



UNE PUBLICATION DE L'AUTORITÉ PORTUAIRE NATIONALE

N°003/25 du 1^{er} Semestre 2025

NOTE

DE CONJONCTURE

SEMESTRIELLE DU SECTEUR PORTUAIRE AU CAMEROUN

OCTOBRE 2025

www.apn.cm

TABLE DE MATIÈRES

Sommaire	i
Liste des tableaux et graphiques	ii
Liste des sigles et acronymes	iii
Avant-propos	iv
I. ENVIRONNEMENT ÉCONOMIQUE INTERNATIONAL ET NATIONAL	1
I.1 ENVIRONNEMENT ÉCONOMIQUE INTERNATIONAL	1
I.2 ENVIRONNEMENT ÉCONOMIQUE RÉGIONAL ET SOUS-RÉGIONAL	2
I.3 ENVIRONNEMENT ÉCONOMIQUE NATIONAL	3
II. PERFORMANCES ECONOMIQUES DU SECTEUR PORTUAIRE AU PREMIER SEMESTRE 2025	04
II.1 Performances commerciales	04
II.1.1 Évolution du trafic des marchandises	04-09
II.1.2 Évolution du trafic des navires	09
II.2 Performance opérationnelles	10-11
III. PERSPECTIVES ÉCONOMIQUES À COURT TERME DU SECTEUR MARITIME ET PORTUAIRE AU CAMEROUN	12
RÉFÉRENCES BIBLIOGRAPHIQUES	



LISTE DES TABLEAUX ET GRAPHIQUES

Tableau 1 : Trafic global (en tonnes) des hydrocarbures, des marchandises diverses et des céréales en import/export entre le premier semestre 2023 et le premier semestre 2025.....	7
Tableau 2 : Trafic global aux terminaux à conteneurs entre le premier semestre 2023 et le premier semestre 2025	7
Tableau 3 : : Rendement journalier (en tonnes/jour/navire) par type de navire entre le premier semestre 2023 et le premier semestre 2025	12
Graphique 1 : Trafic global (en tonnes) des marchandises entre le premier semestre 2023 et le premier semestre 2025	5
Graphique 2 : Trafic long cours (en tonnes) des marchandises à l'Import/Export entre le premier semestre 2023 et le premier semestre 2025	6
Graphique 3 : Trafic (en tonnes) des marchandises en transit à destination du Tchad, de la RCA et des autres pays entre le premier semestre 2023 et le premier semestre 2025	6
Graphique 4 : Trafic local (en tonnes) de marchandises entre le premier semestre 2023 et le premier semestre 2025	8
Graphique 5 : Trafic (en tonnes) de marchandises en transbordement entre le premier semestre 2023 et le premier semestre 2025	9
Graphique 6 : Trafic global (en tonnes) vrac solide entre le premier semestre 2023 et le premier semestre 2025	9
Graphique 7 : Trafic global (en tonnes) vrac liquide entre le premier semestre 2023 et le premier semestre 2025	10
Graphique 8 : Nombre de navires entre le premier semestre 2023 et le premier semestre 2025.....	10
Graphique 9 : Séjour moyen (en jours) des navires à quai entre le premier semestre 2023 et le premier semestre 2025	12
Graphique 10 : Manutention des conteneurs entre le premier semestre 2023 et le premier semestre 2025	13
Graphique 11 : Jauge moyenne (en tonne) des navires entre le premier semestre 2023 et le premier semestre 2025	14



LISTE DES SIGLES ET ACRONYMES

APN:	Autorité Portuaire Nationale
CEMAC:	Communauté Economique et Monétaire d'Afrique Centrale
BAD:	Banque Africaine de Développement
BEAC:	Banque des Etats de l'Afrique Centrale
BM:	Banque Mondiale
CENUCED:	Conférence des Nations Unies pour le Commerce et Développement
CNIC:	Chantier Naval et Industriel du Cameroun
EVP:	Equivalent Vingt Pieds
FCFA:	Francs de la Communauté Financière d'Afrique
FMI:	Fonds Monétaire International
INS:	Institut National de la Statistique
MINEPAT:	Ministère de l'Economie, de la Planification et de l'Aménagement du Territoire
MINFI:	Ministère des Finances
MINT:	Ministère des Transports
MINTP:	Ministère des Travaux publics
OMC:	Organisation Mondiale du Commerce
OPA:	Organisme Portuaire Autonome
PAD:	Port Autonome de Douala
PAG:	Port Autonome de Garoua
PAK:	Port Autonome de Kribi
PAL:	Port Autonome de Limbe
PIB:	Produit Intérieur Brut
RCA:	République Centrafricaine
RESP:	Rapport sur l'Etat du Secteur Portuaire
SND30:	Stratégie Nationale de Développement 2020-2030
SONARA:	Société Nationale de Raffinage
ZLECAF:	Zone de Libre-Échange Continentale Africaine



AVANT-PROPOS



Mme AYUKETAH Pamela
Directeur Général a.i / APN

La présente Note de conjoncture du secteur portuaire, élaborée par l'Autorité Portuaire Nationale (APN), analyse l'évolution de l'activité portuaire au Cameroun au premier semestre 2025. Elle met en exergue les principales tendances relatives aux trafics de marchandises, aux flux conteneurisés et aux performances opérationnelles de l'ensemble des principaux ports du pays, notamment Douala, Kribi et Limbé. Cette publication intervient dans un environnement économique mondial contrasté, marqué d'une part par la reprise progressive des échanges commerciaux, et d'autre part par les incertitudes liées aux tensions géopolitiques et à la volatilité des marchés. Au plan national, les investissements soutenus dans les infrastructures portuaires et logistiques traduisent la volonté du Gouvernement de renforcer la compétitivité et l'attractivité du système portuaire camerounais, maillon essentiel du commerce extérieur et du développement économique. La présente note vise à fournir aux décideurs publics, le secteur privé, la société civile et les partenaires au développement, une lecture synthétique, claire et actualisée de la situation du secteur portuaire au cours de la période sous revue. Elle constitue ainsi un outil d'aide à la décision et un instrument de suivi de la conjoncture sectorielle.

L'analyse repose sur la collecte, le traitement et l'interprétation des données statistiques collectées auprès des Organismes Portuaires Autonomes. Elle s'articule autour de trois axes :

(i) la présentation de l'environnement économique international, régional et national ;

(ii) l'évaluation des performances économiques du secteur au premier semestre 2025 ;

(iii) les perspectives à court terme du secteur.

