

Gare ferroviaire de Ngaoundéré : instrument de développement du commerce local et international (1974-2024)

Amadou Bello

PhD, Chargé de Cours

Université de Ngaoundéré

ahmedbello632@gmail.com

(237) 694031709/677012885

Résumé :

Le commerce de manière générale se développe à travers un système compétitif de transport des personnes et des biens. Ce transport peut se faire par voies aérienne, terrestre, maritime ou ferroviaire. Celui qui intéresse cette étude est le transport ferroviaire camerounais qui lie la capitale économique Douala, ville portuaire à Ngaoundéré en passant par Yaoundé, la capitale politique du pays. La gare ferroviaire de Ngaoundéré étant le terminus actuel des chemins de fer au Cameroun est inaugurée en 1974 par le Président Ahmadou Ahidjo. Depuis lors, elle ne cesse d'être la plaque tournante de redistribution des marchandises en provenance de la partie méridionale et vice versa. Cette étude pose le problème de difficultés qu'éprouvent les opérateurs économiques pour le transport de leurs marchandises sur le territoire camerounais, voire dans la zone CEMAC (Communauté Économique et Monétaire d'Afrique Centrale). Ainsi, comment à travers le transport ferroviaire, les commerçants parviennent-ils à acheminer leurs marchandises avec le concours de la gare ferroviaire de Ngaoundéré de 1974 à 2024 ? Pour répondre à cette interrogation, les données quantitatives et qualitatives de terrain ont été recueillies, traitées et analysées à partir de la théorie générale du transport. Le présent travail présente d'une part, la typologie de marchandises transportées par train et transitant par la gare ferroviaire de Ngaoundéré et d'autre part, les destinations desdites marchandises avec en filigrane les partenaires de Camrail. Les résultats obtenus font montre de ce que la gare ferroviaire de Ngaoundéré se positionne comme outil majeur dans l'économie locale, nationale et sous régionale, car des marchandises de plusieurs natures y sont transbordées et acheminées vers plusieurs destinations par les opérateurs économiques qui sont de plus en plus nombreux.

Mots clés : Commerce, marchandises, gare ferroviaire de Ngaoundéré, développement.

Abstract:

Business in general is increasing through a competitive system of transporting people and goods. The transport can be done by air, land, sea or rail. The one that interests this study is Cameroonian rail transport which links the economic capital Douala, a port city to Ngaoundéré via Yaoundé, the political capital of the country. The Ngaoundéré railway station, being the present terminus of the railways in Cameroon, was inaugurated in 1974 by President Ahmadou Ahidjo. Since then, it has continued to be the hub for the redistribution of goods from the southern part and vice versa. This study raises the problem of difficulties experienced by economic operators in transporting their goods within Cameroonian territory, or even within the CEMAC zone (Central African Economic and Monetary Community). So, how do traders manage to transport their goods through rail transport with the support of the Ngaoundéré railway station from 1974 to 2024? To answer this question, quantitative and qualitative field data were collected, processed and analyzed based on the general transport theory. This work presents, on the one hand, the typology of goods transported by train and passing through the Ngaoundéré railway station and, on the other hand, the destinations of said goods with Camrail's partners in the background. The results obtained show that the Ngaoundéré railway station is positioned as a major tool in the local, national and sub-regional economy, because goods of various kinds are transshipped there and transported to several destinations by the rising number of economic operators.

Keywords: Trade, goods, Ngaoundéré railway station, development.

Introduction

Le commerce international et national se développe avec la fluidité du transport des marchandises pour satisfaire les demandes sans cesse croissantes avec l'explosion démographique observée surtout en Afrique subsaharienne. Le Cameroun étant pratiquement au centre de cette partie du globe, est devenu une plaque tournante en matière de transport des biens tangibles à son profit ou au profit des pays voisins. Afin de tirer avantage de cette situation, le Cameroun a développé un réseau de transport ferroviaire qui va de Douala à Ngaoundéré

en passant par Yaoundé et Belabo. La ville portuaire de Douala accueille les marchandises en provenance d'Europe, d'Asie et même des États-Unis pour leur redistribution à l'intérieur ou à l'extérieur du pays et vice versa. La ville de Ngaoundéré étant à l'intérieur du pays joue pratiquement le rôle de port sec, ce d'autant plus qu'elle constitue le terminus des chemins de fer. Les différents quais d'embarquement ou de débarquement des marchandises de Ngaoundéré facilitent les activités commerciales dans cette localité. Inaugurée en 1974, la gare ferroviaire de Ngaoundéré a non seulement pu se maintenir jusqu'en 2024 malgré la concurrence avec le transport terrestre qui prend aussi de l'ampleur. Toutefois, elle rencontre de nombreux défis à relever en fonction du type de marchandise à transporter, les clients de Camrail et la destination de ladite marchandise.

