

# NOTE DE CONJONCTURE

N° 043

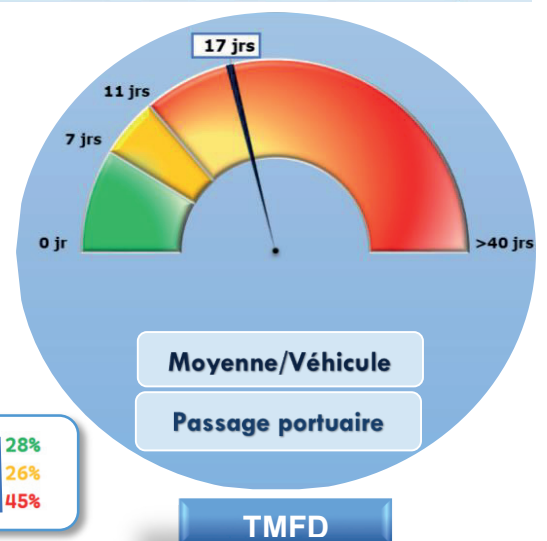
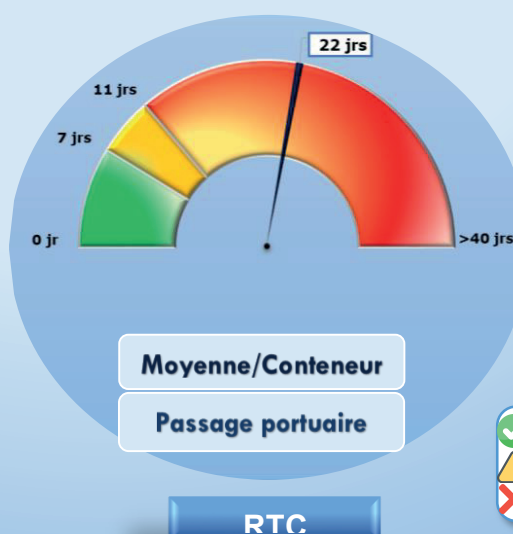
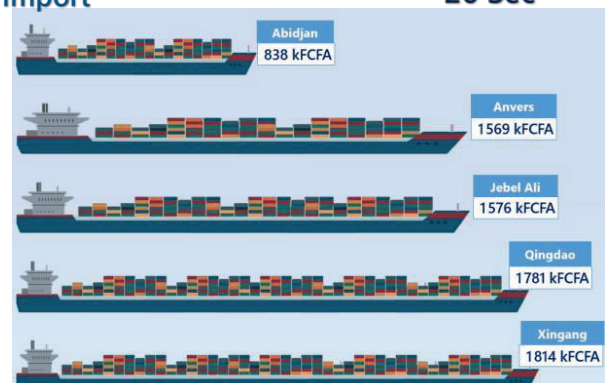
## 2<sup>E</sup> TRIMESTRE

40' Frigo



Frêt moyen à l'import

20'Sec



**SOMMAIRE**

<b>AVANT PROPOS</b>	<b>3</b>
<b><i>DOSSIER : Revue des Exportations camerounaises vers les États-Unis en 2024 et les nouveaux droits de douane sur les importations des États-Unis</i></b>	<b>4</b>
<b>COÛT DE TRANSPORT MARITIME À L'IMPORT</b>	<b>10</b>
<i>Coût de Transport Maritime d'un EVP Frigorifique 20'</i>	<b>10</b>
<i>Coût de Transport Maritime d'un EVP Sec 20'</i>	<b>10</b>
<i>Coût de Transport Maritime d'un EVP Frigorifique 40'</i>	<b>11</b>
<i>Coût de Transport Maritime d'un EVP Sec 40'</i>	<b>10</b>
<i>Coût de Transport Maritime d'un véhicule</i>	<b>13</b>
<b>DELAIS DE PASSAGE PORTUAIRE DE MARCHANDISES</b>	<b>14</b>
<i>Délai de passage portuaire de marchandises conteneurisées</i>	<b>14</b>
<i>Délai de passage portuaire de véhicules</i>	<b>15</b>
<b>FRET AERIEN</b>	<b>17</b>
<i>Tonnage à l'Export</i>	<b>17</b>
<i>Tonnage à l'Import</i>	<b>18</b>
<i>Délais de passage aéroportuaire</i>	<b>19</b>

## **AVANT-PROPOS**

Le Conseil National des Chargeurs du Cameroun (CNCC) suit l'évolution d'un certain nombre d'indicateurs de performance du commerce international en vue d'une meilleure connaissance du commerce et du transport. Il le fait, à travers son Observatoire des Transports, important instrument d'aide à la décision.