Les résultats du premier semestre 2025 font ressortir une amélioration notable du trafic global, estimé à 14,4 millions de tonnes, contre 13,0 millions de tonnes à la même période en 2024, soit une hausse de 10,8 % en glissement annuel. Cette progression résulte principalement de la hausse simultanée des trafics à l'importation, à l'exportation et en transbordement. Le trafic en transit demeure dominé par la destination du Tchad (72 %), suivie de la République centrafricaine (18 %). En termes de perspectives à court terme, la consolidation des performances observées dépendra du maintien des investissements dans les infrastructures, de la fluidification des procédures portuaires et du renforcement de la coordination entre les acteurs publics et privés.

En vous souhaitant bonne lecture de cette autre édition qui présente de manière plus détaillée les analyses ci-dessus mentionnées, nous vous souhaitons une très bonne exploitation et vous donnons déjà rendez-vous pour la prochaine parution dans 6 mois.

APN... pour un secteur portuaire toujours plus dynamique, compétitif et sûr.



ENVIRONNEMENT ÉCONOMIQUE INTERNATIONAL ET NATIONAL

I.1. ENVIRONNEMENT ÉCONOMIQUE INTERNATIONAL

Au premier semestre 2025, dans un contexte de regain de tensions commerciales, un certain nombre de pesanteurs a contribué au ralentissement de l'économie mondiale.

Ainsi, à la suite de l'élection du président Donald Trump, les États-Unis ont annoncé et mis en œuvre une série de mesures tarifaires. Mesures, qui ont suscité des actions de rétorsion de la part de leurs principaux partenaires commerciaux. L'escalade rapide des tensions commerciales, combinée à des tensions géopolitiques persistantes, notamment en mer rouge et en Ukraine, ont provoqué une hausse significative des taux de fret conteneurisé et une augmentation des délais de transport.

Malgré cet environnement, selon la Conférence des Nations Unies pour le Commerce et le Développement (CNUCED), le commerce mondial de biens et de services a poursuivi sa trajectoire positive au cours du premier trimestre 2025 (T1 2025), avec une hausse trimestrielle d'environ 1,5 % et un taux de croissance annuel de 3,5 % sur les quatre derniers trimestres. Au T1 2025, le commerce de biens et de services a progressé à des taux similaires, respectivement d'environ 1,5 et 1,7 %. Toutefois, la croissance des services reste bien plus élevée sur une base annuelle, autour de 9 %. Le commerce mondial a progressé d'environ 300 milliards de dollars US au premier semestre 2025, les biens contribuant à hauteur d'environ 230 milliards de dollars US et les services à hauteur d'environ 70 milliards de dollars US.

En revanche, le commerce Sud-Sud est resté relativement modéré, bien que l'Afrique ait enregistré une forte croissance des exportations.

Par ailleurs, l'évolution des indicateurs internationaux du transport maritime, notamment l'indice du fret conteneurisé de Shanghai et l'indice Baltic Dry, reflète la dynamique contrastée du commerce mondial. Ces indices traduisent à la fois la reprise progressive de la demande de transport



maritime et la persistance de certaines tensions sur les chaînes logistiques, influençant ainsi les coûts du fret et la compétitivité des échanges.

L'inflation globale a continué de diminuer malgré des reflux observés pour certains pays.

Dans ce contexte, le Fonds Monétaire International (FMI), dans sa mise à jour d'avril 2025 des perspectives de l'économie mondiale, a revu à la baisse ses prévisions de croissance mondiale pour 2025. La croissance mondiale devrait passer de 3,3 % en 2024 à 2,8 % en 2025.

ENVIRONNEMENT ÉCONOMIQUE INTERNATIONAL ET NATIONAL

I.2. ENVIRONNEMENT ÉCONOMIQUE RÉGIONAL ET SOUS-RÉGIONAL



La croissance économique en Afrique subsaharienne devrait légèrement ralentir, passer de 4,0 % en 2024 à 3,8 % en 2025. Ce fléchissement s'explique par la baisse de la demande mondiale, le durcissement des conditions financières internationales, les déficits d'infrastructures, les incertitudes politiques et les contraintes internes liées à l'inflation.

L'inflation devrait fléchir, mais demeurerait à des niveaux très élevés à 13,3 % en 2025.

Au premier semestre 2025, la croissance du commerce de marchandises a été forte en Afrique. Une part importante de la hausse est due au commerce intrarégional.

Au sein de l'Union Economique et Monétaire Ouest-Africaine (UEMOA), l'activité économique reste ferme. La bonne tenue de l'activité dans l'ensemble des secteurs laisse augurer une croissance robuste projetée à 6,3 % en 2025. La bonne tenue de l'activité économique proviendrait notamment du renforcement des productions extractives et manufacturières, consécutives à l'exploitation des hydrocarbures ainsi qu'à la hausse de la production minière. L'inflation devrait se stabiliser entre 3 % et 3,2 % en 2025.

Au terme du premier semestre 2025 dans la zone de la Communauté Economique et Monétaire de l'Afrique Centrale (CEMAC), le taux de croissance s'est établi autour de 2,4 %.

Ceci, dans un contexte de poursuite du repli des cours du pétrole et d'une détérioration des termes de l'échange. Cette croissance a surtout été portée par la bonne tenue des activités non pétrolières.

Le commerce, l'emploi et la création de richesse sont freinés par les coûts élevés du transport ainsi que par d'importantes lacunes logistiques et infrastructurelles. La participation de la CEMAC au commerce international reste faible. Les produits primaires ont dominé largement le panier des exportations de la région.

L'inflation a poursuivi sa baisse amorcée depuis le deuxième semestre 2023 et pourrait revenir en dessous de la norme communautaire dès cette année 2025. Les services de la BEAC tablent sur un taux d'inflation en moyenne annuelle qui reviendrait de 4,1 % en 2024, à 2,8 % en 2025.



ENVIRONNEMENT ÉCONOMIQUE INTERNATIONAL ET NATIONAL

1.3. ENVIRONNEMENT ÉCONOMIQUE NATIONAL

Le Cameroun a enregistré une activité économique relativement stable et marquée par une décélération de l'inflation et le dynamisme des secteurs moteurs sur le premier semestre 2025.

Le secteur tertiaire, principal moteur de croissance, a été principalement soutenu par une croissance des services financiers et des télécommunications.

Malgré l'attentisme des investisseurs privés, le secteur secondaire a été tiré par les industries agroalimentaires et de ciment qui ont été particulièrement dynamique. À travers la filière banane, l'agriculture a connu une bonne tenue de l'activité.