I. Typologie des marchandises transitant par la gare ferroviaire de Ngaoundéré

Plusieurs types de marchandises sont traités à partir de la gare marchandise de Ngaoundéré pour être transportées par train pour leur acheminement vers la partie méridionale du Cameroun. Il en est de même des marchandises en provenance de cette partie du territoire national. Le transport des marchandises à la gare ferroviaire de Ngaoundéré se fait selon les normes et procédures de la Société Camerounaise de transport ferroviaire¹. Il existe une consigne générale des voyageurs qui est un document qui permet d'orienter les commerçants ou les clients qui veulent transporter leurs marchandises par les chemins de fer. Ce document renseigne sur les procédures et les opérations à suivre pour transporter les frets. Selon ce document, les marchandises transportables à la

¹ Abdoul-Aziz, 2024, « La gare ferroviaire : un atout pour le développement socioéconomique de la ville de Ngaoundéré (1974-2016), Mémoire de Master en Histoire économique et sociale, université de Ngaoundéré, p. 51.

gare sont regroupées en génériques, et il y'a 17 génériques qui permettent de catégoriser les marchandises selon leurs natures. La présente étude s'intéresse aux marchandises les plus transportées correspondant à 11 sur 17 génériques qui méritent d'être analysées. Le tableau suivant présente la typologie des marchandises par générique :

Tableau 1 : Marchandises transitant par la gare ferroviaire de Ngaoundéré par générique

N°	Générique	Nature	Observations
	Générique 1	Bois en grume	Presque nul
	Générique 2	Bois débités (planches, lattes, chevron, etc.)	En très grande quantité
	Générique 3	Hydrocarbures en conteneurs (goufros, gazole, etc.)	Marchandise la plus transportée par rail
	Générique 4	Alumines et matières premières	Très faiblement transportées
	Générique 5	Aluminium et produits finis	Faiblement transportés
	Générique 6	Coton fibre	Transporté en grande quantité
	Générique 7	Graines et Tourteaux	Faiblement transportés
	Générique 8	Farine et céréales	Transportés en grande quantité
	Générique 9	Animaux vivants	Transportés en grande quantité
	Générique 10	Engrais et insecticides	Faiblement transportés
	Générique 11	Poissons secs	Transportés en grande quantité
	Générique 12	Viandes et poissons frais	Faiblement transportés
	Générique 13	Vivres frais	Transportés en grande quantité
	Générique 14	Conteneurs	Transportés en grande quantité
	Générique 15	Matériaux de construction	Transportés en grande quantité
	Générique 16	Hydrocarbures en citernes	Marchandise la plus transportée par rail
	Générique 17	Autres marchandises	Faiblement transportés

Source : Camrail, Consigne générale des voyageurs, 2024.

Parmi les marchandises les plus transportées par rail au Cameroun en transit via la gare ferroviaire de Ngaoundéré, on dénombre les hydrocarbures, les bois débités, le coton fibre, les animaux vivants, les farines et céréales, le ciment en conteneurs, les matériaux de construction et certaines denrées alimentaires telles que la banane plantain entre autres. La présente étude se concentre sur celles des marchandises transportées en grande quantité. Il convient dès lors d'analyser qualitativement et si possible quantitativement chaque type de marchandise afin de savoir comment les opérateurs économiques que sont les clients de Camrail procèdent pour assurer le transport de leurs produits par train à travers le réseau ferroviaire suivant :

Carte 1 : Réseau ferroviaire du Cameroun



Source: Africa Global Logistics (AGL), 2024

Long de 1104 km de voies ferrées, le réseau ferroviaire du Cameroun dessert seulement une partie du territoire national (BAD, 2015 : 28). Le Premier tronçon appelé Transcam 1, 263 km va de Douala à Yaoundé et le second, Transcam 2, 622 km, va de Yaoundé à Ngaoundéré. La partie qui relie Nkongsamba à Douala en passant par Kumba n'est pas très sollicitée (BAD, 2015 : 28). La vétusté de ce réseau dont les travaux ont commencé avec la présence des colons allemands, puis des français, oblige sa maintenance régulière par les Chemins de Fer Camerounais, afin d'éviter les accidents (Ministère de Transport, 1998 : 25). Les marchandises circulent sur ces tronçons en aller et retour. Quelle est la nature de ces marchandises et qui en sont les opérateurs économiques qui travaillent avec les autorités ferroviaires ?

