techniques et financiers, ces Transporteurs sont venus de certains pays membres de la CEMAC.

Les Transporteurs suivants ont représenté le **GTTC** à cet atelier **L'ADAMAOUA** c'est (**MOHAMADOU MOUGADDASSI, Extrême-nord** **Mohamadou Bassirou, M. Pascal** pour la région de l'ouest et **Mme Soureiya Mamadou du Littoral**) L'infatigable Président National **Monsieur IBRAHIMA YAYA** était présent en sa autre qualité du Président de la fédération des transports de la **CEE-AC**. il était également l'un des modérateurs de cet atelier.

Le Déroulement de la formation a été structuré ainsi qu'il suit.
1er Jour : Intervention de Monsieur Tchokote, expert juridique spécialisé en transport et lo-

gistique, chargé de présenter le cadre légal et réglementaire régissant le transport routier en **Afrique centrale**. Sa communication a permis de mieux comprendre les droits, devoirs et responsabilités des transporteurs dans l'espace **CEMAC** bref cela a permis aux participants de connaître les textes réglementaires en la matière dans la zone Cemar.

2eme journée : Animation par **Monsieur Philippe Richard**, Expert économiste et financier. Il a exposé sur les mécanismes de gestion financière, la structuration des groupements d'intérêt économique pour les transporteurs semi-professionnels et artisanaux (**GIE**). l'accès au financement, ainsi que les stratégies pour pérenniser les activités dans un environnement concurrentiel.

La 3eme Journée : Présentation de Monsieur Emmanuel, ingénieur en mécanique, qui a abordé les questions techniques liées à l'entretien du parc au-

tomobile, la sécurité des véhicules, et les normes de performance mécanique pour réduire les accidents et optimiser les coûts d'exploitation.

En guise d'Observations: Chaque module a été brillamment développé avec une forte interaction entre les participants et les experts. Les échanges ont permis aux bénéficiaires d'acquérir des outils concrets pour améliorer la gouvernance, la sécurité, la rentabilité et la structuration du secteur du transport terrestre

Parmi les Recommandations et perspectives, nous retenons :

- la vulgarisation des enseignements à la base dans chaque pays membre.
- Encourager la professionnalisation des transporteurs semi-professionnels.
- vulgariser la création des GIE
- Renouveler les parcs automobiles.

L'atelier s'est achevé donc ce vendredi 21 novembre 2025 par une remise des parchemins.

Le GTTC et la BND pour la gestion des déchets



La Bourse nationale des déchets (BND), à peine créée, initie une collaboration avec le Groupement des transporteurs terrestres du Cameroun (GTTC). Une première rencontre tenue le 14 octobre dernier dans les locaux de la BND voudrait structurer la gestion des déchets toxiques du secteur routier.

Dans les locaux de la Bourse nationale des déchets (BND), mercredi 14 octobre, l'avenir de la gestion environnementale au Cameroun a été écrite. **Rebecca Essomba**, la nouvelle Directrice générale de la BND, accompagnée de son adjoint, **Maximilien Zé**, y ont reçu une délégation du secteur des transports. Il s'agissait de la toute première prise de contact officielle de la BND avec un groupe de producteurs de déchets. Le choix du GTTC comme interlocuteur initial, n'avait rien d'anodin.

C'est Mme la Directrice générale qui a ouvert les discussions en cadrant l'urgence et les enjeux. Ainsi a-t-elle exposé les attentes de la Bourse vis-à-vis d'un secteur pour l'économie

nationale, mais également identifié comme un générateur de déchets complexes et polluants.

« Nous comptons sur vous »

La BND ne peut, seule, remplir sa mission. La nouvelle Directrice générale a insisté sur la nécessité d'une synergie opérationnelle. Selon des témoins de la rencontre, son message était clair : « Le secteur du transport est vital, mais il génère des déchets qui nécessitent une gestion structurée et responsable. Nous ne pouvons pas réussir notre mission sans une collaboration franche avec vous, les producteurs. »

« Le GTTC est notre premier partenaire dans cette démarche stratégique. Nous comptons sur votre expertise de terrain et votre capacité de mobilisation pour mettre en place une

filrière de collecte et de valorisation efficace, qui bénéficiera à la fois à l'environnement et à l'économie », poursuit la Directrice générale, s'adressant directement à ses hôtes.