L'inflation a continué de ralentir tout en restant alimentée par la flambée des prix des produits alimentaires et le renchérissement des transports.

Selon l'Institut National de la Statistique (INS), la décélération de l'inflation amorcée au troisième trimestre 2023 s'est poursuivie jusqu'au premier semestre 2025. Le taux d'inflation en moyenne annuelle est ainsi revu à 4,4 % en 2025. Cette inflation qui reste supérieure au seuil communautaire de 3 %, est entretenue par la hausse des prix des produits alimentaires et des coûts de transport. Elle est aussi davantage interne à travers une hausse plus rapide des prix des biens et services locaux.

Parlant du commerce extérieur, les statistiques douanières provisoires disponibles font ressortir une amélioration de la balance commerciale du Cameroun sur le premier semestre 2025, sous l'effet d'une hausse des exportations plus rapide que celle des importations.

En effet, les exportations du Cameroun se sont accrues de 35,3 % en glissement annuel sur la période pour atteindre 1 117,5 milliards FCFA. Cette évolution est principalement due à la progression des exportations de cacao en fèves

et de produits dérivés, de gaz naturel, de bananes plantains et de caoutchoucs naturels en raison de la hausse simultanée par des prix internationaux et des volumes exportés.

En revanche, les exportations de pétrole brut, d'aluminium, de bois, d'ouvrages en bois et de savons ont baissé sous l'effet de la baisse des prix de ces produits de base sur le marché, ainsi que des volumes exportés.

S'agissant des importations, elles ont enregistré une hausse de 4,7 % sur la période et portée par les appareils électroménagers, céréales, véhicules /automobiles et tracteurs.



II. PERFORMANCES ÉCONOMIQUES DU SECTEUR PORTUAIRE AU PREMIER SEMESTRE 2025

II.1. PERFORMANCES COMMERCIALES



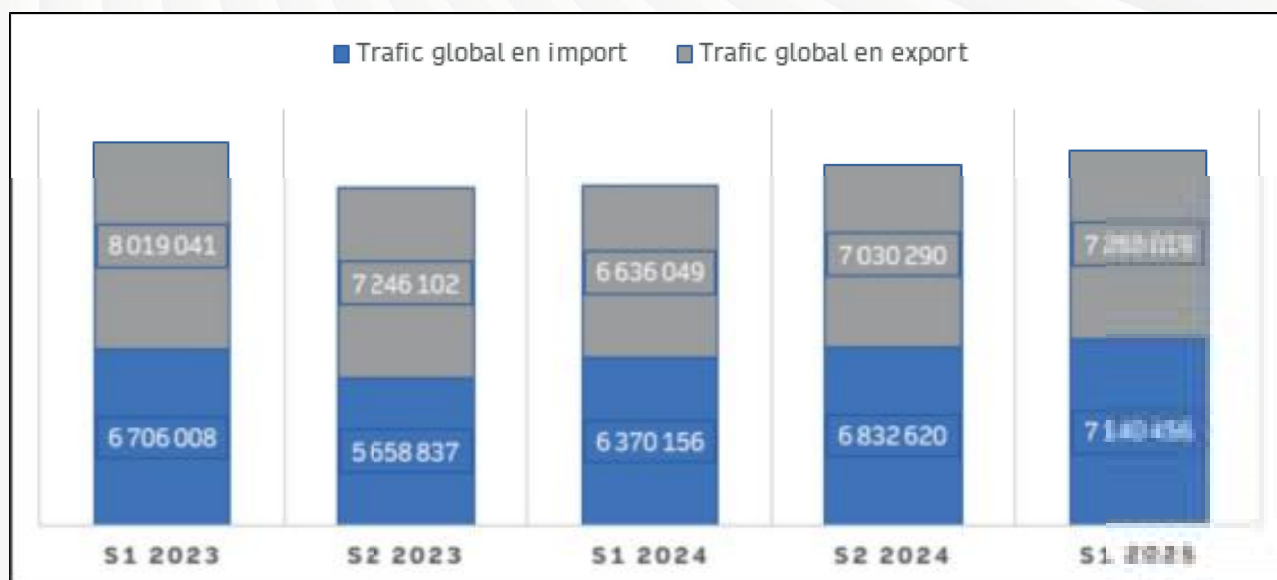
La présentation et l'analyse conjoncturelle du secteur portuaire au Cameroun pour le compte du 1er semestre 2025 porte sur les performances économiques, notamment les performances commerciales par l'évolution du trafic des marchandises et des navires et les performances opérationnelles des ports.

II.1.1. Évolution du trafic des marchandises

Le trafic global des marchandises domestiques et en transit de l'ensemble des ports du Cameroun a connu une progression de 10,76% au premier semestre 2025, en atteignant 14 405 475 tonnes contre, 13 006 205 tonnes au premier semestre 2024. En revanche, comparé au premier semestre 2023, il enregistre une baisse de -2,17 %.



Graphique 1 : Trafic global (en tonnes) des marchandises entre le premier semestre 2023 et le premier semestre 2025



