



4^{ème} édition
**CEMAC'S CAPITAL
MARKETS AWARDS**

Du 23 au 24 avril 2026
à Douala (CAMEROUN)

COLLOQUE INTERNATIONAL SUR LE THÈME :

« Le financement de la croissance économique des
pays de la zone CEMAC par le marché financier »

Inscriptions ouvertes
pour les sponsors et participation

Contacts : (237) 696 49 24 40 - (237) 692 95 17 07
E-mail : lalettresarl@gmail.com

Directeur de la publication : Victor NDOKI - Réc. n° 203/RDDJ/C19/BAPP - n° 264 du 18 février 2026 - Prix : 400 FCFA

LES NOUVELLES

DU PAYS

Informier pour apporter des solutions

Respect des directives du Premier ministre

Cyrus Ngo'o cède "partiellement"

Dans une correspondance adressée au Directeur général de Transatlantic D. SA, Cyrus Ngo'o demande de suspendre "partiellement", jusqu'à nouvel ordre, l'exécution de certaines clauses du contrat de concession conclu le 25 novembre 2025 entre le Port autonome de Douala et Transatlantic D. SA relatif à l'inspection intégrale par scanner des flux import/export transitant par le Port de Douala-Bonabéri. Seulement, l'option choisie par le Dg du Port soulève un autre problème. Le scanning des marchandises n'est pas une activité portuaire au sens strict. Il relève de la mission régalienne de contrôle et de sécurisation des flux commerciaux, compétence dévolue à l'administration des Douanes, placée sous l'autorité du Ministère des Finances. L'on s'attendait à ce que Cyrus Ngo'o résilie purement et simplement le contrat de Transatlantic D SA et saisis le gouvernement pour examiner le cas des opérations du scanning non traitées par SGS, tel que stipulé dans la correspondance du Premier ministre.

Récit complet d'un bras de fer qui n'aurait pas dû avoir lieu.

Pages 5, 6 & 7



Conférence des Ministres
des Transports de l'OCI

Jean Ernest Ngallè
Bibéhè porte la voix
du Cameroun
à Istanbul

Page 3



Transport par moto-taxis

Dr Roger Mbassa
Ndinè prescrit
le port obligatoire
des chasubles

P. 4

Coopération sanitaire

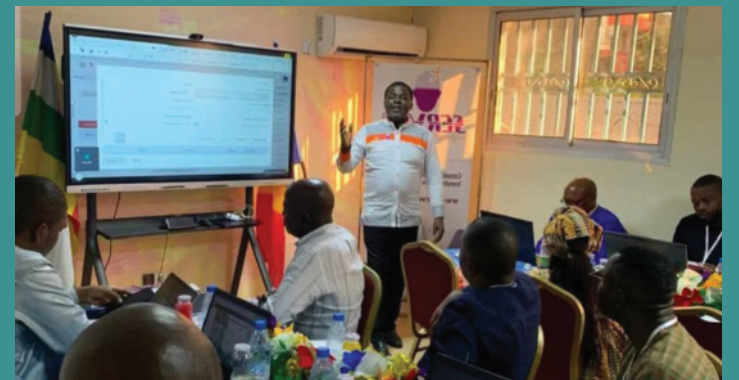
La Turquie renforce son partenariat avec l'Hôpital Laquintinie de Douala

L'Hôpital Laquintinie de Douala a servi, le 13 février 2026, de cadre à une importante visite diplomatique marquant une nouvelle étape dans la coopération sanitaire entre le Cameroun et la Turquie. Une délégation turque conduite par Son Excellence Volkan Öskiper, Ambassadeur de Turquie au Cameroun, a été accueillie par le Directeur de l'établissement, le Dr Marie Solange Ndom-Ebongue, entourée de ses proches collaborateurs.

Page 11



Digitalisation du Fret Terrestre



Le Bgft accélère sa mue
vers la performance

Page 8

■Corridor Kribi - Edéa

Onze morts en trois jours, l'alerte rouge sur la sécurité routière

Le corridor stratégique reliant le Port de Kribi à Edéa n'en finit plus d'endeuiller les familles. En l'espace de trois jours, deux accidents impliquant la compagnie Transcam Voyages ont coûté la vie à au moins onze personnes, ravivant le débat sur la sécurité des transports interurbains au Cameroun.



Le 10 février 2026, au village Bivouba, un bus de l'agence Transcam est entré en collision frontale avec un camion-remorque. Bilan provisoire : cinq morts et plusieurs blessés graves. Le choc, d'une violence inouïe, a laissé la chaussée jonchée de débris, sous les regards médusés des riverains.

Une série noire sur un axe saturé

Ce drame est survenu à peine trois jours après un premier accident, le 8 février, sur le même corridor. Cette fois, un bus de la même compagnie avait percuté un grumier. Six personnes y avaient déjà perdu la vie. Deux tragédies, un même axe routier, et une question lancinante : combien faudra-t-il encore de victimes pour inverser la tendance ?

Si les enquêtes ouvertes par les autorités devront établir les responsabilités, les hypothèses évoquées sont récurrentes : excès de vitesse, fatigue des conducteurs, dépas-

sements hasardeux sur un tronçon étroit et fortement sollicité. Mais pour les usagers, le diagnostic est plus global : la cohabitation entre bus de transport en commun et poids lourds desservant le port en eau profonde de Kribi est devenue explosive sur une infrastructure visiblement saturée.

L'offensive du ministre des Transports

Face à l'émotion nationale, le ministre des Transports, Jean Ernest Masséna Ngalle Bibehé, a annoncé une série de mesures destinées à renforcer le contrôle des conducteurs professionnels.

Première cible : les visites médicales jugées jusque-là trop complaisantes dans le processus d'obtention ou de renouvellement du permis de conduire. Désormais, les chauffeurs devront se soumettre à une batterie d'exams spécialisés incluant l'ophtalmologie, la cardiologie, la neurologie et même la

psychiatrie.

L'objectif affiché est d'identifier en amont toute défaillance physique ou psychique susceptible d'altérer la vigilance au volant, souvent

dissimulée derrière le seul argument de l'excès de vitesse.

Surveillance renforcée et traçabilité en temps réel

Dans le même élan, le gouvernement entend généraliser le système de suivi centralisé des véhicules de transport. Vitesse pratiquée, itinéraires empruntés, temps de repos des conducteurs : l'ensemble des paramètres sera scruté en temps réel à partir d'une plateforme nationale.

Cette digitalisation du contrôle vise à mettre fin à l'indiscipline chronique et à la course au rendement qui pousse certains transporteurs à privilégier le profit au détriment de la sécurité. Pour les autorités, il s'agit d'instaurer une traçabilité permanente et de responsabiliser les exploitants.

Une réforme suffisante ?

Mais au-delà des mesures médicales et technologiques, ces drames soulèvent une interrogation plus structurelle.

Peut-on exiger une sécurité maximale sur un réseau routier dont l'entretien et l'élargissement peinent à suivre le rythme de la croissance du trafic ?

Le corridor Kribi-Edéa est aujourd'hui l'un des plus stratégiques du pays. Il concentre un flux croissant de camions acheminant marchandises et conteneurs depuis le port en eau profonde vers l'hinterland. Sur des routes parfois étroites et dégradées, la promiscuité entre poids lourds et bus interurbains crée un cocktail à haut risque.

Les réformes annoncées permettront-elles d'endiguer l'hémorragie sans un investissement massif dans les infrastructures ? Pour les familles endeuillées, la réponse ne peut attendre. Chaque jour qui passe sur cet axe vital du développement national semble désormais suspendu à une exigence : faire de la sécurité routière une priorité absolue, au-delà des annonces, dans les faits.