La réponse des transporteurs ne s'est pas fait attendre. La délégation, conduite par MBIDA NDOUMBÉ, Vice-président national du GTTC Chargé de la Coopération, s'est réjoui de cette main tendue. En remerciant la BND d'avoir choisi le GTTC pour inaugurer ce cycle de rencontres, M. Mbida Ndoumbé a immédiatement marqué la disponibilité totale de son organisation. Il a toutefois tenu à renseigner que cette collaboration n'était pas seulement une option, mais une nécessité absolue face à un péril écologique grandissant. *« Nous vous remercions pour cette marque de confiance », a-t-il déclaré en substance. « Le GTTC est non seulement disponible, mais nous sommes demandeurs d'une telle initiative. Depuis des années, nous alertons sur les conséquences désastreuses de la gestion anarchique de nos déchets. »*

Le Vice-président a ensuite dressé un inventaire inquiétant, rappelant l'urgence de capitaliser et de valoriser ces matières.

« Nous parlons ici de tonnes de pneus usés, de milliers de litres d'huiles de vidange souvent déversées dans la nature, de

plaquettes de freinage, ou encore de batteries au plomb. Ces déchets sont une bombe à retardement environnementale. Il est temps d'agir. »

Un front syndical uni

Cette position a été vigoureusement soutenue par **Abdel Kabi PEFOURA**, Secrétaire général de la Fédération des organisations patronales des transporteurs routiers du Cameroun (**FOPTRC**), également présent. Assurant que le GTTC ne faisait pas cavalier seul, il s'est attardé sur l'adhésion de l'ensemble de la profession.

« Les propos du Vice-Président du GTTC reflètent la préoccupation de l'intégralité de nos syndicats membres », a-t-il ajouté. « La FOPTRC s'engage à vos côtés pour sensibiliser l'ensemble de la profession. Il faut que chaque transporteur, chaque mécanicien, comprenne l'enjeu et collabore activement avec la BND. »

En fin, et en attendant la prochaine rencontre, les deux parties ont convenus de travailler main dans la main pour arrimer le secteur des transports routiers aux Objectifs de développement durable (**ODD**) des Nations unies.

Guinée-Équatoriale

TRADEX redéploie ses opérations après la levée de la suspension administrative



Après quinze jours d'interruption, **TRADEX** a officiellement relancé, le 9 novembre 2025, ses activités en **Guinée-Équatoriale**, marquant ainsi la fin d'une période d'incertitude pour sa filiale **TRADEX GE**. Cette reprise fait suite à la levée de la mesure de suspension décidée par le ministère **équato-guinéen** des Hydrocarbures et du Développement minier, consécutive à une inspection administrative menée le **22 octobre**.

Selon l'entreprise, cette issue favorable est le résultat d'« échanges directs et constructifs » entre les dirigeants du Groupe **TRADEX** et les autorités publiques de Guinée-Équatoriale. Les pouvoirs publics

ont fait preuve de « mansuétude » envers les arguments présentés dans le cadre du recours gracieux introduit par le groupe camerounais, permettant ainsi la réouverture de tous les sites fermés depuis le **23 octobre**.

TRADEX a par ailleurs exprimé sa reconnaissance au ministre Adolphe Moudiki, président du Conseil d'administration du Groupe **TRADEX**, ainsi qu'à Son Excellence **Jean Claude Owono Menguele**, ambassadeur du Cameroun en **Guinée-Équatoriale**, pour leur implication déterminante dans la résolution de cette situation administrative.

Retour à la normale pour les stations-service

Dans son message adressé à la clientèle, **TRADEX** GE a confirmé que l'ensemble de ses stations-service sont de nouveau pleinement opérationnelles. La filiale assure la reprise totale de la distribution des produits pétroliers sur tout le territoire **équato-guinéen**.

Ce redémarrage s'inscrit dans la continuité de l'engagement du groupe à renforcer son offre énergétique en Afrique centrale, un marché stratégique où **TRADEX** développe un modèle de croissance basé sur l'efficacité opérationnelle et un fort ancrage local.