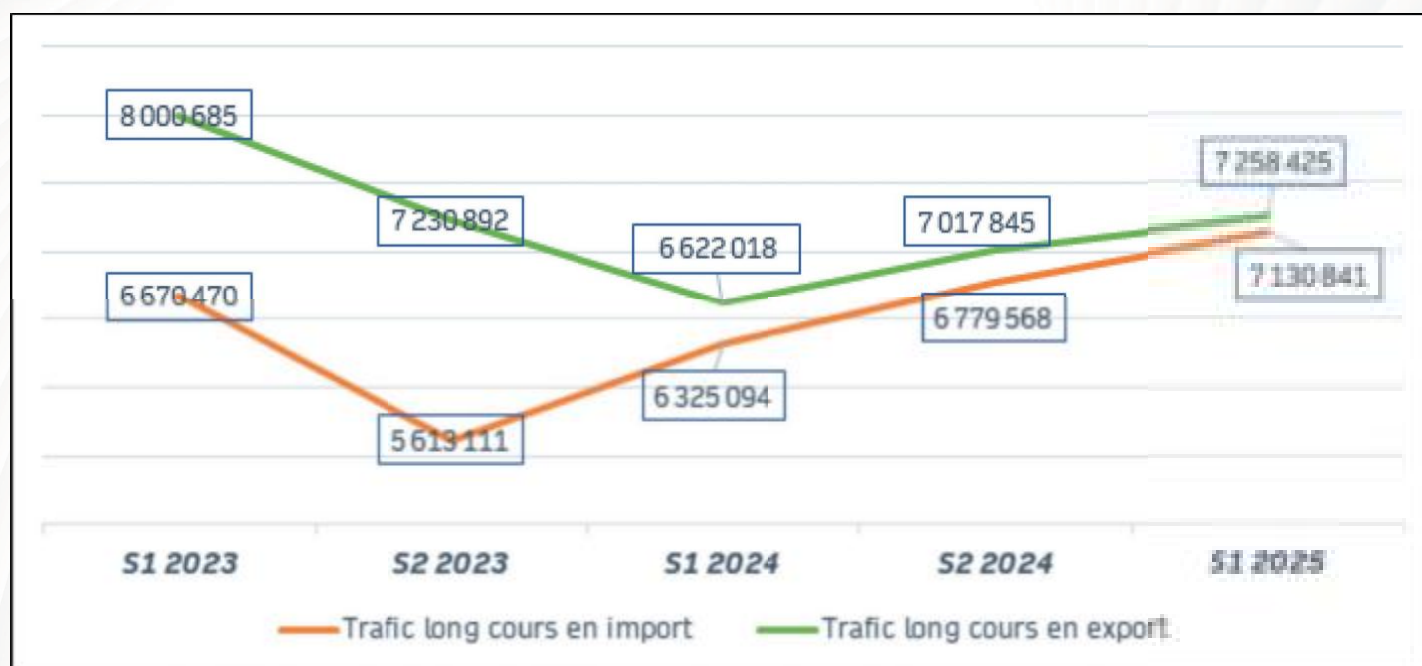
Source : Enquête de conjoncture/APN, août-2025.

Pour le cinquième semestre consécutif, le trafic long cours à l'Export demeure supérieur à celui à l'Import. Toutefois, la tendance montre un rapprochement entre les deux au premier semestre 2025.

Aussi, le trafic long cours à l'Export affiche une hausse de +9,61% par rapport au premier semestre 2024 tandis que, le trafic long cours à l'Import augmente de +12,74% en glissement annuel sur la même période.

II.1. PERFORMANCES COMMERCIALES

Graphique 2 : Trafic long cours (en tonnes) des marchandises à l'Import/Export entre le premier semestre 2023 et le premier semestre 2025



Source : Enquête de conjoncture/APN, août-2025

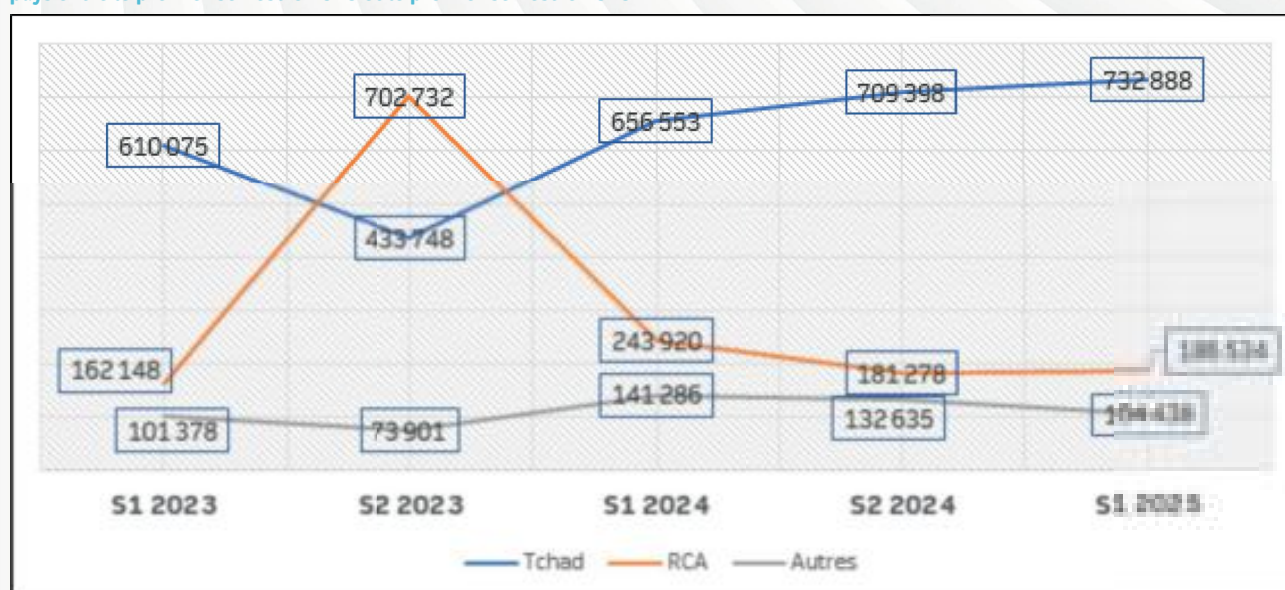
Au premier semestre 2025, le Tchad reste le principal pays de l'arrière-pays bénéficiaire des marchandises en transit via le Cameroun avec, 732 888 tonnes de marchandises enregistrées contre 656 553 tonnes au premier semestre 2024. Soit, une hausse de +11,63 %.

En revanche, le transit à destination de la République Centrafricaine (RCA) s'établit à 186 534 tonnes de marchandises contre 243 920 tonnes

au premier semestre 2024. Soit, une baisse de -23,53%.

Les autres pays bénéficiant des marchandises en transit au Cameroun à l'instar du Nigéria, Congo, Guinée Equatoriale et Gabon, connaissent une diminution continue du trafic depuis le premier semestre 2024, avec un volume global de 104 438 tonnes, contre 141 286 tonnes sur la même période. Soit, un repli de -26,08% en glissement annuel.

Graphique 3 : Trafic (en tonnes) des marchandises en transit à destination du Tchad, de la RCA et des autres pays entre le premier semestre 2023 et le premier semestre 2025



Source : Enquête de conjoncture/APN, août-2025.



II.1. PERFORMANCES COMMERCIALES

Le trafic local des marchandises a enregistré une performance relativement faible au premier semestre 2025, avec un total de 54 348 tonnes de marchandises manutentionnées en Import/Export.

Ce volume représente une baisse de l'ordre de -9,05 % par rapport au premier semestre 2024. Toutefois, il enregistre une légère hausse de +0,84 % par rapport au premier semestre 2023..

Graphique 4 : Trafic local (en tonnes) de marchandises entre le premier semestre 2023 et le premier semestre 2025



Source : Enquête de conjoncture/APN, août-2025.