Jean-Jacques ONANA

LES NOUVELLES DU PAYS

Informer pour apporter des solutions

B.P. 15.579 Douala
Tél. : (237) 674.77.97.97 / 694.77.77.86

E-mail : j-lesnouvellesdupays@yahoo.fr
Site web : www.j-lesnouvellesdupays.com

Directeur de la Publication
Victor NDOKI
e-mail : vndoki@yahoo.fr

Assisté de
Sylviane EPOSSI

Conseiller à la Direction
Dominik FOPOUSSI

Rédacteur-en-chef
Etienne PENDA

Chef Desk Yaoundé
Josselin NGANDONGO
(Cell. 694.17.54.02)

Assistant administratif
Aurelien NTAMACK

Relations publiques
Arlette Messina Mvondo

Grand Reporter
Ive TSOPGUE
(Cell. 697.28.00.09)

Rédaction
Etienne PENDA
Henri MEKANA
Henri Donatien AYANG
Alex BEMA
Flaubert KAMGA
Jean-Jacques ONANA

Reportage / Infographie
Roudolphe EYAMBE

Archives et Documentation
Jacques TIATY

Impression
LE LOCALIER, YAOUNDÉ (699.39.81.01)

Distribution
Les Nouvelles du Pays

■Connectivité et coopération

Le Cameroun en vitrine à la 2ème Conférence des Ministres des Transports de l’OCI à Istanbul

Du 11 au 12 février 2026, le Cameroun a pris une part active à la Deuxième Conférence des Ministres des Transports de l’Organisation de la Coopération Islamique (OCI), organisée à Istanbul autour du thème : *«Renforcement de la connectivité des transports pour approfondir la fraternité entre les États membres de l’OCI».*

Conduite par le Ministre des Transports, Jean Ernest Masséna Ngalle Bibehé, la délégation camerounaise a saisi cette tribune internationale pour réaffirmer les ambitions du pays en matière d’infrastructures et de coopération stratégique.

Un accueil diplomatique et des échanges bilatéraux soutenus

À son arrivée à l’aéroport international d’Istanbul, le ministre camerounais a été accueilli par le Ministre délégué auprès du Ministre des Infrastructures et des Transports de la Türkiye, marquant d’emblée le caractère diplomatique et stratégique de la visite.

En marge des travaux tenus à l’hôtel Rixos Tersane d’Istanbul, le membre du gouvernement camerounais a multiplié les rencontres de haut niveau. Il a notamment eu une séance de travail avec le Président de la Chambre des Chargeurs de Turquie, entouré de ses collaborateurs et de membres du conseil d’administration de l’institution. Les discussions ont porté sur les perspectives de collaboration dans les domaines du



transport maritime, de la logistique, de l’industrie et de la construction navale, ainsi que sur la valorisation des potentialités économiques respectives des deux pays.

Cette dynamique bilatérale s’est poursuivie avec une audience accordée au ministre camerounais par son homologue turc, en présence des directeurs généraux des transports maritimes, ferroviaires, aériens et routiers. Les échanges ont exploré les possibilités de coopération entre la Türkiye et les pays africains de la côte atlantique, avec un accent particulier sur

le Cameroun.

Le ministre turc a salué la vision d’émergence du Cameroun à l’horizon 2035, impulsée par le Président de la République, Paul Biya, et mise en œuvre par le gouvernement. Pour sa part, Jean Ernest Masséna Ngalle Bibehé a présenté les projets structurants inscrits dans la Stratégie Nationale de Développement 2020-2030 (SND30), notamment dans les secteurs portuaire, ferroviaire, routier et aéroportuaire.

Une tribune

internationale pour porter la voix du Cameroun

La journée du 12 février, essentiellement consacrée aux travaux pléniers de la Conférence, a été marquée par plusieurs séquences majeures, dont l’allocution par visioconférence du Président de la République de Türkiye, Recep Tayyip Erdoğan. Dans son adresse, le chef de l’État turc a insisté sur la nécessité de renforcer les corridors de transport et de consolider l’intégration économique au sein de l’espace OCI.

Prenant la parole devant ses homologues, le ministre camerounais a réitéré la ferme volonté du Cameroun de contribuer activement à l’atteinte des objectifs de l’OCI en matière de connectivité. Il a présenté les projets en cours et en préparation visant à améliorer l’interconnexion des États membres, notamment dans les secteurs ferroviaire, maritime, aérien et routier.

Au-delà de la présentation des chantiers nationaux, le Cameroun a plaidé pour une planification concertée des projets le long des corridors stratégiques de l’espace OCI, l’harmonisation des cadres réglementaires, ainsi que la mise en place de mécanismes de financement innovants associant États, institutions financières islamiques et banques multilatérales. La promotion des technologies numériques dans la gestion des infrastructures et des flux logistiques a également été mise en avant comme levier d’efficacité et de compétitivité.

Vers une stratégie globale de connectivité

Les travaux se sont achevés par l’adoption d’un ensemble de résolutions majeures, intégrant notamment l’élaboration d’une stratégie globale sur la connectivité des transports au sein de l’OCI. Cette feuille de route devrait structurer les actions communes des États membres au cours des prochaines années.

Rendez-vous à d’ores et déjà été pris pour 2028, à l’occasion de la troisième Conférence des Ministres des Transports de l’OCI. D’ici là, le Cameroun entend capitaliser sur les partenariats engagés à Istanbul pour accélérer la modernisation de ses infrastructures et consolider sa position de hub logistique en Afrique centrale.

Etienne PENDA



■Transport par moto-taxis

Dr Roger Mbassa Ndinè prescrit le port obligatoire des chasubles

À Douala, le temps de la complaisance semble révolu. Face aux dérives persistantes dans le secteur des moto-taxis, la Communauté Urbaine de Douala (CUD) amorce une réforme d'envergure, articulée autour de la discipline, de la modernisation et d'une responsabilité partagée. Une initiative qui pourrait marquer un tournant décisif dans la gestion du transport par moto-taxis de la capitale économique.

Le signal fort a été donné le 26 janvier 2026. Par communiqué radio-presse, le maire de la ville, Roger Mbassa Ndinè, a rappelé avec fermeté que l'activité de moto-taxi ne saurait prospérer dans l'anarchie. Dans une ville où ces engins à deux roues constituent un maillon essentiel de la mobilité quotidienne, l'enjeu est de taille : restaurer l'ordre sans asphyxier un secteur vital pour des milliers de familles.

La chasuble, nouveau symbole d'autorité

Au cœur de cette réforme, un signe distinctif appelé à devenir emblématique : la chasuble homologuée aux couleurs officielles, bleu et jaune. Désormais obligatoire, elle n'est plus un simple accessoire vestimentaire, mais le symbole d'un engagement formel envers la sécurité, la réglementation et le respect de l'espace public.



Dans les quartiers stratégiques d'Akwa et de Bali, véritables vitrines économiques de Douala, la tolérance zéro est annoncée. L'objectif affiché est clair : offrir un centre-ville à l'image des ambitions métropolitaines de la cité portuaire — organisé, sécurisé et attractif pour les investisseurs

comme pour les usagers.

Encadrer pour professionnaliser

La réforme ne se limite pas à un durcissement des contrôles. Sous la coordination de Mme Arlette Alemoka, Directrice de la Police municipale, les présidents nationaux des syndicats

ont été associés au processus. L'approche se veut inclusive : il ne s'agit pas seulement de sanctionner les contrevenants, mais de transformer le secteur en un véritable corps professionnel structuré.

Des responsables syndicaux, tels que Tita Augustine (SYPROSITAC) et Issa Kabirou (SYNPROMOTO-

CAM), ont publiquement salué l'initiative. Selon eux, cette réorganisation protège autant les conducteurs que les usagers, en clarifiant les règles du jeu et en réduisant les abus qui ternissent l'image de la profession.