Les indicateurs retenus décrivent la conjoncture des transports et du commerce extérieur du Cameroun. Tous les modes de transports sont pris en compte, aussi bien le mode maritime, le mode ferroviaire que le mode aérien. Le mode terrestre sera intégré dans les prochains numéros. La Note de Conjoncture du CNCC, est ce document, qui analyse trimestriellement l'actualité des transports et du commerce à travers le suivi de l'évolution d'indicateurs clés de toute la chaîne des transports. Il constitue par conséquent un important outil de prise de décision aussi bien pour les acteurs privés que pour les pouvoirs publics.

Le dossier de ce numéro examine les conséquences pour le Cameroun de l'instauration par les États-Unis de droits de douane réciproques de 15% depuis août 2025. Cette mesure affecte la compétitivité des exportations camerounaises vers ce marché, notamment la pâte de cacao, le bois débité et le caoutchouc. Elle souligne la nécessité d'une stratégie proactive : diversification des débouchés, valorisation des opportunités de la ZLECAf et accélération de la transformation locale, afin de préserver la position du Cameroun et renforcer la résilience de ses filières exportatrices.

L'analyse des principaux indicateurs du transport de marchandises au 2<sup>ème</sup> trimestre 2025 montre



que le délai moyen de passage des conteneurs à l'import au port de Douala s'est établi à 19,3 jours, un niveau quasiment identique à celui enregistré à la même période en 2024.

Sur la même période, le séjour moyen des véhicules importés et débarqués au port de Douala s'est établi à 16,3 jours au parc TMFD, soit un jour de moins qu'un an auparavant. Au parc SOCOMAR, le séjour est ramené à 14 jours, en recul d'un jour et demi par rapport à la même période en 2024.

S'agissant du transport aérien, le délai moyen de passage des cargaisons exportées dans les magasins aéroportuaires s'est établi à 29 heures, soit un gain de 2 heures par rapport au 2<sup>ème</sup> trimestre 2024. En revanche, pour les marchandises importées, ce délai atteint 8 jours au 2<sup>ème</sup> trimestre 2025, contre 7,8 jours à la même période en 2024.

Vous trouverez dans la présente édition des informations détaillées sur ces différentes questions.

Bonne lecture !

**Auguste MBAPPE PENDA**  
Directeur Général

## DOSSIER : Revue des Exportations camerounaises vers les États-Unis en 2024 et les nouveaux droits de douane sur les importations des États-Unis

Le 31 juillet 2025, le président américain Donald Trump a signé un décret instaurant de nouveaux droits de douane « réciproques » pour les marchandises entrant aux États-Unis, marquant un tournant dans la politique commerciale américaine. Entrée en vigueur le 7 août 2025, cette mesure met fin à l'Accord sur la Croissance et les Opportunités en Afrique (AGOA), qui offrait depuis 2000 aux pays d'Afrique subsaharienne un accès préférentiel au marché américain. Cette décision prolonge la réforme tarifaire amorcée en avril 2025, visant à instaurer une stricte réciprocité commerciale. Désormais, les exportations camerounaises vers les États-Unis sont soumises à un tarif uniforme de 15%, réduisant leur compétitivité.

Au-delà de la contraction attendue des volumes exportés, cette mesure pourrait fragiliser certains secteurs clés et exercer une pression sur la balance commerciale. Pour évaluer son impact, il convient d'examiner la structure des exportations camerounaises et leur dépendance vis-à-vis du marché américain. Toutefois, compte tenu de la part marginale des États-Unis dans les exportations aériennes (moins de 1%), l'analyse se concentre sur le segment maritime.

### 1. Analyse des exportations maritimes camerounaises en 2024 vers les États-Unis

#### 1.1. Place des États-Unis dans les exportations maritimes du Cameroun

En 2024, les États-Unis sont classés à la 6<sup>e</sup> place des destinations des marchandises camerounaises transportées par voie maritime. La valeur de ces exportations s'élevait à environ 86 milliards de FCFA, ce qui représentait 5,5% de la valeur totale des marchandises exportées par le Cameroun par voie maritime.