Pour les observateurs du secteur pétrolier, cette reprise illustre la capacité de dialogue constructive entre opérateurs privés et autorités de régulation, dans un contexte souvent marqué par des défis

administratifs et techniques. La fluidité retrouvée des activités de **TRADEX** GE renforce la confiance des investisseurs dans la stabilité du secteur des hydrocarbures en Afrique centrale.

«La reprise des opérations de **TRADEX** GE consolide la coopération énergétique entre le Cameroun et la **Guinée-Équatoriale**, tout en confirmant le rôle structurant du secteur privé dans le développement sous-régional », analyse un expert du marché des hydrocarbures.

Présent dans plusieurs pays **d'Afrique centrale**, **TRADEX** s'est imposé comme l'un des principaux distributeurs de carburants de la sous-région, combinant expertise industrielle, réseau de distribution étendu et engagement en faveur du développement local. La normalisation de ses activités en **Guinée-Équatoriale** vient ainsi renforcer sa dynamique d'expansion et son positionnement stratégique.



Port Autonome de Douala

Port de Douala-Bonabéri : L'observatoire des Pratiques anormales salut les avancées en matière de réduction des délais de passage

FAIRE DU PORT DE DOUALA-BONABERI
LE POLE DE REFERENCE
AU COEUR DU GOLFE DE GUINEE

S.E PAUL BIYA
06 Octobre 2011, Douala

La salle de réunions de la Direction Générale du Port Autonome de Douala (PAD) a accueilli, ce jeudi 4 septembre 2025, la cérémonie de remise solennelle du rapport 2024 de l'Observatoire des pratiques anormales sur les corridors d'Afrique Centrale (OPA-AC), élaboré à l'issue d'une enquête serrée menée par l'Institut sous-régional de statistique et d'économie appliquée (ISSEA).

La cérémonie était présidée par Monsieur **Charles MOUKOKO NJOH**, Directeur Général Adjoint du **PAD**, en présence de **Dr Marcel OPOUMBA**, Directeur Général de l'**ISSEA** et Chef de Projet **OPA-AC**, ainsi que de son équipe.

« L'observatoire des pratiques anormales sur les principaux corridors d'Afrique centrale, qui travaillait d'abord sur la traversée, à partir de Yassa jusqu'à Bangui et Ndjamen, s'est concentré sur une composante dans l'enceinte portuaire de Douala. Objectif : voir ce qui se passe à l'intérieur du port. A la fois, dans le processus de dédouanement par les commissionnaires en Douanes agréés ; par les activités des camions qui entrent pour porter ces marchandises ; et la pose

des balises **GPS** », a expliqué le Professeur **NGONHE Robert**, Chef de projet adjoint de l'Observatoire des Pratiques anormales.

« Dans un premier temps, nous avons relevé que le temps de transit a été réduit de huit à neuf jours. Ensuite, il y a eu une appréciation des activités de la Direction Générale du Port Autonome de Douala. Ces activités ont également été appréciées par l'ensemble des usagers, principalement les Commissionnaires en Douanes agréés et d'autres acteurs », a-t-il ajouté.

« Le Port Autonome de Douala accueille aujourd'hui l'étude réalisée par l'**ISSEA** sur la base d'une étude commandée

par la **CEMAC** sur l'observatoire des pratiques anormales sur les principaux corridors **d'Afrique centrale**. Comme vous le savez, un corridor logistique commence par le port. C'est le principal segment de rupture des charges, avant que la marchandise s'en aille. C'est pour cela que l'étude débute par le Port », a pour sa part réagi **Joseph NGUENE NTEPPE**, Directeur de l'analyse de la prospective et de la coopération au PAD.

Insuffisances

« Les résultats qui nous sont présentés aujourd'hui donnent une mention honorable au Port de Douala, laissant apparaître une forte amélioration de la qualité des procédures de passage des marchandises et de la qualité du traitement des procédures de passage des camions qui chargent au port de **Douala-Bonabéri** pour aller livrer les marchandises dans les pays de **l'Hinterland** ».

Si le Port de **Douala-Bonabéri** reçoit un satisfecit de l'Observatoire des Pratiques Anormales, quelques insuffisances ont cependant été relevées. Notamment au niveau des procédures de pose des balises **GPS** pour la sécurisation des marchandises en transit, pour qu'elles ne soient pas déversées sur le territoire national.