Cap sur la digitalisation

L'innovation majeure réside toutefois dans la digitalisation progressive du secteur. La CUD introduit un dispositif articulé autour de trois axes :

- un enrôlement simplifié via une plateforme numérique ;
- l'attribution d'un code marchand à chaque conducteur enregistré ;
- l'introduction graduelle du paiement électronique.

Cette modernisation vise plusieurs objectifs : réduire les conflits liés à la monnaie, améliorer la traçabilité des transactions et intégrer les conducteurs dans l'économie formelle. À terme, elle pourrait également faciliter l'accès au crédit ou à des services sociaux pour ces acteurs longtemps cantonnés à l'informel.

Un tournant pour la mobilité urbaine

Au-delà des mesures techniques, la réforme engagée par la Communauté urbaine traduit une volonté politique affirmée : reprendre le contrôle d'un secteur stratégique et redéfinir les standards du transport urbain à Douala.

Reste à savoir si l'application sur le terrain suivra l'ambition affichée. Mais une chose est certaine : à Douala, l'heure n'est plus aux demi-mesures. Le secteur des moto-taxis est désormais sommé d'entrer dans une nouvelle ère, celle de l'ordre, de la responsabilité et de la modernité.

Alex MBEMA



■ Respect des directives du Premier ministre

Cyrus Ngo'o cède "partiellement"

Dans une correspondance adressée au Directeur général de Transatlantic D. SA, Cyrus Ngo'o demande de suspendre "partiellement", jusqu'à nouvel ordre, l'exécution de certaines clauses du contrat de concession conclu le 25 novembre entre le Port autonome de Douala et Transatlantic D. SA relatif à l'inspection intégrale par scanner des flux import/export transitant par le Port de Douala-Bonabéri. Seulement, l'option choisie par le Dg du Port soulève un autre problème. Le scanning des marchandises n'est pas une activité portuaire au sens strict. Il relève de la mission régalienne de contrôle et de sécurisation des flux commerciaux, compétence dévolue à l'administration des Douanes, placée sous l'autorité du Ministère des Finances. L'on s'attendait à ce que Cyrus Ngo'o résilie purement et simplement le contrat de Transatlantic D SA et saisir le gouvernement pour examiner le cas des opérations du scanning non traitées par SGS, tel que stipulé dans la correspondance du Premier ministre.

Récit complet d'un bras de fer qui n'aurait pas dû avoir lieu.

Le feuilleton débute avec une décision lourde de sens : la résiliation unilatérale, par le Directeur général du Port autonome de Douala, du contrat liant la société SGS Scanning Cameroun SA à l'État du Cameroun, contrat pourtant signé par le ministre des Finances, représentant dûment habilité du gouvernement. Dans la foulée, Cyrus Ngo'o annonce que, dès janvier 2026, les activités de scanning des marchandises au Port de Douala-Bonabéri seront désormais assurées par la société Transatlantic D. SA.

Une décision qui, de facto, substitue un opérateur à un autre, sans procédure régulière connue ni arbitrage gouvernemental préalable, signataire du contrat avec la société SGS et qui installe un climat de crispation au sommet de l'État.

L'intervention du Palais d'Etoudi : une tentative de dénouement

Face à l'ampleur du conflit, le Secrétaire général de la Présidence de la République, Ferdinand Ngoh Ngoh, convoque une réunion stratégique le 13 janvier 2026 au Palais d'Etoudi. Objectif : trouver une issue à la crise née de la résiliation du contrat de SGS au Port Autonome de Douala.

À l'issue de cette réunion qui s'est tenue sous la conduite du Conseil technique de la Présidence de la République chargé des questions économiques, Jean-Claude Ayem, en présence du Chef d'état-major particulier du Président de la République, le Général de Division Aérienne Emmanuel Amougou, ce dernier adresse une correspondance au ministre des Transports, avec copies au ministre de la Défense,



au ministre des Finances, au Directeur général du PAD et au Conseil technique de la Présidence. Le courrier indique que le Chef de l'État, Chef des Forces armées, a marqué son accord — un «*Oui*» explicite — à la proposition visant à ce que la société SGS quitte définitivement l'emprise portuaire du Port autonome de Douala, afin, est-il précisé, «*d'éviter le sabotage du travail de la société Transatlantic D. SA*». Tout porte alors à croire que l'option présidentielle privilégie une installation sereine de Transatlantic D. SA au Port de Douala. Mais loin de clore le dossier, cette séquence va en réalité en ouvrir une nouvelle.

La contre-offensive de la Primature

Le conflit est manifestement loin d'être réglé. Le 29 janvier 2026, le Premier ministre, Chef du gouvernement, convoque à son tour une réunion interministérielle consacrée au dossier SGS. Au terme de cette concertation, une position claire se dégage. Le 30 janvier 2026, le Secrétaire

général des Services du Premier ministre adresse une correspondance formelle au Directeur général du Port autonome de Douala, lui répercutant les directives du Chef du gouvernement. Il lui est demandé de «*prendre toutes les dispositions nécessaires en vue de la reprise, par la société SGS Scanning Cameroun SA, des activités d'inspection par scanner sur la plateforme portuaire, dès le vendredi 30 janvier 2026*».

Mieux encore, le Premier ministre invite le Directeur général du PAD à engager, le cas échéant, «*une procédure régulière, strictement conforme aux textes en vigueur*», si l'hypothèse d'une attribution à un autre opérateur devait être envisagée pour le trafic non couvert par SGS. Les instructions sont sans ambiguïté : la reprise immédiate des activités de SGS au Port de Douala-Bonabéri.

Une réponse du Port en décalage avec les instructions gouvernementales

Au lieu d'exécuter à la lettre ces directives, le

Directeur général du Port autonome de Douala adresse, le 2 février 2026, une correspondance au Directeur général de SGS. Il l'invite à une réunion destinée à «*examiner les modalités pratiques de reprise*» des activités de scanning, tout en posant une série de conditions et de points d'examen.

Parmi ceux-ci figurent notamment l'octroi d'une autorisation d'exercer conformément au décret de réorganisation du PAD, les conditions d'occupation du domaine public portuaire, la mise à disposition des informations sécuritaires, la prise en compte des coûts logistiques de la Régie du Terminal à Conteneurs (RTC SA), l'impact de l'activité de SGS sur les délais de passage portuaire, ainsi que l'hypothèse d'une collaboration entre SGS et Transatlantic D. SA. Si ces préoccupations peuvent apparaître, sur le fond, légitimes au regard des impératifs de performance et de compétitivité portuaires, elles ne répondent pas à l'esprit ni à la lettre des directives du Premier ministre, qui portaient exclusivement sur la reprise des activités de SGS.

Un audit déguisé et une question de parallélisme de forme

En filigrane, la démarche du Directeur général du PAD s'apparente à un audit du contrat de SGS, pourtant signé avec le gouvernement camerounais. Or, au nom du parallélisme de forme et des règles de compétence administrative, de telles interrogations auraient dû être adressées à l'autorité contractante — le gouvernement — et non directement au prestataire.

Cette posture de Cyrus

Ngo'o alimente l'interprétation d'un refus de respecter à la lettre les directives du Premier ministre, Joseph Dion Ngute, voire d'une défiance assumée à l'égard des instructions gouvernementales.

La réplique de SGS et la persistance du blocage

Sans surprise, la Direction générale de SGS répond le 4 février 2026. Dans sa correspondance, elle rappelle fermement que les directives du Premier ministre prévoyaient «*une rencontre exclusivement consacrée aux modalités de reprise effective des opérations de scanning par SGS dès le 30 janvier 2026*».

Elle souligne que l'agenda proposé par le Port intègre plusieurs points qui ne relèvent pas des instructions reçues et pour lesquels SGS «*n'a pas qualité pour mener des discussions de fond*», ces questions relevant des prérogatives exclusives de son mandant : le gouvernement, représenté par le ministre des Finances.