1. Les hydrocarbures

Les hydrocarbures en provenance de Limbé où est installée la SONARA², transportés par train de Douala à Ngaoundéré, sont constitués de plusieurs sous-éléments à savoir le super, le gasoil, le kérosène, le jet, le gaz et l'huile de moteur.

Le terminal à wagons-citernes de la SCDP³ permet de décharger ces produits pétroliers qui sont par la suite transportés par camions-citernes pour leurs différentes destinations. À titre d'illustration Camrail a transporté en 2015 677 000 m³ d'hydrocarbures par rail de Douala vers les dépôts internes de Yaoundé, Belabo et Ngaoundéré et en 2020, il a assuré le

² Il s'agit de la Société Nationale de Raffinage du Cameroun. C'est la seule d'ailleurs et qui pour le moment ne parvient pas à raffiner le pétrole camerounais qualifié d'assez lourd. Ce pétrole est exporté vers les États-Unis ou la Chine. Depuis fin mai 2019, l'incendie survenu à la SONARA, le Cameroun importe plutôt du Nigeria ou de la Guinée équatoriale le carburant raffiné pour sa commercialisation interne.

³ La Société Camerounaise des Dépôts Pétroliers spécialisée dans le stockage se trouve au bout de la chaîne qui va de l'exploration pétrolière par la SNH suivie de sa transformation par la SONARA. Créée en 1979 par l'État du Cameroun mais avec un capital mixte, elle couvre l'étendue du territoire national et permet aux marqueteurs de résoudre le problème de conservation des produits pétroliers.

transfert de 837 000 m³, soit une augmentation de 24%⁴. À l'analyse, l'acquisition de 38 nouveaux wagons-citernes par Camrail en 2020 et la mise en œuvre du programme ExOp Afrique ont permis d'augmenter significativement le volume des hydrocarbures transportés par rail jusqu'à Ngaoundéré. Cette modernisation du système de transport ferroviaire a plusieurs avantages au profit du commerce local notamment en matière de disponibilisation des produits pétroliers sans rupture de stock au niveau des stations-services pour le développement du transport urbain et interurbain par mototaxis, taxi, bus et camions. Grâce à ce carburant transporté et déchargé à la gare ferroviaire de Ngaoundéré, tous les engins nécessitant l'utilisation des hydrocarbures fonctionnent en plein régime et participent significativement au développement local. Il s'agit par exemple des matériels roulants, des moulins à gasoil ou à essence, des motopompes, des groupes électrogènes privés et ceux des grandes villes comme Tignère et Banyo. La rupture de stock en carburant même de trois (03) jours seulement peut entraîner des paralysies socioéconomiques à haut risque et même des soulèvements. La SCDP se trouve être le premier client de Camrail contribuant à environ 40% de son chiffre d'affaires annuel⁵. Ses produits sont transportés à travers les wagons-citernes comme l'indique l'image ci-après :

⁴ Entretien avec Olivier Koumfieg, Directeur de transport à Camrail, Douala, le 24 janvier 2025.

⁵ Abdoul-Aziz, 2024, « La gare ferroviaire : un atout pour le développement socioéconomique de la ville de Ngaoundéré (1974-2016), Mémoire de Master en Histoire économique et sociale, université de Ngaoundéré, p. 55.

Photo 1 : Exemple de wagon-citerne qui transporte les hydrocarbures de la SCDP



Source : Abdoul Aziz, 2024

Le wagon-citerne estampillé SCDP ci-dessus stationné à Ngaoundéré, a l'obligation du respect des normes internationales en matière de qualité et de sécurité lui permettant d'assurer le transport dans des conditions optimales des hydrocarbures. Le non-respect desdites normes peut être fatal. L'on se souvient des événements de Nsam-Efoulane à Yaoundé qui a fait des centaines des morts calcinés alors qu'ils tentaient de recueillir le carburant qui coulait des deux wagons citernes transportant de l'essence et qui sont entrés en collision le 14 février 1998 (Essome, 2019). Outre les hydrocarbures, le coton est une autre marchandise transportée par les chemins de fer camerounais afin de faciliter sa commercialisation.