Après la conjoncture défavorable observée depuis 2024, le trafic de marchandises en transbordement retrouve une dynamique positive. Au premier semestre 2025, le volume de transbordement s'établit à 1 531 231 tonnes contre, 997 126 au premier semestre 2024, enregistrant ainsi une

progression de +53,86%. Comparé au premier semestre 2023, il enregistre également une hausse de +58,75%. Le port de Kribi reste la principale plateforme portuaire pour les activités de transbordement.

Graphique 5 : : Trafic (en tonnes) de marchandises en transbordement entre le premier semestre 2023 et le premier semestre 2025



Source : Enquête de conjoncture/APN, août-2025.

II.1. PERFORMANCES COMMERCIALES

a) Evolution du trafic selon le mode de conditionnement

• Trafic vrac

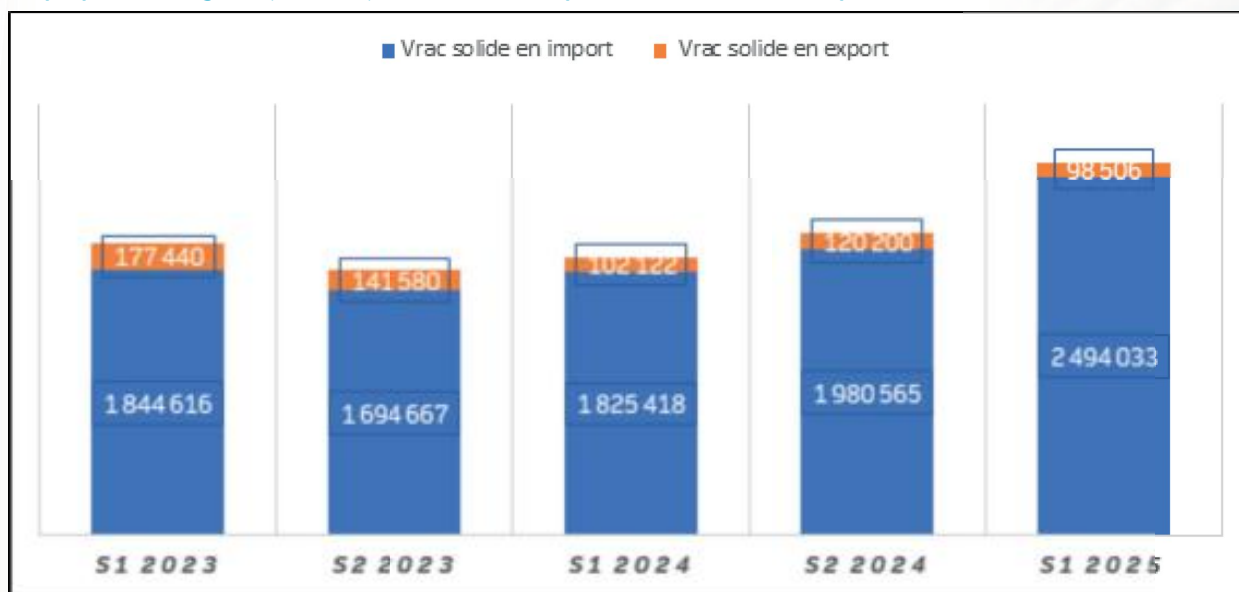
Au premier semestre 2025, le trafic global des marchandises dans les ports camerounais, selon le mode de conditionnement, enregistre une nette amélioration.

Pour le vrac solide, le trafic reste principalement soutenu par les volumes à l'importation, qui connaissent une croissance de +36,63 %.

Les principaux produits importés restent les biens manufacturés en provenance d'Asie et d'Europe.

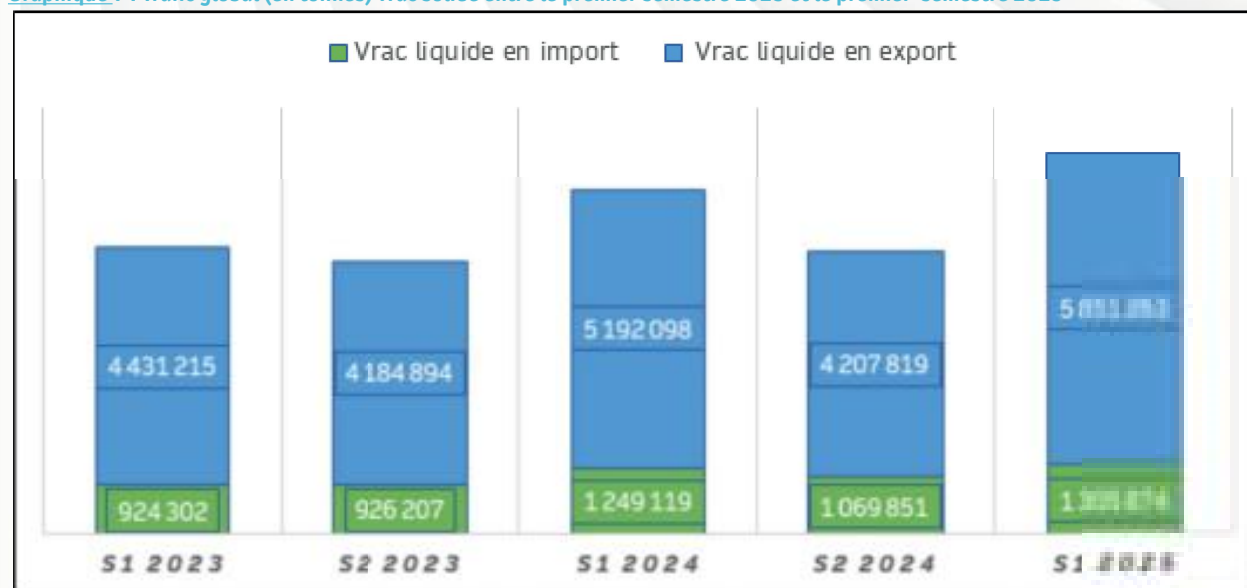
En ce qui concerne le vrac liquide, la tendance est davantage orientée vers l'exportation, dominée par les hydrocarbures, dont les volumes exportés ont également progressé de +36,63% en glissement annuel par rapport au premier semestre 2024.

Graphique 6 : Trafic global (en tonnes) vrac solide entre le premier semestre 2023 et le premier semestre 2025



Source : Enquête de conjoncture/APN, août-2025.

Graphique 7 : Trafic global (en tonnes) vrac liquide entre le premier semestre 2023 et le premier semestre 2025



Source : Enquête de conjoncture/APN, août-2025.