Un bras de fer aux motivations inavouées

En demandant au Directeur général de Transatlantic D SA de suspendre "partiellement" l'exécution de certaines clauses du contrat de concession conclu le 25 novembre 2025 sans l'aval du gouvernement via le Ministère des Finances, compétent en la matière, Cyrus Ngo'o reste déterminé à imposer, coûte que coûte, l'intégration de Transatlantic D. SA dans les activités de scanning des marchandises au Port autonome de Douala, quitte à s'inscrire dans une logique de confrontation avec le gouvernement.

Flaubert KAMGA

■ Scanning des marchandises au Port autonome de Douala Louis Paul Motaze rappelle Cyrus Ngo'o à l'ordre et exige le rétablissement immédiat de la SGS

La tension ne retombe pas au Port autonome de Douala-Bonabéri. Au contraire, elle s'intensifie à mesure que l'État hausse le ton. Dans une correspondance ferme adressée au Directeur général du Port autonome de Douala, Cyrus Ngo'o, le ministre des Finances, Louis Paul Motaze, enjoint la direction du PAD de procéder «immédiatement» au rétablissement de la Société Générale de Surveillance (SGS) dans l'intégralité de ses droits, conformément aux directives du Premier ministre.

Au cœur de la crise : la reprise des opérations d'inspection par scanner au Terminal à conteneurs du Port de Douala-Bonabéri, interrompues à la suite de l'éviction de la SGS des sites de scanning par les autorités portuaires. Une décision que le ministère des Finances juge contraire aux engagements contractuels de l'État.

Des directives claires du Premier ministre

Dans sa réponse à la correspondance du Directeur général du PAD, le ministre des Finances se réfère explicitement aux instructions du Premier ministre, Joseph Dion Ngute, issues de la réunion interministérielle tenue le 29 janvier 2026 à ses services.

À la suite de cette concertation, le Chef du gouvernement, par lettre n° B70/d-27/SG/PM du 30 janvier 2026, a instruit le PAD de prendre «toutes les dispositions nécessaires» pour permettre la reprise, dès le vendredi 30 janvier 2026, des activités d'inspection par scanner par la SGS sur la plateforme portuaire.

Pour le ministre des Finances, l'éviction de la SGS des sites d'opérations constitue une violation des stipulations du Contrat d'Inspection par Scanner (CIS) liant le gouvernement à cette société. En d'autres termes, la décision du PAD s'inscrit en faux contre un engagement contractuel de l'État, exposant potentiellement les finances publiques à des risques juridiques et financiers.

Une mesure transitoire déjà actée par la Douane

Dans ce dossier aux multiples ramifications, la Présidence de la République s'était également prononcée lors d'une réunion tenue le 22 janvier 2026. En exécution de ces prescriptions, la Direction générale des Douanes (DGD) a accepté, à titre transitoire, d'exploiter les images produites par la société Transatlantic D SA afin de permettre la sortie des conteneurs



scannés uniquement par cette entité.

Cette mesure exceptionnelle visait à éviter un engorgement total du port et à préserver, autant que possible, la fluidité des opérations commerciales, dans l'attente des arbitrages définitifs du gouvernement.

Mais, en dépit de cette solution provisoire et des instructions formelles du Premier ministre, la confusion persiste. Selon le ministre des Finances,

aucun conteneur n'a, à ce jour, été orienté par le PAD vers les sites d'opération de la SGS, prolongeant de facto la paralysie partielle des activités de scanning.

Des enjeux budgétaires et économiques majeurs

La crise dépasse désormais le cadre d'un différend administratif. Elle met en péril la mobilisation optimale des recettes

budgétaires et fragilise la chaîne du commerce extérieur. Le ministre des Finances souligne d'ailleurs que cette situation compromet la sérénité d'exécution du mandat confié à la SGS et nuit à la performance du système douanier.

Dans un contexte où les recettes portuaires et douanières constituent un levier stratégique pour l'équilibre budgétaire, toute entrave prolongée aux opérations de contrôle et de dé-

douanement représente un risque économique significatif.

Un rappel à l'ordre sans ambiguïté

Face à ce qu'il considère comme une persistance préoccupante dans le non-respect des hautes instructions, Louis Paul Motaze adopte un ton sans équivoque. Il demande au Directeur général du PAD de procéder «immédiatement» au rétablissement de la SGS dans l'intégralité de ses droits contractuels.

Toutefois, précise-t-il, l'État demeure disposé à examiner, comme à l'accoutumée, les préoccupations exprimées par son instrument, le Port autonome de Douala. Mais ces doléances ne sauraient constituer un préalable à la reprise effective des activités de la SGS.

Ce rappel à l'ordre marque un nouvel épisode dans une crise qui interroge la gouvernance portuaire et la coordination institutionnelle. Au-delà des considérations techniques, c'est la primauté de la décision gouvernementale et le respect des engagements contractuels de l'État qui se trouvent désormais au centre du débat.

F.K.

Le Groupement des Entreprises du Cameroun hausse le ton

Le climat des affaires s'assombrit autour du Port Autonome de Douala. Dans un communiqué publié le 12 février 2026, le Groupement des Entreprises du Cameroun (GECAM) sort de sa réserve et brandit la menace d'un arrêt des opérations portuaires si la crise liée au scanning des marchandises n'est pas rapidement tranchée.

À la manœuvre, le président du patronat camerounais, Célestin Tawamba, qui dénonce une situation «intenable» pour les entreprises.

Une double gestion qui désorganise la chaîne logistique

À l'origine des tensions : la coexistence simultanée de deux opérateurs de scanning, SGS et Transatlantic D SA, interve-



nant sur les mêmes cargaisons depuis le début de l'année 2026.

Pour le GECAM, cette configuration inédite crée une confusion opérationnelle

et financière lourde de conséquences. Les entreprises évoquent une double facturation pour une seule opération de scanning, à laquelle s'ajoutent des frais logistiques supplémentaires – surestaries, taxes d'encombrement – liés à l'allongement des délais.

Résultat : un ralentissement marqué des procédures de dédouanement et une quasi-paralysie des flux d'importation et d'exportation. Dans un port qui concentre l'essentiel des échanges commerciaux du pays, chaque jour de blocage se répercute en cascade sur l'ensemble de l'économie.

Un environnement des affaires fragilisé

Le patronat alerte sur une dégradation grave du climat des affaires. Le ralentis-

sement des opérations portuaires affecte directement la production industrielle, accroît les risques de rupture d’approvisionnement et exerce une pression haussière sur les prix à la consommation.

À terme, prévient le GECAM, la persistance d’un tel dysfonctionnement pourrait favoriser le développement de circuits informels et de la contrebande, au détriment des recettes douanières et de la transparence économique.

Le Port autonome de Douala demeure le principal hub commercial du Cameroun et un corridor stratégique pour plusieurs pays de la sous-région. Toute perturbation durable menace non seulement la compétitivité des entreprises nationales, mais aussi la stabilité des finances publiques.

Les exigences du secteur privé

Face à ce qu’il qualifie de « crise majeure », le GECAM formule trois demandes immédiates :

- le retour à un opérateur unique de scanning, assorti d’un paiement unique par opération ;

- la mise en place d’une commission mixte État–secteur privé chargée d’évaluer les surcoûts et d’organiser le remboursement des montants jugés indûment perçus ;

- le gel des augmentations tarifaires décidées par le PAD, dans l’attente d’une étude d’impact complète.

Pour le patronat, il en va de la survie de nombreuses entreprises déjà confrontées à des tensions financières accrues.

La menace d’un arrêt des opérations

Le ton se fait plus ferme en conclusion. À défaut d’une solution rapide et concertée, le GECAM annonce que les entreprises pourraient suspendre, à titre conservatoire, les levées de déclarations d’importation et d’exportation ainsi que les déclarations en douane, dès le lundi 16 février 2026.