2. Le coton

Le coton fibre transporté par rail de Ngaoundéré vers Douala est une marchandise de la Société de Développement du Coton (SODECOTON) dont la direction générale est basée à Garoua, chef-lieu de la Région du Nord. Cultivé dans pratiquement toute la partie septentrionale du Cameroun, le coton fibre produit par SODECOTON est acheminé à la gare-marchandise de Ngaoundéré par voie terrestre sous forme de matière première. Le coton cultivé au Cameroun est très prisé à l'extérieur, c'est ce qui explique l'exportation de cette matière première et la longévité de la SODECOTON. En Afrique globalement douze (12) pays sont producteurs de coton fibre parmi lesquels le Cameroun. Entre 2004 et 2005, ils ont exporté plus d'un million de tonnes de coton fibre (Moustapha, 2006 : 16). Toutefois, il serait plutôt bénéfique pour le Cameroun de transformer localement son coton afin de limiter les importations des produits finis d'habillement et le bradage de sa matière première. La CICAM, l'unique société de transformation du coton en produits finis au Cameroun a fait faillite depuis quelques années. Cette cessation d'activité a plongé le secteur du textile dans la léthargie et mis plusieurs employés au chômage technique.

3. Le ciment

La principale marque de ciment transportée par rail via Ngaoundéré est celle qui est produite par Cimencam. La marque CIMAF vendue localement est transportée très faiblement par Camrail. La société Cimencam qui fait transporter ses produits par rail et dans des conteneurs, est la propriété du Groupe Bolloré, actionnaire majoritaire et de l'Etat du Cameroun. Un point de vente de ce produit très prisé en matière de construction

est même ouvert au niveau de la gare marchandise de Ngaoundéré. Du fait de la sous-production et de la demande parfois très élevée, il arrive qu'il y ait rupture de stock de ciment à Ngaoundéré. Le transport par route étant très contraignant, au regard du mauvais état du réseau, la société Cimencam préfère transporter sa marchandise par train dans des conteneurs comme l'illustre l'image suivante :

Photo 2 : Conteneurs des marchandises



Source : Abdoul Aziz, 2024.

Les marchandises transportées dans des conteneurs ont plus de 90% de chance d'arriver à destination intact. Les conteneurs sont des dispositifs fabriqués en aciers et très résistants aux intempéries et même parfois à certains accidents moins violents. Le groupe Bolloré a choisi ce mode de transport

par ce que non seulement il cause moins d'accident mais aussi, il est le plus rapide comparativement à celui de la voie terrestre⁶. Par conséquent, ce client de Camrail enregistre moins de pertes.

4. Le bétail

Le transport de bétail est également assuré par la compagnie ferroviaire camerounaise avec pour quais d'embarquement, Ngaoundéré et Ngaoundal. Plusieurs commerçants de bétail préfèrent également ce mode transport pour les mêmes raisons que celles du groupe Bolloré. Les animaux les plus transportés sont les bœufs ayant atteint une maturité incontestable en termes de poids et d'âge. Il s'agit principalement des bœufs *goudali* de l'Adamaoua réputés pour leur qualité en viande. Certains viennent aussi de Touboro dans la Région du Nord mais moins prisés. Les *goudalis* transportés par Camrail pour Yaoundé ou Douala ressemblent à ceux figurant sur l'image suivante :

Photo 3 : Zébus goudalis de l'Adamaoua



Source : Amadou Bello, 2021.

⁶ Entretien avec Iya Ibrahima, Commercial Cimencam à Ngaoundéré, le 26 juin 2023.

Au regard de la qualité de ces bœufs sur la précédente image, dont une tête est vendue parfois jusqu'à huit cent mille (800 000) F CFA à Yaoundé ou à Douala, leurs propriétaires, que sont les commerçants de bétail, préfèrent les transporter par rail afin de limiter considérablement les risques liés aux accidents, au vol et autres désagréments à l'instar de la sous-alimentation pouvant entraîner des pertes de poids et de prix de vente.

5. Le bois débité

En outre, le bois débité sous forme de planches de 30, de lattes, de chevrons ou de bastaings est également transporté par rail en transitant par la gare ferroviaire de Ngaoundéré. Ce bois entre dans les travaux de construction des bâtiments à usage commercial, des édifices publics et privés et certains ouvrages d'art. Le train transporte plus de 80% du volume de bois débité se trouvant à Ngaoundéré. Le reste est transporté par camions.

6. Les denrées alimentaires

Plusieurs produits alimentaires sont aussi transportés par voie ferroviaire. Il s'agit entre autres du riz, de la farine de blé, du maïs, de la banane plantain, du poisson sec ou frais, du sésame et bien d'autres. Plusieurs sociétés comme Afisa, Central Foods, Ets Mounawara, font transporter leurs produits alimentaires par voie ferroviaire. Comparativement à la voie terrestre, selon plusieurs opérateurs économiques, le transport ferroviaire a moins de risque. C'est ce qui explique l'affluence en termes de demande de transport par rail. Ci-dessus un wagon transportant des vivres frais à destination de Ngaoundéré.