Recommandation nous a été faite d'améliorer les délais de pose de ces **GPS**, mais aussi de compléter les stocks de **GPS** pour garantir leur disponibilité tout le temps, pour réduire le délai d'attente des camions.

De même, au niveau de la dématérialisation des procédures, des améliorations restent à faire. Certains segments des procédures ne sont pas encore dématérialisés, à l'instar de la Lettre de Voiture Internationale qui doit être totalement dématérialisé. Il en est de même pour le Titre de Transit Unique. « Les délais de passage portuaire constitu-

ent un critère important de compétitivité pour tous les ports. Quand on apprécie les performances et la compétitivité d'un port, parmi les critères d'évaluation, il y a celui relatif aux délais de passage des marchandises et aux coûts de passage des marchandises. Et c'était ça l'objet de cette étude. Voir si toutes les pratiques au Port de Douala en matière de délais et de coûts de passage. Les résultats montrent que le Port de **Douala** a des procédures de passage favorables au transit rapide des marchandises. Il y a eu beaucoup d'amélioration. Et aussi au niveau des coûts de passage, où beaucoup de surcoûts, qu'on appelle faux frais qui, jusque là étaient décriés, ont été totalement supprimés. Les résultats de cette étude donnent au Port de Douala-Bonabéri un indicateur de compétitivité important pour l'image et l'attractivité du port.

Cette rencontre a permis de présenter les principales conclusions de l'étude menée dans l'enceinte portuaire de **Douala-Bonabéri** ; évaluer l'impact des pratiques anormales sur la fluidité du transit et la compétitivité des corridors **Douala-N'Djamena**, **Douala-Bangui** et **Yaoundé-Libreville** ; et formuler des recommandations concrètes pour continuer d'améliorer la transparence, l'efficacité et la performance des opérations portuaires.

L'un des objectifs majeurs est de réduire durablement les risques juridiques, opérationnels et stratégiques liés à ces pratiques. Ceci, en mettant en place des indicateurs de performance (**KPI**) ; des programmes de sensibilisation ; et des actions de formation. Cette démarche traduit la volonté du **PAD** de consolider son triptyque stratégique (Performance - Attractivité - Compétitivité), et de confirmer son rôle de moteur dans la facilitation des échanges et la régulation des activités maritimes et **para-maritimes** en **Afrique centrale**.

Port de **Douala-Bonabéri** : **DDPC** va investir 628 Mds dans un système autonome de production et distribution d'énergie électrique. Le projet comprend deux phases. La première concerne la construction d'une centrale électrique de **102 MW** pour un coût de **257 milliards de FCFA**, couplée à la construction d'un gazoduc partant de **Kribi** pour **Douala**, dont le coût est **140 milliards de FCFA**. La seconde phase porte quant à elle sur l'extension de la capacité de cette centrale électrique (de **102 MW** à **300 MW** à terme), pour un coût de **230 milliards de FCFA sur 10 ans**.

Le Port Autonome de Douala fait un pas décisif dans la mise en œuvre d'un système indépendant de production et de distribution d'énergie électrique au Port de **Douala-Bonabéri**. **Ce vendredi, Cyrus NGO'O**, Directeur Général, et **Darius Mesmin Ekouda**, Directeur Général de Douala Port Power Corporation (**DPPC SA**), ont signé une convention de partenariat à cet effet.

Conformément à la convention, **DDPC S.A.** va investir **628 milliards de FCFA** pour la mise en œuvre de ce projet. Le projet est entièrement financé par le partenaire, sans caution ni garantie du **PAD** ou de l'Etat du Cameroun. Au **PAD**, on se réjouit déjà des effets induits sur l'économie, notamment la création de **200 emplois** directs et **1000 emplois** indirects.

Le projet comprend deux phases. La première concerne la construction d'une centrale électrique de **102 MW** pour un coût de **257 milliards de FCFA**, couplée à la construction d'un gazoduc partant de Kribi pour Douala, dont le coût est **140 milliards de FCFA**. La seconde phase porte quant à elle sur l'extension de la capacité de cette centrale électrique (de **102 MW** à **300 MW** à terme), pour un coût de **230 milliards de FCFA sur 10 ans**. Le coût total du projet est de 628 milliards environ.