Une telle décision constituerait un signal fort, voire un tournant dans le bras de fer opposant le secteur privé aux autorités portuaires. Dans un contexte économique sous pression, l’enjeu dépasse le seul différend contractuel : c’est l’équilibre de la chaîne logistique nationale et la crédibilité du climat des affaires camerounais qui se jouent désormais sur les quais de Douala.

F.K.

■ Crise du scanning au Port de Douala Quand l’abus de pouvoir défie l’État de droit

Au Port autonome de Douala, la tension ne faiblit pas. Depuis plusieurs semaines, les activités de vérification et de scanning des cargaisons connaissent de graves perturbations, avec en toile de fond une décision controversée de la Direction générale du Port. En cause : la remise en question du contrat liant l’État du Cameroun à la SGS pour l’inspection par scanner des marchandises.



Derrière ce bras de fer administratif se profile un débat plus profond sur le respect des compétences institutionnelles, la hiérarchie des normes et la crédibilité de la signature de l’État.

Une compétence relevant des Douanes

Le scanning des marchandises n’est pas une activité portuaire au sens strict. Il relève de la mission régaliennne de contrôle et de sécurisation des flux commerciaux, compétence dévolue à l’administration des Douanes, placée sous l’autorité du Ministère des Finances.

À ce titre, deux options s’offrent juridiquement à l’État : exercer cette mission en régie, s’il dispose des capacités logistiques nécessaires, ou en confier l’exécution à un opérateur privé, sur une base contractuelle conforme aux exigences techniques, technologiques et opérationnelles.

C’est cette seconde hypothèse qui a été retenue en 2015, lorsque l’État du Cameroun, via le Ministère des Finances, a signé un contrat conférant à la SGS l’exclusivité de l’inspection par scanner.

Un contrat clair sur sa durée

L’un des points centraux de la controverse concerne la durée du contrat. Or, les termes contractuels semblent sans ambiguïté. L’article 3, alinéa 3, sti-

pule que le contrat reste en vigueur pour une période de dix ans à compter de la date de mise en service du quatrième et dernier scanner, intervenue en 2022. En toute logique juridique, l’échéance contractuelle est donc fixée à 2032.

Dans ce contexte, le Port autonome de Douala n’est pas partie signataire du contrat. Il ne saurait, de ce fait, mettre unilatéralement un terme à un engagement juridiquement conclu entre l’État du Cameroun et la SGS. Une telle initiative revient à fragiliser la signature de l’État, avec des conséquences potentielles en matière de contentieux, d’indemnisation et surtout de réputation internationale.

La question des défaillances : procédure ou précipitation ?

Certes, nul contrat n’est à l’abri de difficultés d’exécution. La SGS peut, le cas échéant, présenter des défaillances techniques ou opérationnelles. Mais la réponse à ces manquements est encadrée par le contrat lui-même.

L’article 3, alinéa 4, prévoit explicitement les cas pouvant motiver une résiliation, notamment lorsque le prestataire se trouve dans l’incapacité de fournir une partie substantielle des services à la suite d’un cas de force majeure pendant au moins six mois.

La voie légale est donc clai-

re : toute défaillance doit être portée à l’attention du gouvernement signataire afin que les mécanismes contractuels soient activés. En se substituant à l’autorité contractante pour engager une résiliation de facto, la Direction générale du Port s’expose à l’accusation d’outrepasser ses compétences.

Un décret invoqué hors de son champ

Pour justifier sa démarche, la Direction générale du Port s’appuie sur un décret de 2019 portant organisation du Port autonome de Douala. Or, l’article 9 de ce texte énumère de manière exhaustive les activités pouvant être transférées ou concédées par le Port : entreposage, acconage, transbordement de navire à navire, stockage, remorquage et lamanage, manutention, gestion des terminaux, pilotage, activités industrielles, transit, avitaillement des navires et usine à glace. Le scanning n’y figure pas. En l’absence de base juridique explicite, l’argumentation fondée sur ce décret apparaît fragile. Elle conforte l’idée d’un dépassement de compétences, sinon d’un abus de pouvoir.

Des soutiens politiques sans valeur juridique

Le Directeur général du Port se prévaut, selon plusieurs sources, de soutiens supposés au plus haut niveau de l’État.

Mais en droit administratif, l’argument d’autorité politique ne saurait se substituer à un acte juridiquement opposable.

Un contrat régulièrement signé par l’État engage la puissance publique. Il ne peut être écarté par des déclarations ou des appuis informels, fussent-ils prestigieux. La sécurité juridique repose précisément sur la stabilité et la prévisibilité des engagements contractuels.

Une image écornée et un climat d’affaires fragilisé

Au-delà du débat institutionnel, les conséquences sont concrètes. La paralysie des opérations de scanning ralentit la chaîne logistique, retarde les enlèvements de marchandises et renchérit les coûts pour les opérateurs économiques.

Dans un contexte où le Cameroun cherche à consolider son attractivité et à renforcer la compétitivité de sa plateforme portuaire, ce bras de fer envoie un signal préoccupant aux investisseurs et partenaires internationaux.

Plus qu’un différend administratif, la crise du scanning au Port autonome de Douala révèle une tension entre pouvoir de gestion et respect de l’État de droit. Si des insuffisances existent dans l’exécution du contrat, elles doivent être traitées dans le cadre légal prévu. Toute autre démarche expose l’État à des risques juridiques et diplomatiques inutiles.

À l’heure où la crédibilité institutionnelle constitue un levier stratégique pour le développement, le Cameroun ne peut se permettre que la signature de son gouvernement soit fragilisée par des initiatives unilatérales.

En cédant “partiellement” aux directives du Premier ministre, par le maintien du contrat de Transatlantic D SA, Cyrus Ngo’o n’entend pas reconnaître ses dérives managériales dans le traitement de ce dossier sensible et d’une portée hautement sécuritaire pour le pays.

F.K.

■ Digitalisation du fret terrestre

Le Bgft accélère sa mue vers la performance

Le Bureau de gestion du fret terrestre (Bgft) engage résolument la vitesse supérieure. Le 12 février 2026, sous la modulation du cabinet Servoo, les représentants des agences et check-points de l'institution ont pris part à une session de renforcement des capacités axée sur les indicateurs et instruments de performance, notamment le Sygfret, le Landfreightis, le système Camcis, l'e-Guce, le Sip ou encore le Gps. Une étape stratégique qui marque l'entrée du Bgft dans une nouvelle phase de sa transformation digitale.