Photo 4 : Wagon transportant des vivres frais



Source : Abdoul Aziz, 2024.

Sur cette précédente image, les feuilles vertes de bambou sont placées au-dessus des denrées alimentaires afin de les protéger contre les rayons solaires qui leur sont nocifs. Cela permet de les avoir fraîches. Si telles sont les spécifications des marchandises les plus transportées transitant par la gare ferroviaire de Ngaoundéré, quelles peuvent être leurs destinations et qui en sont les véritables opérateurs économiques ?

II. Destinations des marchandises et clients de la gare ferroviaire de Ngaoundéré

Avant de préciser les différentes destinations des marchandises analysées plus haut et les commerçants desdites marchandises, il convient de les estimer afin d'avoir une idée de leur volume par an.

Il est assez complexe de donner avec précision le volume des marchandises transportées par voie ferrée via la gare de Ngaoundéré en raison de la politique de confidentialité observée par Camrail. Toutefois, elles peuvent faire l'objet d'un regroupement ensuite d'une estimation par grand groupe. Ainsi, on peut distinguer globalement :

- Les marchandises générales, constituées des céréales, du sucre, du riz, de la farine, des huiles de tables, du savon et autres produits alimentaires ;
- Les marchandises dangereuses, regroupant les produits chimiques, le gaz et les liquides inflammables ;
- Les marchandises en vrac telles que le ciment, le charbon, les minerais, le sable, le gravier, etc. ;
- Les marchandises réfrigérées à l'instar de la viande, du poisson, des fruits, des légumes, ou encore des produits laitiers ;
- Les marchandises de valeur : bijoux, argent, or, devises ;
- Les marchandises en conteneurs telles que les vêtements, les chaussures, les produits électroniques et bien d'autres.

Les volumes de marchandises transportées à la gare ferroviaire de Ngaoundéré varient en fonction des périodes et des besoins des clients. Cependant, quelques chiffres indicatifs qui relèvent tout simplement des estimations très approximatives car, les volumes exacts ne sont pas présentés à cause de la politique de confidentialité de Camrail. Chaque année à la gare de ferroviaire de Ngaoundéré environ :

- 500 000 tonnes de marchandises générales;
- 200 000 tonnes de marchandises en vrac ;
- 100 000 tonnes de marchandises dangereuses ;
- 50 000 tonnes de marchandises réfrigérées ;

- 20 000 conteneurs de marchandises diverses sont transportées⁷.

Il convient de préciser que ces chiffres sont des estimations et peuvent varier en fonction des contextes, des aménagements à l'intérieur de la gare et de la croissance démographique. Toutefois globalement, « en 2015, Camrail a enregistré un chiffre d'affaires annuel de 113 millions de dollars US et un bénéfice d'exploitation de 4,8 millions de dollars US » (Banque Mondiale, 2016 : 420).

1. Destinations

Les marchandises traitées au niveau de la gare ferroviaire de Ngaoundéré prennent plusieurs destinations qu'il convient de séparer en deux. Celles qui partent de Ngaoundéré et celles qui arrivent à Ngaoundéré. Ces destinations obéissent à la loi de l'offre et de la demande d'Adam Smith. C'est aussi pour cette raison que la gare de Ngaoundéré est une plaque tournant du commerce local et sous régional. Dans ce registre, l'on peut énumérer :

a. Yaoundé

La demande de la ville de Yaoundé tourne autour des marchandises telles que le maïs, le mil, le bétail, les petits ruminants, le sésame, les oignons, les arachides, etc. Il apparaît clairement qu'il s'agit des denrées alimentaires qui sont soit mobilisées dans la Région de l'Adamaoua, soit en provenance des Régions du Nord et de l'Extrême-Nord. Ce qui illustre à suffisance que ces trois régions septentrionales constituent pour l'essentiel les bassins de production agropastorale du Cameroun.