Pour la réalisation de cette importante infrastructure, l'option a été prise le modèle de Partenariat

public-privé de type **BOT (Build-Transfer-Operate)**. La convention a une durée de **25 ans**. **DOUALA PORT POWER CORPORATION SA (DPPC SA)** est la société de projet. L'infrastructure sera construite par une entreprise chinoise, avec des technologies de dernière génération.

*« Ce projet ambitieux du Schéma Directeur de Développement du **PAD** vise à : garantir une autonomie totale en énergie électrique pour la place portuaire ; assurer une fourniture continue et fiable d'électricité aux opérateurs portuaires et aux navires en escale ; réduire l'empreinte carbone grâce à des technologies modernes respectueuses des normes environnementales ; et contribuer à la transformation du Port de **Douala-Bonabéri** en port vert, en phase avec les standards internationaux »,* a réagi l'autorité portuaire.

Ajoutant qu'à travers ce partenariat public-privé, le **PAD** réaffirme son ambition de renforcer ses performances opérationnelles et d'offrir aux acteurs portuaires un cadre compétitif, durable et attractif.

RÉPUBLIQUE DU CAMEROUN
Paix - Travail - Patrie

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

DIRECTION GÉNÉRALE

DIVISION DE LA COMMUNICATION ET
DES RELATIONS PUBLIQUES

N° 000008341 /DGRP/DG/PAD



REPUBLIC OF CAMEROON
Peace - Work - Fatherland

PORT AUTHORITY OF DOUALA
(P.A.D.)

HEAD OFFICE

COMMUNICATION AND PUBLIC
RELATIONS DIVISION

DOUALA, le 17 OCT 2025

LE DIRECTEUR GÉNÉRAL,
The General Manager,

À
MONSIEUR LE PRÉSIDENT NATIONAL DU
GROUPEMENT DES TRANSPORTEURS
TERRESTRES DU CAMEROUN (GTTC) À
L'ATTENTION DE LA FAMILLE DU FEU EL
HADJ EMMA ABDELKARIM

- DOUALA-

Objet : Présentation de condoléances. -

Monsieur le Président,

C'est avec une profonde tristesse que j'ai appris le décès, survenu le mardi 14 octobre 2025, de Monsieur El Hadj Emma Abdelkarim, membre fondateur et ancien Vice-Président national du Groupement des Transporteurs Terrestres du Cameroun (GTTC).

En cette douloureuse circonstance, le Port Autonome de Douala (PAD) et la Communauté portuaire de Douala-Bonabéri s'associent pour adresser à la famille du défunt, ainsi qu'à l'ensemble des membres du GTTC, nos sincères condoléances, empreintes de profonde compassion et de solidarité.

Le PAD et la Communauté Portuaire saluent la mémoire d'un homme engagé et visionnaire, qui a œuvré avec constance et dévouement pour le rayonnement du secteur du transport terrestre au Cameroun. Administrateur en charge de la gestion de la promotion du Port de Douala-Bonabéri, Monsieur El Hadj Emma Abdelkarim fut non seulement un acteur majeur du développement, de l'attractivité et de la compétitivité du Port, mais également un maillon essentiel du commerce extérieur de notre pays.

Puisse son œuvre inspirer les générations actuelles et futures du secteur du transport et de la logistique.

Veuillez recevoir, Monsieur le Président, l'expression renouvelée de ma parfaite considération. /-q



Reçu le 23/10/25



LE DIRECTEUR GÉNÉRAL

CYRUS NGO'O

Manufacturing Electronics Cards (MeC) : l'intelligence électronique au service du transport terrestre

Dans un contexte où la mobilité évolue vers plus d'efficacité, de sécurité et de durabilité, Manufacturing Electronics Cards (MeC) se positionne comme un acteur clé de la conception de systèmes électroniques embarqués adaptés aux réalités locales et aux exigences industrielles du secteur du transport.