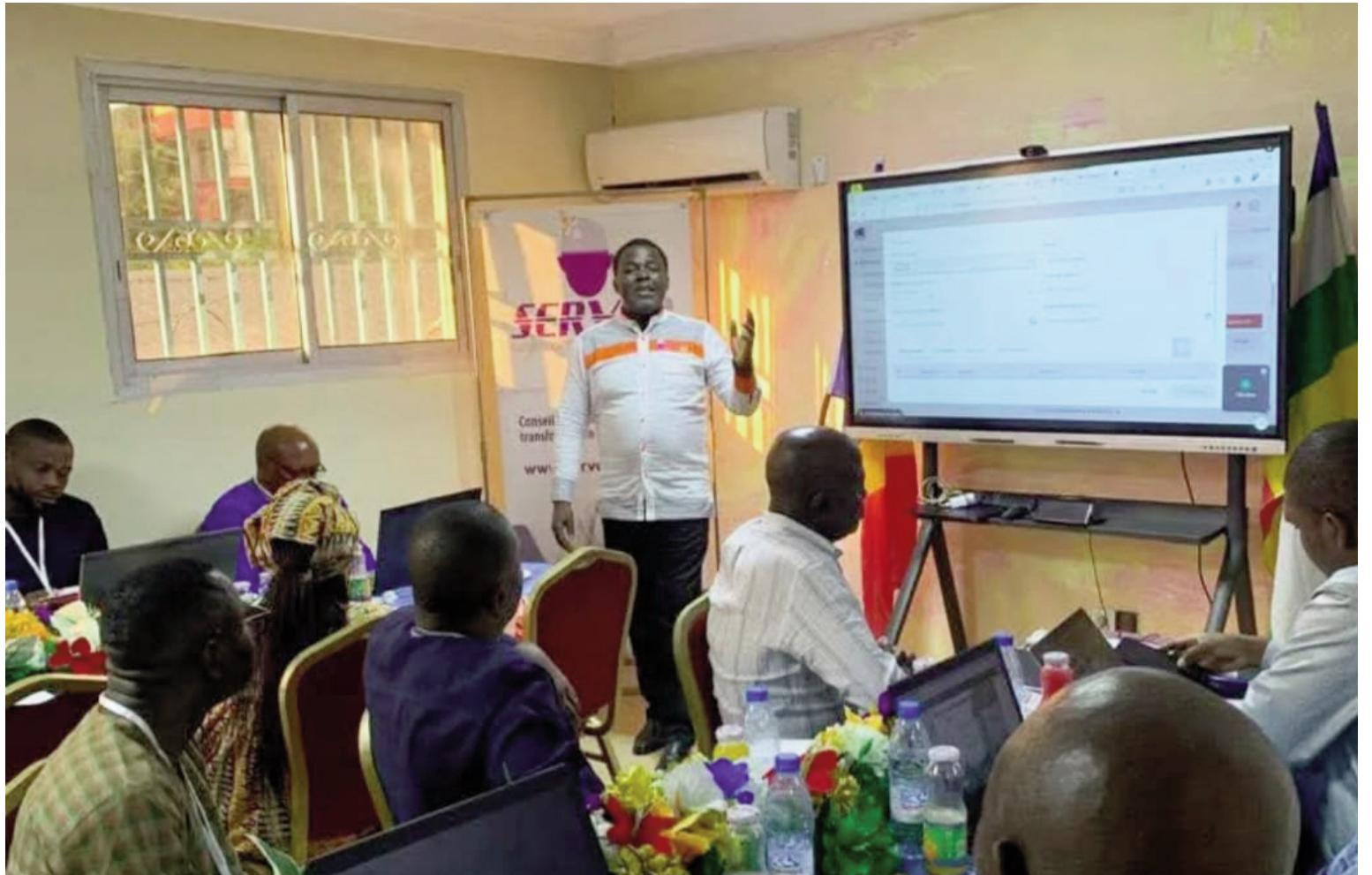
Placée sous le thème «*Fondamentaux du fret terrestre et digitalisation*», cette rencontre, baptisée «*Séminaire d'initiation du cursus fondamental Bgft version 2.0*», se veut plus qu'un simple recyclage technique. Elle s'inscrit dans une dynamique de modernisation accélérée, clairement assumée par le coordonnateur général, El Hadj Oumarou. «*Le Bgft va accélérer*», a-t-il martelé à l'ouverture des travaux, donnant le ton d'une institution déterminée à renforcer son efficacité opérationnelle.

Une réponse aux exigences gouvernementales

Ce séminaire intervient dans un contexte institutionnel particulièrement exigeant. Au lendemain de la cérémonie de présentation des vœux au ministre des Transports, Jean Ernest Massena Ngalle Bibehe, les responsables du Bgft ont reçu un rappel ferme : le secteur des transports doit opérer une mutation irréversible vers un modèle productif moderne, fondé sur la digitalisation des services et des procédures.

Dans le prolongement de ces orientations, le Premier ministre, chef du gouvernement, avait déjà instruit le Bgft, en synergie avec les autres acteurs, de procéder à la dématérialisation intégrale des procédures du commerce extérieur. Pour l'institution en charge de la répartition du fret terrestre, l'enjeu est clair : digitaliser l'ensemble des documents de transport relevant de sa compétence, des lettres de voiture internationales aux vignettes d'identification, en passant par les sauf-conduits.

«*Nos partenaires internationaux exigent transparence, traçabilité et célérité*», a rappelé El Hadj Oumarou. Le défi est d'autant plus pressant que le Cameroun occupe le 124^e rang sur 160 pays dans l'indice de performance logistique (LPI) de la Banque mondiale. Une position que le pays



ambitionne d'améliorer grâce à des réformes structurelles du secteur.

Des outils performants au service de la traçabilité

Depuis 2018, le Bgft a engagé des mutations profondes qui ont significativement impacté le secteur du transport terrestre et, par ricochet, l'économie nationale. Fort du rôle stratégique du Cameroun dans la zone Cemac et de la centralité de Douala dans les échanges sous-régionaux, l'institution a misé sur la dématérialisation et la numérisation de ses procédures.

Deux plateformes structurantes incarnent cette modernisation : le Landfreightis (Landfreight Information System), véritable bourse électronique du fret, qui permet l'enregistrement, le suivi et la répartition des cargaisons dans la sous-région, et le Sygfret, plateforme dématérialisée de suivi du processus de gestion du fret terrestre. Développées avec l'appui de partenaires techniques crédibles, ces solutions associent notamment le Cncc, le Guce, les Douanes came-

rounaises, les transporteurs et les bailleurs de fret.

Cette architecture numérique positionne aujourd'hui le Bgft comme une référence en matière d'expertise dans la répartition du fret et la gestion du transport terrestre en Afrique centrale.

Un leadership sous-régional affirmé

L'activisme diplomatique et technique du Bgft témoigne de cette ambition. En 2024, une mission de benchmarking conduite par El Hadj Oumarou s'est rendue au Maroc. La même année, des délégations ont pris part au lancement des activités du Bgft Congo à Pointe-Noire et à des échanges techniques avec le Bureau national du fret tchadien (Bnft), dans le cadre du projet d'amélioration du corridor rail/route Douala-N'Djamena.

Le Bgft a également contribué au retour au calme entre le Cameroun et la Centrafrique, après l'assassinat d'un chauffeur camerounais sur le territoire centrafricain, démontrant ainsi son rôle stabilisateur dans la sous-région. Sa participation au forum Africafret à Cotonou,

en novembre 2025, confirme son ancrage continental.

«*Le Tchad s'est inspiré de notre modèle pour structurer sa digitalisation. La RCA suit le même processus. Le Bénin nous a consultés pour organiser ses corridors. Le Congo a mis en place un bureau homonyme. Quand nos homologues cherchent une référence en matière de gestion du fret terrestre, c'est vers Douala qu'ils se tournent*», s'est félicité le coordonnateur général, saluant la combativité des équipes déployées sur le terrain, de Kousséri à Garoua-Boulaï, de Ngaoundéré à Bafoussam, d'Ekoh à Ntam.

Une culture de la performance assumée

Au-delà des outils, le séminaire Bgft 2.0 a permis aux participants de revisiter le cadre institutionnel de l'organisme, de sa création en 1994 aux enjeux actuels de la Zone de libre-échange continentale africaine (Zlecaf). Les modules pratiques ont porté sur le tour de rôle, la lettre de voiture, la simulation d'un transport vers N'Djamena, ainsi que le fonctionnement du Guce, de l'e-

Guce, du Camcis, du Sip et des tableaux de bord numériques.

Dans un ton à la fois exigeant et mobilisateur, El Hadj Oumarou a salué la lucidité des participants : «*Vous avez nommé ce qui ne fonctionne pas : les saisies en triple, les documents égarés, les files d'attente sans visibilité, les lenteurs de transmission. Vous les avez mis sur la table sans complaisance.*»

Les solutions proposées, a-t-il souligné, sont pragmatiques et immédiatement applicables : numérisation systématique des lettres de voiture, création de fichiers de suivi, affichage digitalisé du tour de rôle dans les agences. Autant d'initiatives qui traduisent une organisation décidée à rompre avec les pesanteurs administratives.