⁷ Abdoul-Aziz, 2024, « La gare ferroviaire : un atout pour le développement socioéconomique de la ville de Ngaoundéré (1974-2016), Mémoire de Master en Histoire économique et sociale, université de Ngaoundéré, p. 53.

b. Douala

La ville de Douala reçoit de la gare ferroviaire de Ngaoundéré, les mêmes produits à destination de Yaoundé. En plus de ceux-là, il faut y ajouter le coton fibre conditionné par la SODECOTON et COTONTCHAD pour l'exportation vers l'Europe. C'est aussi ce qui explique en partie l'internationalisation du commerce à partir de la gare ferroviaire de Ngaoundéré.

c. Ndjamena, Moundou et Khartoum

Les villes de Ndjamena, de Moundou au Tchad et de Khartoum au Soudan, reçoivent aussi beaucoup de marchandises transitant par la gare ferroviaire de Ngaoundéré. Généralement dans des conteneurs en provenance d'Europe via Douala ou Kribi, les marchandises en question sont transportées par rail et déchargées à Ngaoundéré pour être transportées par camion jusqu'à Ndjamena ou Moundou, Khartoum voire la RCA (Lavoye, 2000 : 12). Les contraintes liées au transport par camion resurgissent pendant les trajets restants. C'est ce qui explique la volonté du Cameroun et du Tchad à réaliser les travaux d'extension du chemin de fer de Ngaoundéré à Ndjamena en passant par Moundou. Les études y relatives sont achevées. L'étape de mobilisation des ressources est enclenchée et les partenaires financiers tels que la Banque Africaine de Développement s'intéressent à ce projet structurant.

d. Garoua

Les marchandises qui viennent de Douala ou Yaoundé, généralement des produits alimentaires et de première nécessité sont transbordées à la gare ferroviaire de Ngaoundéré pour être finalement transportées par route à destination de Garoua où elles sont redistribuées par les commerçants locaux.

e. Maroua et Kousséri

La région de l'Extrême-Nord s'approvisionne aussi en denrées alimentaires et produits de première nécessité à partir de Douala comme ceux énumérés ci-haut. Transitant par la gare ferroviaire de Ngaoundéré, ces marchandises sont transportées par la suite par camion utilisant la voie terrestre. Certaines marchandises arrivent à destination sans trop de problème. D'autres par contre subissent les aléas de la route à l'instar des accidents dus aux dégradations avancées de la chaussée entre Ngaoundéré et Garoua et entre Mora et Kousséri. Il est donc impératif que les pouvoirs publics réhabilitent définitivement ces tronçons de la nationale numéro 1. Plusieurs commerçants ont subi des pertes énormes du fait de cet état avilissant de la route. Les images suivantes présentent l'état de dégradation de la nationale numéro 1 qui va de Mora à Kousséri en passant par Dabanga.

Planche 1 : État de la route nationale Mora-Dabanga-Kousséri



Source : https://www.lebledparle.com/wpcontent/uploads/2022/09/20220904_131741_0000-758x635.png, consulté le 05 avril 2025.

L'on observe clairement que cette route constitue un calvaire indescriptible pour ses usagers qui ont une seule alternative. En saison pluvieuse qui dure environ quatre (04) mois durant l'année, la praticabilité de cette route devient un parcours de combattant entraînant des pertes matérielles et parfois humaines. Les populations sont contraintes de procéder au rafistolage de la route leur permettant d'avancer même sur quelques mètres. Les commerçants sont obligés à un moment de l'année de se passer de cette route pour acheminer leurs marchandises à Kousséri ou Ndjamena. Ils font passer ces marchandises par le tronçon Ngaoundéré-Touboro-Moundou-Ndjamena et Kousséri, doublant ainsi les coûts de transport du fait de la distance plus longue.

2. Clients ou opérateurs économiques partenaires de Camrail

Dans le cadre du transport des marchandises, la gare ferroviaire de Ngaoundéré a plus de 70 clients dont les plus professionnels ont une représentation dans la ville. Il s'agit de :

a. La Société Camerounaise de Dépôt Pétrolier (SCDP)

Spécialisée dans le stockage et la livraison des hydrocarbures aux marqueteurs, la SCDP se trouve être le premier client de Camrail, si l'on considère le volume de marchandises qu'elle fait transporter par rail. Situés dans la zone industrielle de Ngaoundéré, les tankers de la SCDP sont installés de telle sorte que les wagons-citernes y déchargent directement sans contrainte. Le chiffre d'affaires réel que Camrail fait avec la SCDP ne peut pas être dévoilé du fait de la politique de confidentialité.

b. La QGM (Quincaillerie Générale des Mosquées)

Spécialisée dans la commercialisation des matériaux de construction à l'instar du fer à béton, ciment et bien d'autres, la QGM utilise les services de Camrail pour faire transporter ses marchandises et occupe une place de choix dans la liste de ses clients.

c. SOSUCAM

La Société Sucrière du Cameroun fait aussi transporter sa production par Camrail. Basée à Mbardjock qui est installé sur le corridor du chemin de fer, elle est spécialisée dans la production du sucre raffiné sous forme solide et en poudre. Le Cameroun septentrional, le Tchad et une partie du Nigeria constituent sa clientèle de par leur consommation élevée du thé et de la bouillie qui exigent le sucre comme ingrédient.