II.1. PERFORMANCES COMMERCIALES

Tableau 1 : Trafic global (en tonnes) des hydrocarbures, des marchandises diverses et des céréales en import/export entre le premier semestre 2023 et le premier semestre 2025

Rubriques	2023		2024		2025	Variation (%)	
	S1 (a)	S2 (b)	S1 (c)	S2 (d)	S1 (e)	(e)-(c)	(e)-(a)
Trafic des marchandises diverses							
Import	2 271 925	2 098 129	927 040	1 074 788	1 710 669	+84,53	-24,7
Export	126 524	114 182,2	146 391	124 568	733 944	+401,36	+480,08
Total	2 398 449	2 212 311,2	1 073 431	1 199 356	2 444 613		
Trafic des hydrocarbures							
Import	1 327 784	839 567	1 224 270	1 034 789	1 271 195	+3,83	-4,26
Export	6 611 999	5 963 411	5 192 098	4 207 819	5 851 053	+12,69	-11,51
Total	7 939 783	6 802 097,8	6 416 368	5 242 608	7 122 248		
Trafic des céréales							
Import	902 217	727 760	989 354	975 440	1 029 822	+4,09	+14,14
Export	0	0	0	0	0	0	0
Total	902 217	727 760	989 354	975 440	1 029 822		

Source : Enquête de conjoncture/APN, août-2025.

Le trafic global des hydrocarbures, des marchandises diverses et des céréales en import/export au premier semestre 2025, enregistre une progression significative, confirmant la dynamique positive observée sur la période. Toutefois, aucun mouvement de céréales à l’exportation n’a été enregistré dans les ports camerounais.

• **Trafic conteneurisé**

En progression constante depuis le premier semestre 2023, le trafic conteneurisé global au Cameroun confirme sa bonne dynamique, hormis le segment des exports vides, en baisse de -4,55 % en glissement annuel par rapport au premier semestre 2024.



II.1. PERFORMANCES COMMERCIALES

Tableau 2 : Trafic global aux terminaux à conteneurs entre le premier semestre 2023 et le premier semestre 2025

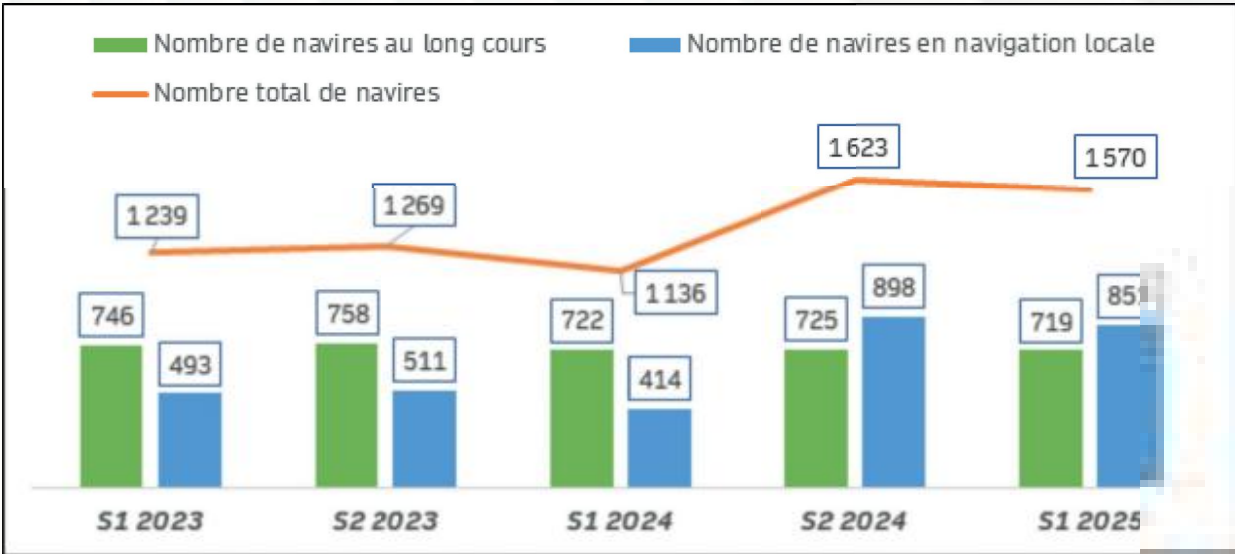
Rubriques	2023		2024		2025	Variation (%)	
	S1 (a)	S2 (b)	S1 (c)	S2 (d)	S1 (e)	(e)-(c)	(e)-(a)
Trafic conteneurisé en import							
Nombre EVP plein	114 618	121 353	129 479	150 760	138 973	+7,33	+21,25
Nombre EVP vide	1 796	2 071	3 217	196	3 284	+2,08	+82,85
Total	116 414	123 424	132 696	150956	142 257		
Trafic conteneurisé en export							
Nombre EVP plein	53 959	47 120	52 858	62 068	59 543	+12,65	+10,35
Nombre EVP vide	53 848	63 870	71 669	82 599	68 408	-4,55	+27,04
Total	107 807	110 990	124 527	144 667	127 951		
Trafic conteneurisé							
Import (en tonne)	1 864 929	1 903 615,5	1 929 417,7	2 158 388	2 118 432	+9,8	+13,59
Export (tonne)	851 395	716 916	788 543,4	908 993	1 003 986	+27,32	+17,92
Total	2 716 324	2 620 531,5	2 717 961,1	3 067 381	3 122 418		

Source : Enquête de conjoncture/APN, août-2025.

II.1.2. Évolution du trafic des navires

Au premier semestre 2025, le nombre total de navires au Cameroun a atteint 1 570. Soit, une hausse de +38,20% par rapport au premier semestre 2024, comprenant 719 navires en navigation internationale et 851 navires en navigation locale.

Graphique 8 : Nombre de navires entre le premier semestre 2023 et le premier semestre 2025



Source : Enquête de conjoncture/APN, août-2025.