À l'heure où la compétitivité logistique conditionne l'attractivité économique des États, le Bgft entend consolider son leadership et contribuer à repositionner le Cameroun comme hub stratégique du fret terrestre en Afrique centrale. La version 2.0 est en marche.

Henri Donatien Ayang

■ 23ème Congrès de l'AAEA

La Déclaration de Yaoundé trace une nouvelle feuille de route pour l'eau et l'assainissement en Afrique

Yaoundé vient d'inscrire son nom en lettres capitales dans l'histoire du secteur de l'eau en Afrique. Le 12 février, au terme du 23ème Congrès de l'Association africaine de l'eau et de l'assainissement (AAEA), plus de 2 000 décideurs, experts et partenaires techniques ont adopté la Déclaration de Yaoundé, un texte politique ambitieux appelant à une transformation profonde des politiques publiques d'eau et d'assainissement sur le continent.

Pendant plusieurs jours, la capitale camerounaise a servi de carrefour stratégique aux réflexions sur l'avenir hydrique de l'Afrique. Les échanges, nourris et parfois alarmants, ont convergé vers un constat partagé : face à l'urbanisation galopante, au changement climatique et à une pression démographique sans précédent, l'Afrique ne peut plus se permettre d'avancer à pas comptés.

La cérémonie de clôture, présidée le 13 février par le ministre camerounais de l'Eau et de l'Énergie, Gaston Eloundou Essomba, a marqué un tournant décisif. Les chiffres rappelés à cette occasion donnent la mesure de l'urgence : selon les dernières données de l'OMS et de l'UNICEF, près de 400 millions d'Africains n'ont toujours pas accès à une eau potable sûre, tandis que plus de 700 millions restent privés de services d'assainissement adéquats. Une réalité qui pèse lourdement sur la santé publique, la productivité économique et la stabilité sociale.

Au cœur de cette dynamique, une voix s'est particulièrement distinguée : celle de Blaise Moussa, président de l'AAEA et directeur général de la Cameroon Water Utilities Corporation (CAMWATER). Dans un discours aux accents volontaristes, il a exhorté les États et les partenaires à «sortir des déclarations d'intention pour entrer dans l'ère des investissements massifs et de la redevabilité». Pour lui, la Déclaration de Yaoundé doit devenir «un contrat moral entre les États, les opérateurs et les populations», enga-



geant chaque acteur à des résultats mesurables.

Le texte adopté s'articule autour de trois leviers ma-

jeurs : un engagement politique renforcé au plus haut

niveau, une amélioration substantielle de la gouvernance des services publics et une mobilisation accrue de financements innovants. Les partenariats public-privé et les fonds climat sont explicitement identifiés comme des instruments clés pour combler le déficit d'investissement chronique du secteur.

Fait notable, l'assainissement est consacré comme un pilier central du développement, rompant avec une longue tradition où il était relégué au second plan derrière l'accès à l'eau potable. Cette reconnaissance marque une évolution stratégique : sans gestion adéquate des eaux usées et des déchets, les progrès en matière d'approvisionnement en eau restent fragiles et incomplets.

Au-delà des engagements politiques, Yaoundé a également fait figure de laboratoire d'idées. Les débats ont mis en lumière des solutions concrètes : digitalisation des réseaux pour optimiser la distribution, réduction des pertes techniques, recours aux solutions fondées sur la nature, implication accrue des collectivités territoriales. Autant de pistes pour répondre à une crise désormais reconnue comme sanitaire, économique et sociale.

Le flambeau est désormais transmis au Sénégal, pays hôte du prochain congrès en 2028. Mais l'empreinte de Yaoundé est déjà posée. Avec la Déclaration adoptée dans la capitale camerounaise, l'Afrique ne parle plus seulement d'infrastructures hydrauliques. Elle parle de dignité, de souveraineté et d'avenir partagé.

Jean-Jacques ONANA

■ Infrastructures routières

Le cap 2026 fixé sous le sceau de la rigueur et de la performance

Le 16 février 2026, le Ministre des Travaux Publics a réuni son Cabinet autour d'un objectif clair : baliser avec précision la mise en œuvre des priorités du secteur routier pour l'exercice 2026. Dans un contexte marqué par des contraintes techniques, financières et foncières persistantes, la rencontre a servi de boussole stratégique pour aligner les ambitions aux réalités du terrain.

Au cœur des travaux figuraient la feuille de route 2026, le Plan de Travail Annuel et les exigences liées à l'exécution du budget en cours. Le membre du gouvernement a rappelé que l'année 2026 devra être celle de la consolidation et de l'achèvement, avec un accent particulier sur la performance et la redevabilité.

Des objectifs chiffrés ambitieux

L'ambition affichée est d'envergure. Le ministère projette la finalisation des travaux résiduels de 14 projets déjà livrés et la livraison de 67 nouveaux projets représentant un linéaire significatif d'infrastructures : 900,57 km de routes neuves construites, 288,57 km de routes bitumées réhabilitées et 876,40 km d'entretien confortatif de routes bitumées.

À cela s'ajoutent 956,55 mètres linéaires d'ouvrages d'art à construire et 1 815 mètres linéaires à réhabiliter, ainsi que la conduite à terme de 18 études techniques majeures. Un programme dense qui, selon le Ministre, exige un suivi rigoureux, une coordination renforcée des acteurs et une discipline accrue dans l'exécution des chantiers.

Focus sur les projets structurants

La concertation a permis de passer en revue plusieurs projets stratégiques. Parmi eux, la traversée urbaine de Bamenda, inscrite dans le cadre du Projet de Développement du Secteur des Transports, occupe une place de choix en raison de son impact sur la mobilité urbaine et la relance économique régionale.

Autre dossier majeur : la réhabilitation du corridor économique Douala-N'Djamena,



notamment la section Ngaoundéré-Garoua, mise en œuvre dans le cadre du PAST-4. Ce tronçon est stratégique pour les échanges sous-régionaux et le désenclavement des zones septentrionales.

Le projet d'amélioration de la connectivité et de la résilience le long du corridor Mora-Dabanga-Kousséri a également retenu l'attention, compte tenu des enjeux sécuritaires et économiques qui caractérisent cette zone fron-

alière.

Prudence et vigilance sur certains chantiers

Si les projections 2026 laissent entrevoir la mise en service de nouveaux tronçons routiers et d'ouvrages d'art, le démarrage ou le redémarrage de plusieurs chantiers structurants et la poursuite d'études techniques, le Ministre a toutefois tempéré l'enthousiasme. Certains projets affichent encore des dé-

lais d'achèvement incertains, en raison de contraintes persistantes.

Il a ainsi prescrit un suivi rapproché des opérations sensibles et une meilleure anticipation des risques susceptibles d'entraver l'exécution des travaux.

Discipline budgétaire et gouvernance renforcée

La réunion a également servi de cadre pour rappeler

les exigences liées à l'exécution du budget 2026. L'application intégrale de la nomenclature budgétaire, l'anticipation des procédures de passation des marchés et la prise en compte des innovations introduites par la Caisse des Dépôts et Consignations ont été présentées comme des impératifs non négociables.

En matière de gouvernance, le Ministre a instruit de prioriser les contrats disposant d'une maîtrise d'œuvre effective et d'une source de financement sécurisée. S'agissant des ouvrages d'art, une inspection visuelle systématique des structures situées sur les axes structurants a été prescrite, avec une surveillance permanente du pont sur la Dibamba, infrastructure névralgique du réseau national.