d. PAM

Le Programme Alimentaire Mondial est une structure des Nations Unies qui fait dans l'humanitaire en ravitaillant les réfugiés par les denrées alimentaires qu'il fait transporter par Camrail. Il y a lieu de préciser qu'il existe plusieurs camps de réfugiés dans les Régions de l'Adamaoua et de l'Extrême-Nord, notamment à Borgop et Ngam dans l'Adamaoua et à Minawawo dans l'Extrême-Nord. Les milliers des réfugiés qui abritent ces camps sont alimentés par le PAM en partenariat avec le HCR⁸.

e. CIMENCAM

La Cimenterie du Cameroun, propriété du Groupe Bolloré, avec sa filiale de Douala, transporte sa production qu'est le ciment par rail jusqu'à Ngaoundéré pour desservir les populations de cette région et même au-delà.

⁸ Haut-Commissariat des Nations Unies pour les Réfugiés.

f. QUIFEUROU, FOKOU, COGENI et SOMBACAM

Il s'agit de quatre sociétés ayant pour domaine de prédilection la commercialisation des matériaux divers de construction à l'image de la QGM. Toutes ces sociétés sont installées non loin de la gare ferroviaire de Ngaoundéré. Position stratégique qui leur confère les facilités de transport et d'écoulement de leurs marchandises, malgré la concurrence à laquelle elles se livrent.

g. MAERSK

Maersk est une société européenne, spécialisée dans le conditionnement et le transport des marchandises par conteneurs. Tous les conteneurs estampillés MAERSK sont sa propriété. Une fois la marchandise déchargée, le transporteur a l'obligation de lui retourner le conteneur vide sur Douala ou Kribi pour être acheminé en Europe.

h. AFISA

Située sur la nationale numéro 1, juste après l'aéroport de Ngaoundéré, Afisa est la société qui transforme le blé en farine et produits dérivés. Le blé qu'elle transforme est importé de l'Europe, de la Russie ou de l'Ukraine. Ainsi, la matière première qui arrive à Douala par bateau est acheminée à Ngaoundéré par train.

i. AGL et SMN

Africa Global Logistics et la Société de Manutention SMN sont les principaux partenaires de Camrail dans le cadre du transport et de la logistique des conteneurs. Leurs bureaux sont situés à l'intérieur de la gare ferroviaire de Ngaoundéré.

k. GEODIS

Cette société française est également partenaire de Camrail dans la cadre du transport des marchandises à destination du Tchad. Elle loue les camions des particuliers qu'elle met en conditions et les utilise pour le transport des marchandises à elle confiées. Elle joue le rôle de l'intermédiation les différents acteurs.

l. SODECOTON

Dans le cadre du transport du coton camerounais vers Douala où il sera embarqué par bateau pour l'Europe où il est vendu comme matière première, la SODECOTON est l'un des clients de Camrail depuis des décennies. Le volume de coton transporté par Camrail entre 2013 et 2018 est estimé en milliers de Tonnes conformément au tableau suivant :

Tableau 1 : Évolution de la quantité de coton transportée par rail en 1000T

Produit/année	2013	2014	2015	2016	2017	2018
coton	73,9	68,8	80	65	76	46

Source : INS/Camrail/annuaire MINT 2015.

Il apparait clairement que le volume de coton transporté par Camrail varie chaque année entre 2013 et 2018 (INS, 2019 : 217) avec une propension à la baisse en 2018. La baisse du rendement pourrait expliquer cette baisse du volume transporté. Toutefois en terme de durabilité, la SODECOTON est l'une des meilleures entreprises à capitaux mixtes au Cameroun. Le contrôle qualité assuré par des équipes externes commises

régulièrement par la direction générale contribue significativement à sa longévité (Gawrysiak & *al.*, 2011 : 18).

m. COTONTCHAD

À l'image de la SODECOTON qui est camerounaise, COTONTCHAD fait aussi transporter son produit qu'est le coton fibre par rail à partir de Ngaoundéré pour l'Europe. Du Tchad à Ngaoundéré, le transport du coton se fait par voie terrestre, ce augmente les coûts de production du coton tchadien comparativement au coton camerounais. Les coûts de production élevés renforcés par d'autres problèmes structurels ont obligé le gouvernement tchadien à mettre en œuvre une réforme sans pour autant aboutir à une privatisation totale de la société COTONTCHAD (Hauswirth, 2006 : 84).

n. MTA

Cette société est l'un des partenaires privilégiés de Camrail. Spécialisée dans la collecte et l'expédition des colis, courriers et bagage, MTA fait aussi dans la restauration et l'aménagement des chambres à l'intérieur des wagons. Elle a permis l'amélioration des conditions de voyage en assurant l'hygiène et la salubrité dans le train.

o. SABC

La Société Anonyme des Brasseries du Cameroun est la toute première structure de brasserie au Cameroun. Elle produit les bières, les jus de marque top et de l'eau de table. Elle fait transporter par Camrail les produits dérivés du maïs en provenance de MAÏSCAM (Maïserie du Cameroun), utilisés comme matière première pour la production des bières et autres boissons gazeuses.