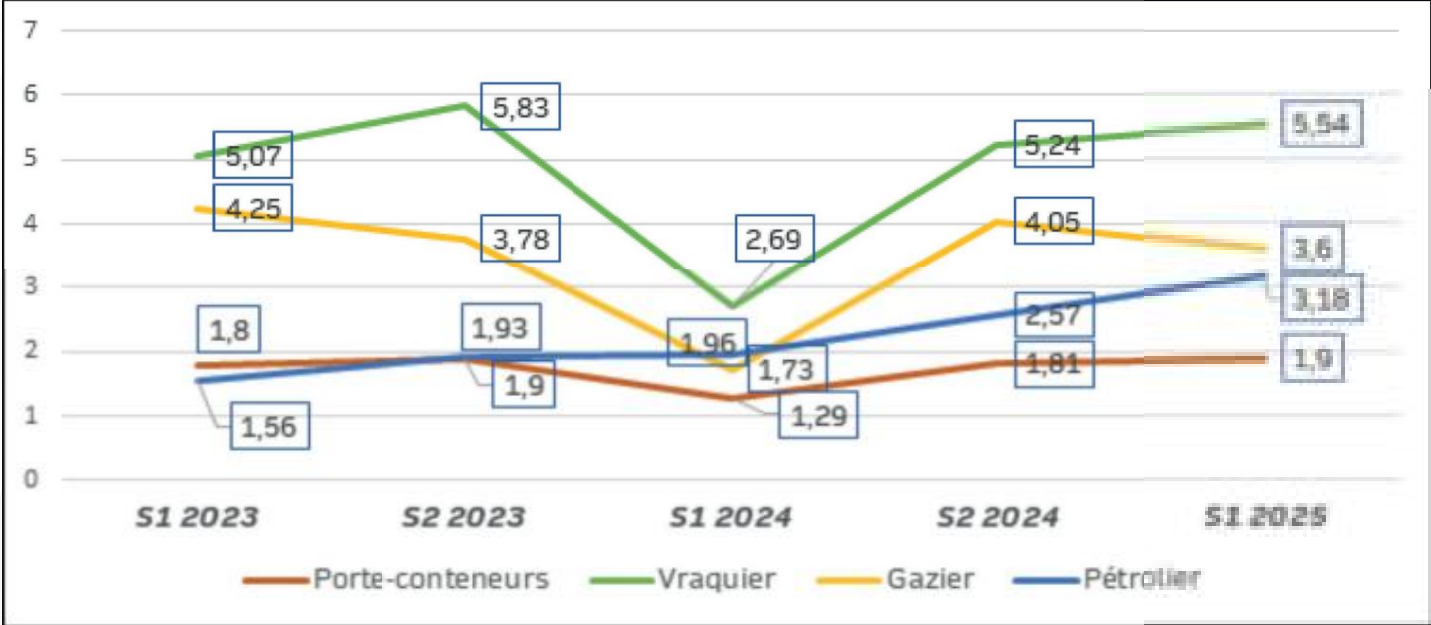
II.2. PERFORMANCES OPÉRATIONNELLES

II.2. Performances opérationnelles

• **Séjour moyen des navires à quai**

Le premier semestre 2025 a connu une baisse du rythme d'escale des navires, accompagnée d'un allongement du temps moyen à quai dans les ports camerounais. Cette évolution tranche avec la tendance favorable observée au premier semestre 2024. semestre 2024.

Graphique 9 : Séjour moyen (en jours) des navires à quai entre le premier semestre 2023 et le premier semestre 2025



Source : Enquête de conjoncture/APN, août-2025.

Le rendement journalier en tonne par navire enregistre une nette progression pour les navires « Porte-conteneurs » et les « vraquiers » au premier semestre 2025, avec respectivement des hausses de +34,28 % et de +36,030% en glissement annuel par rapport au premier semestre 2024.

En revanche, les ports camerounais affichent des performances négatives pour les navires transportant du gaz naturel liquéfié et des produits pétroliers au premier semestre 2025.

Tableau 3 : Rendement journalier (en tonnes/jour/navire) par type de navire entre le premier semestre 2023 et le premier semestre 2025

Type de navire	2023		2024		2025	Variation (%)	
	S1 2023 (a)	S2 2023 (b)	S1 2024 (c)	S2 2024 (d)	S1 2025 (e)	(e)-(a)	(e)-(c)
Porte-conteneurs	5 074,84	3 854,92	4 012,59	4 656,59	5 388,04	+34,28	+6,17
Vraquier (cargo sec)	2 682,71	2 479,04	2 276,64	2 440,58	3 096,89	+36,03	+15,44
Gazier	19 830,10	19 904,80	36 902,74	19 884,33	19 053,64	-48,37	-3,92
Pétrolier	66 848,76	67 701,79	128 059,76	67 302,25	69 456,54	-45,76	+3,9
Total	94 436,41	93 940,55	171 251,73	94 283,75	96 995,11		

Source : Enquête de conjoncture/APN, août-2025.

II.2. PERFORMANCES OPÉRATIONNELLES

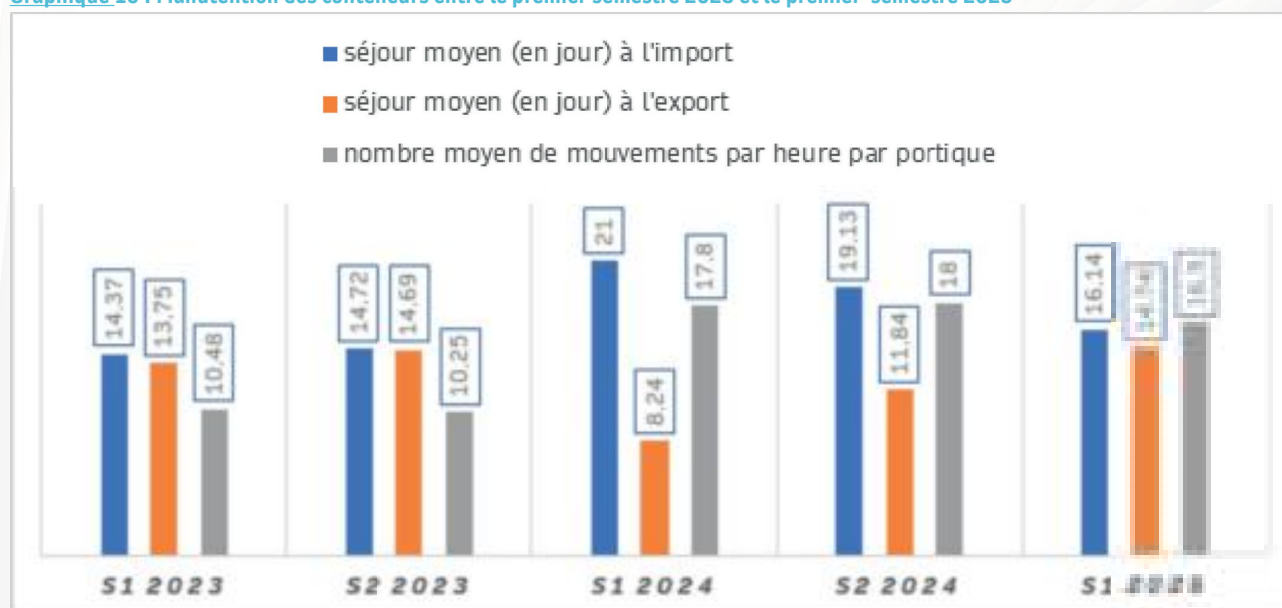
• Performance des terminaux à conteneurs

Après une période de stagnation observée en 2023 et un bond en 2024, le nombre moyen de mouvements de conteneurs par heure par portique a légèrement diminué au premier semestre 2025. Et passant ainsi de 17,8 mouvements au premier semestre 2024 à 16,5 mouvements en 2025.