Cap sur la programmation et l'accélération des démarrages

Enfin, le Chef de département ministériel a appelé à l'achèvement du cadre programmatique du réseau routier et à l'accélération du processus de démarrage des projets inscrits dans le pipeline. L'évaluation du plan de passation des marchés au 16 février 2026 ainsi que l'état d'avancement des projets en cours ont permis de mesurer le chemin parcouru et les efforts restant à consentir.

À l'orée de cet exercice budgétaire, le message est clair : 2026 devra être l'année de la matérialisation des engagements. Entre impératif de performance, discipline budgétaire et exigence de résultats, le secteur des Travaux publics est sommé de transformer les ambitions affichées en réalisations concrètes sur le terrain.

Flaubert KAMGA



■ Coopération sanitaire

La Turquie renforce son partenariat avec l'Hôpital Laquintinie de Douala

L'Hôpital Laquintinie de Douala a servi, le 13 février 2026, de cadre à une importante visite diplomatique marquant une nouvelle étape dans la coopération sanitaire entre le Cameroun et la Turquie. Une délégation turque conduite par Son Excellence Volkan Öskiper, Ambassadeur de Turquie au Cameroun, a été accueillie par le Directeur de l'établissement, le Dr Marie Solange Ndom-Ebongue, entourée de ses proches collaborateurs.

Le diplomate était accompagné notamment de Son Excellence Ekoko Mukete, Sénateur et Consul honoraire de Turquie au Cameroun, de Melih Çağatay Artunay, Directeur pour l'Afrique centrale de la Agence turque de coopération et de coordination (TIKA), principal bras opérationnel de l'aide publique au développement turque, ainsi que de M. Melvat, coordonnateur des activités de la mission turque au sein de l'hôpital. La rencontre s'est tenue en présence de Saurel Ngo'o Mebe, Délégué régional de la Santé publique pour le Littoral.

Une mission médicale à forte valeur ajoutée

Cette visite de travail s'inscrit dans le prolongement d'une mission médicale spécialisée déployée à Douala depuis le 10 février. Une équipe de spécialistes turcs collabore en effet avec les urologues, chirurgiens viscéraux et médecins anesthésistes-réanimateurs de l'Hôpital Laquintinie dans le cadre d'une campagne de chirurgie urologique coelioscopique et endoscopique.

Au-delà de la prise en charge des patients, cette initiative revêt une dimension stratégique : transfert de compétences, partage d'expertise et renforcement des capacités techniques locales. Les interventions mini-invasives pratiquées durant cette campagne permettent non seulement d'améliorer le confort des patients et de réduire la



durée d'hospitalisation, mais aussi d'élever le plateau technique de l'établissement à des standards internationaux.

Une synergie institutionnelle structurée

La campagne chirurgicale est le fruit d'une col-

laboration entre l'Hôpital Laquintinie et l'ONG turque Médecins autour du monde, sous la coordination du Ministère de la Santé pu-

blique du Cameroun. Une synergie qualifiée de « gagnante » par les responsables hospitaliers, qui y voient un modèle de partenariat opérationnel au service des populations.

Prévue pour s'achever le 20 février 2026, l'opération augure, selon l'ambassadeur Volkan Öskiper, « de belles perspectives » entre la Turquie et l'Hôpital Laquintinie. Dans son propos, le diplomate a salué la qualité de l'accueil et l'engagement des équipes médicales camerounaises, réaffirmant la volonté de son pays de soutenir durablement le système de santé local.

La TIKA, moteur de la coopération turque

Acteur central de cette dynamique, la TIKA multiplie les projets de coopération dans plusieurs secteurs, notamment la santé, l'éducation et le développement communautaire. À travers son appui logistique et technique, l'agence contribue à structurer des partenariats pérennes, fondés sur le partage de savoir-faire et l'investissement humain.

À Douala, cette visite diplomatique et médicale illustre ainsi une coopération pragmatique et orientée vers les résultats. Pour l'Hôpital Laquintinie, elle conforte son positionnement comme pôle hospitalier de référence dans la sous-région, tout en ouvrant la voie à de nouvelles opportunités de collaboration internationale au bénéfice des patients camerounais.

Alex MBEMA

■ Mobilité urbaine et inter-urbaine

Idriss Confiance MBE lance «CONFIANCE», une plateforme qui veut transformer les déplacements au Cameroun

Le paysage de la mobilité urbaine camerounaise amorce un tournant décisif. Le 14 février 2026, l'entrepreneur Idriss Confiance MBE a officiellement dévoilé «CONFIANCE», une plateforme numérique ambitieuse qui entend révolutionner les déplacements urbains et interurbains au Cameroun.

Au cœur de cette initiative : la promesse d'une mobilité fiable, sécurisée et transparente, portée par l'innovation technologique et la professionnalisation des conducteurs.

Répondre au désordre urbain

Dans les artères souvent congestionnées et imprévisibles de Yaoundé, se déplacer relève parfois du parcours du combattant. Retards, tarifications aléatoires, véhicules vétustes, conducteurs peu scrupuleux : les usagers dénoncent régulièrement un système marqué par l'informel et l'absence de standards.

C'est pour répondre à cette réalité que CONFIANCE a vu le jour. «Voyager en ville ou entre les villes ne devrait plus être une source d'inquiétude. Avec CONFIANCE, l'utilisateur sait



ce qu'il va obtenir : un véhicule propre, un conducteur qualifié, une tarification transparente et un système de paiement sécurisé», a déclaré Idriss Confiance MBE lors de la cérémonie de lancement.

De nouveaux standards pour le transport

La plateforme impose un cahier des charges strict. Les véhicules sont climatisés et soumis à un entretien régulier. Les chauffeurs, salariés et formés, évoluent dans un cadre structuré intégrant suivi GPS en temps réel, supervision continue et gestion des incidents. Une assistance est disponible 24 heures sur 24 et 7 jours sur 7.

Trois niveaux de service



sont proposés afin de répondre aux différents profils d'utilisateurs :

- Confiance, l'offre standard ;
- Confiance Plus, plus spacieux et confortable ;
- Super Confiance, l'option premium assurée par des chauffeurs d'élite.

Au-delà de la promesse commerciale, le projet se veut une réponse systémique aux dysfonctionnements du secteur.

Paiement électronique et continuité de service

Autre innovation majeure :

la digitalisation intégrale des paiements. Les transactions s'effectuent exclusivement via Orange Money, MTN MoMo et cartes bancaires, garantissant traçabilité et sécurité financière.

Consciente des limites de la connectivité dans certaines zones, l'équipe a mis en place un centre de dispatch capable d'assurer la continuité des services même en cas de connexion internet instable. Les premiers tests pilotes menés à Yaoundé ont révélé une amélioration notable de la ponctualité, de la fluidité des trajets et de la sécurisation des transactions.

Vers une professionnalisation du secteur

Au cours des échanges avec les participants, plusieurs préoccupations liées à l'expérience utilisateur ont été évoquées. «J'ai souvent été gênée par des conducteurs peu fiables ou des prix imprévisibles. Cette application semble répondre à nos besoins», a confié Mme Aminata Douala, cadre dans la capitale.

Pour son promoteur, l'ambition dépasse la simple mise à disposition d'une application mobile. Il s'agit d'instaurer une culture de mobilité organisée, alignée sur les standards internationaux, où la relation entre conducteur et client est régie par des règles claires, un encadrement rigoureux et une transparence totale.

Avec CONFIANCE, le secteur de la mobilité au Cameroun pourrait entrer dans une nouvelle ère : celle d'un transport structuré, sécurisé et modernisé, où l'innovation numérique s'intègre durablement dans le quotidien des usagers.

«CONFIANCE n'est pas qu'une application», conclut son fondateur. «C'est une nouvelle norme de mobilité, moderne, transparente et sécurisée pour tous.»

Henri Donatien AYANG