Considéré comme outil de développement du commerce local, Camrail a fait construire des boutiques et magasins à l'intérieur de la gare-voyageurs qu'elle met à la

disposition de sa clientèle pour faciliter la délivrance des services aux usagers, comme le démontre la photo suivante :

Photo 5 : Boutiques construites par Camrail à Ngaoundéré



Source : Amadou Bello, 2025.

La modernisation de l'espace commercial de Camrail a facilité le transport par rail à partir de Ngaoundéré. Ces bâtiments construits en R+1 sont des boutiques et des magasins mise en place par Camrail dans le but de permettre aux usagers de louer pour leurs différentes activités. À l'étage la location d'un magasin est de 40000f /mois et au Rez-de-chaussée c'est 50000/mois pour un magasin. L'objectif est de développer les activités commerciales (Abdoul-Aziz, 2024 : 59).

Conclusion

Au demeurant, il était question de montrer comment les commerçants parviennent à transporter leurs marchandises par rail de 1974 à 2024, tout en précisant la nature desdites marchandises et leurs destinations. Il ressort globalement de cette étude que la gare ferroviaire de Ngaoundéré est un véritable outil de développement du commerce intérieur et extérieur au

regard du volume et des destinations prises par les marchandises. En plus Camrail se déploie quasiment dans une situation de monopole car, la voie terrestre étant délabrée, aggravée par les tracasseries policières, ne facilite pas le transport des marchandises par camion. Ainsi, cette étude permet aux commerçants et autres opérateurs économiques de choisir le transport ferroviaire au regard des avantages que leur offre ce mode d'acheminement des marchandises. Le respect des procédures mises en place par Camrail, telles que présentées dans cette étude et moins connues par beaucoup d'opérateurs économiques, leur permet simplement de faire transporter leurs marchandises par voie ferrée. Ils parviennent ainsi à limiter au maximum les risques et les tracasseries liés au transport des marchandises en empruntant d'autres voies. Ce privilège amène Camrail à négliger certains aspects relevant de son domaine comme le transport des personnes. Elle peut réhabiliter par exemple l'ensemble du chemin de fer qui est assez vétuste afin de limiter les accidents comme celui enregistré à Eséka il y a quelques années. À long terme, si rien n'est fait dans le sens de l'amélioration de sa compétitivité, et si les routes se modernisent, à l'image de celle qui va de Yaoundé-Ntui-Tibati à Ngaoundéré, elle risque de perdre une bonne partie de sa clientèle.

Références bibliographiques

ABDOUL-AZIZ, 2024. « La gare ferroviaire : un atout pour le développement socioéconomique de la ville de Ngaoundéré (1974-2016) », Mémoire de Master en Histoire économique et sociale, université de Ngaoundéré

AMADOU Moustapha, 2006. « Pratiques du Commerce de la fibre de coton », in Unido Publications, Paris

Banque Africaine de Développement, 2015. *Cameroun, Note sur le secteur des transports*

Banque Mondiale, 2016. *La réforme des chemins de fer : étude de cas Camrail*

ESSOME Manfred, 2019. « Yaoundé-Catastrophe de Nsam : 21 ans après », villesetcommunes.info

GAWRYSIAK Gérard, PALAI Oumarou, FRANCALANCI Philippe et MBAIROBE Gabriel, 2011. *Tournée des usines d'égrenage SODECOTON, CIRAD-CA, Montpellier*

Institut National de la Statistique, 2019. « Transport », in *Annuaire statistique du Cameroun*

HAUSWIRTH Damien, 2006. *Diagnostic de la filière coton au Tchad, perspectives et privatisation*, ITRAD, Ndjamena

Ministère de Transport, 1998. *Rapport final de l'évaluation environnementale de la mise en concession des chemins de fer du Cameroun*

SAVOYE Bertrand, 2000. *La chaîne des transports au Cameroun, évolutions récentes et nouvelles problématiques*