Concernant le séjour moyen des conteneurs, il reste plus long pour les opérations d'Import que pour celles des Exports.

Toutefois, au premier semestre 2025, le séjour moyen des conteneurs à l'Import a diminué de 4,6 jours par rapport au premier semestre 2024 et reste supérieur à 1,77 jours par rapport au premier semestre 2023. En revanche, le séjour moyen à l'Export continue de croître depuis le premier semestre 2023, avec une baisse observée au premier semestre 2024.

Graphique 10 : Manutention des conteneurs entre le premier semestre 2023 et le premier semestre 2025



Source : Enquête de conjoncture/APN, août-2025.

• Jauge moyenne des navires

La jauge moyenne des navires ou la capacité totale moyenne de transport en tonnes, connaît une baisse constante depuis le premier semestre 2023. Elle est passée de 32 298,75 tonnes à 19 009 tonnes. Soit, une baisse de -41,15% en glissement annuel malgré un pic observée au premier semestre 2024.

Graphique 11 : Jauge moyenne (en tonne) des navires entre le premier semestre 2023 et le premier semestre 2025



Source : Enquête de conjoncture/APN, août-2025.



III.

PERSPECTIVES ÉCONOMIQUES À COURT TERME DU SECTEUR MARITIME ET PORTUAIRE AU CAMEROUN

À court terme, le secteur maritime et portuaire au Cameroun devrait évoluer dans un environnement économique en amélioration modérée, avec une croissance estimée à 3,8 % en 2025, contre 3,5 % en 2024, selon le FMI et la Banque mondiale. Cette progression reflète la relance des investissements publics, la reprise de la production agricole et l'assainissement graduel du climat des affaires. Sur le plan extérieur, selon le MINFI, le commerce international devrait croître de 4 à 5 %, porté par la hausse des exportations agricoles (bois, cacao, coton) et minières (gaz naturel liquéfié, bauxite), ainsi que par la consolidation des importations de biens d'équipement destinés à l'industrie et aux grands chantiers.

Dans ce contexte, selon les estimations réalisées par l'APN, le trafic portuaire devrait progresser de 4 à 5 % en 2025, soutenu par **(i)** la montée en puissance du port en eau profonde de Kribi, dont la phase II renforce les capacités de conteneurisation et de transbordement ; **(ii)** la modernisation du port de Douala, avec la création d'une zone logistique intégrée et la réorganisation des terminaux spécialisés ; et **(iii)** l'essor du transbordement sous-régional vers le Nigéria, la République Démocratique du Congo et certains pays sans littoral du continent dont le Tchad et la RCA. À moyen terme, la complémentarité fonctionnelle entre Kribi (trafic conteneurisé et vrac minéral), Douala (marchandises diverses), Limbé (hydrocarbures) et Garoua (transport fluvial) devrait renforcer la compétitivité et la résilience du système portuaire national.

La performance du secteur dépendra toutefois de l'accélération de la digitalisation et de l'interopérabilité des chaînes logistiques. L'adoption généralisée du guichet unique, du suivi électronique des marchandises et des procédures douanières dématérialisées reste

indispensable pour réduire les délais de traitement et améliorer la traçabilité. De même, une gouvernance portuaire intégrée, articulant les autorités publiques, la douane et les opérateurs privés, est cruciale pour maîtriser les chevauchements d'investissements et optimiser la spécialisation fonctionnelle des ports.

Les infrastructures de desserte constituent un autre facteur déterminant. La dégradation des corridors Douala-N'Djamena, Douala-Bangui et la route Édéa-Kribi continue de freiner la fluidité des échanges et d'alourdir les coûts logistiques, supérieurs de 20 à 30 % à la moyenne régionale. La réhabilitation et l'entretien régulier de ces axes, combinés à la mise en service de projets tels que l'autoroute Kribi-Édéa, le deuxième pont sur la Dibamba et les extensions ferroviaires, demeurent essentiels pour garantir la continuité des chaînes d'approvisionnement et renforcer la position du Cameroun comme hub logistique régional au service du commerce sous-régional et continental.

En somme, les perspectives à court terme du secteur maritime et portuaire camerounais restent favorables mais tributaires de quatre leviers : la consolidation des investissements logistiques, la modernisation des corridors, la gouvernance intégrée et la transition numérique. Si ces réformes sont effectivement mises en œuvre, le Cameroun pourrait, à moyen terme, conforter son statut de plateforme portuaire majeure d'Afrique centrale. Ces perspectives demeurent néanmoins exposées à certains risques, notamment la volatilité des cours des matières premières, la persistance des tensions sécuritaires et les incertitudes politiques post-électorales.

NOUS RÉGULONS

LE SECTEUR PORTUAIRE CAMEROUNAIS.



RÉFÉRENCES BIBLIOGRAPHIQUES

1. FMI: Perspectives de l'économie mondiale, (Juillet 2025).
2. BEAC: Rapport sur la conjoncture au Cameroun, (Juillet 2025).
3. BM: Baromètre économique de la CEMAC, (Juin 2025).
4. BAD: Rapport pays, (2025).
5. INS : Note mensuelle sur l'évolution des prix à la consommation finale des ménages, (Juin 2025).
6. BEAC : Évolution de l'inflation dans la CEMAC et perspectives à court et moyen terme, (Mars 2025).
7. MINEPAT : Rapport sur l'économie Camerounaise en 2024, (Juin 2025).
8. CNUCED : Mise à jour sur le commerce mondial, (Juillet 2025).



www.apn.cm

**AUTORITÉ PORTUAIRE
NATIONALE**





FOR A MORE **DYNAMIC,**
COMPETITIVE AND
SECURED PORT SECTOR



APN
AUTORITÉ PORTUAIRE NATIONALE