Un savoir-faire local, une expertise globale

Basée sur une solide maîtrise de l'électronique industrielle par des ingénieurs en ROBOTIQUE INDUSTRIELLE, MeC conçoit et développe des cartes et modules électroniques embarqués intégrant la mesure, le contrôle et la communication entre les différents systèmes d'un véhicule ou d'une installation mobile.

L'entreprise se distingue par sa capacité à développer des solutions sur mesure, entièrement conçues et assemblées localement, garantissant ainsi un coût maîtrisé, un service après-vente de proximité et une grande flexibilité d'intégration.

Des applications concrètes pour le transport terrestre

MeC intervient dans la conception et le développement de solutions technologiques destinées à :

- **La sécurité active des véhicules lourds** : systèmes anti-collision radar Doppler, détection d'obstacles, alerte de franchissement de ligne.
- **La gestion énergétique embarquée** : conception de convertisseurs DC/DC, contrôleurs de charge pour batteries lithium et systèmes d'alimentation redondants.
- **L'automatisation et la télémétrie** : modules de communication Modbus/RS485 pour le suivi à distance des paramètres du véhicule (niveau de carburant, vitesse, température, état du moteur, etc.).
- **La surveillance et le diagnostic embarqué (OBD personnalisé)** : cartes d'acquisition de données et interfaces homme-machine (HMI) adaptées aux flottes industrielles et au transport de marchandises.

Une vision tournée vers l'avenir

MeC ambitionne de devenir un pôle de technologies et d'innovation électronique appliquée au transport en Afrique centrale, en favorisant la conception locale de technologies fiables et adaptées aux environnements exigeants comme le nôtre.

En plaçant l'ingénierie électronique au cœur de la mobilité intelligente, MeC contribue à bâtir une industrie du transport plus connectée, sécurisée et durable.



INNOVATIVE CONCEPTS | PROJECTS | PROGRAMS

L'Innovation au Service d'un Développement Durable et Rentable

Vous êtes un acteur économique, un investisseur ou une institution en quête de solutions rentables, inclusives et d'impact durable ?

 **Rejoignez-nous dès aujourd'hui pour façonner un avenir plus innovant et inclusif.**

 Contactez-nous directement via LinkedIn ou sur notre site : www.gdill.com pour explorer les opportunités de collaboration.



***Le développement de demain commence maintenant.
Soyons les acteurs de ce changement.***



Aggrowth entrepreneurs du secteur **Mine**growth subsidiaires du secteur

T&D
MINING

T&D
AGRICULTURE

E&P
COMMERCE

E&P
MANUFACTURE

MOOVER

Douala – face direction générale Orange Cameroun

Yaoundé – face ambassade de Chine

www.gdill.com



PORT AUTONOME DE KRIBI
PORT AUTHORITY OF KRIBI

Mise en exploitation de la **Phase 2**



Le Port de Kribi change d'échelle

Le cap vers la performance intégrale

Smart Port. Attractive Business



www.pak.cm



**SOUS LE TRÈS HAUT PATRONAGE DE
SON EXCELLENCE PAUL BIYA,
PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE DU
CAMEROUN**



Organise

LA 3e EDITION DES AWARDS DU SECTEUR DES TRANSPORTS TERRESTRES

**Au Complexe Hôtelier TCHABBAL
De Ngaoundéré**



**STRUCTURER,
PROFESSIONNALISER,
FAIRE GRANDIR L'AMBITION
LOCALE.**



Maliwa Business est un accélérateur de transformation pour les entrepreneurs et initiatives à fort potentiel.

**NOUS INTERVENONS LÀ
OÙ TOUT COMMENCE :**



- ✓ Structuration,
- ✓ Digitalisation
- ✓ Viabilité financière,
- ✓ Valorisation et accès au marché

Notre approche est ancrée dans les réalités locales, pensée pour l'impact durable et guidée par l'exigence de résultats.

NOUS NE CONSEILLONS PAS



Nous construisons, aux côtés de celles et ceux qui entreprennent avec peu, mais osent viser grand.

NOUS NE FORMONS PAS SEULEMENT



Nous accompagnons.



NOS PARTENAIRES



+237 694 12 20 88 / +237 697 69 56 22 / +237 677 26 40 75

contact@gt tc.online

292, rue 2447, Douala - Rue Ernest Betoté Akwa
À côté du bureau des transports