**Tableau 1 : Principaux pays de destination des exportations camerounaises par voie maritime en 2024.**

N°	PAYS D'EMBARQUEMENT	Quantité (Tonne)	%Quantité	Valeur (Million de FCFA)	%Valeur
1	Pays-Bas	139 792	7,1%	436 149	28,1%
2	Bangladesh	194 956	9,9%	165 635	10,7%
3	Belgique	265 200	13,4%	142 211	9,2%
4	France	104 627	5,3%	115 217	7,4%
5	Malaisie	47 754	2,4%	91 813	5,9%
6	États-Unis d'Amérique	39 065	2,0%	86 014	5,5%
7	Turquie	54 186	2,7%	75 222	4,8%
8	Espagne	59 698	3,0%	58 372	3,8%
16	Sénégal	62 950	3,2%	13 612	0,9%
	Autres pays	1 005 458	50,9%	367 468	23,7%
	<b>TOTAL</b>	<b>1 973 686</b>	<b>100%</b>	<b>1 551 715</b>	<b>100%</b>

**Source :** CNCC

## 1.2. Structure des exportations vers les États-Unis

Les exportations maritimes camerounaises vers les États-Unis sont dominées par trois produits principaux en 2024 :

1. **Pâte de cacao** : ce produit représente 46,1% de la quantité et 87,3% de la valeur des exportations vers les États-Unis, soit 75,063 milliards de FCFA.
2. **Bois débités** : ils constituent 25,7% de la quantité et 6,0% de la valeur des exportations, soit 5,160 milliards de FCFA.
3. **Caoutchouc naturel** : il représente 13,2% de la quantité et 4,8% de la valeur, soit 4,166 milliards de FCFA.

*Tableau 2 : Les principaux produits embarqués au Cameroun par voie maritime en 2024 à destination des États-Unis d'Amérique.*

N°	PRODUITS	Quantité (Tonne)	%Quantité	Valeur (Million de FCFA)	%Valeur
1	Pâte de cacao	18 018	46,1%	75 063	87,3%
2	Bois Débités	10 053	25,7%	5 160	6,0%
3	Caoutchouc naturel	5 169	13,2%	4 166	4,8%
4	Feuilles de bois	527	1,3%	516	0,6%
5	Beurre, graisse et huile de cacao	103	0,3%	292	0,3%
6	Légumes	1 220	3,1%	173	0,2%
	Autres produits	3 976	10,2%	644	0,7%
<b>TOTAL</b>		<b>39 065</b>	<b>100,0%</b>	<b>86 014</b>	<b>100,0%</b>

*Source : CNCC*

## 1.3. Analyse sectorielle des exportations

### 1.3.1. Pâte de cacao (HS 1803)

En 2024, les États-Unis sont le 1<sup>er</sup> pays de destination de la pâte de cacao camerounaise par voie maritime, en termes de quantité et de valeur. Ils ont importé 18 018 tonnes de pâte de cacao, d'une valeur de 75 milliards de FCFA. Cela représente 33% de la quantité et 37% de la valeur totale de la pâte de cacao exportée par le Cameroun en 2024. Toutefois, les Pays-Bas (4 562 FCFA/kg) et la Pologne (4 569 FCFA/kg) rémunèrent mieux la pâte de cacao camerounaise. Par ailleurs, le Cameroun n'était que le 4<sup>e</sup> fournisseur de pâte de cacao aux États-Unis en 2024, avec 8% de la valeur des importations américaines de ce produit, derrière la Côte d'Ivoire (1<sup>er</sup>), le Canada (2<sup>e</sup>) et le Ghana (3<sup>e</sup>).

*Tableau 3 : Les pays de destination par voie maritime de la Pâte de cacao camerounaise en 2024.*

N°	PAYS DE DEBARQUEMENT	%Quantité	%Valeur	Prix moyen Fob à l'export (FCFA / Kg)
1	États-Unis d'Amérique	32,9%	37,3%	4 026
2	Pays-Bas	25,1%	27,6%	4 562
3	France	13,1%	13,9%	3 824
4	Allemagne	13,7%	9,8%	3 010
5	Espagne	4,7%	3,8%	3 095
6	Brésil	2,8%	3,0%	3 795
7	Pologne	0,9%	1,2%	4 569
8	Malaisie	1,9%	1,0%	2 197
12	Algérie	0,7%	0,2%	1 291
	Autres pays	4,2%	2,2%	
<b>TOTAL</b>		<b>100%</b>	<b>100%</b>	

**Tableau 4 : Les principaux fournisseurs de la Pâte de cacao aux États-Unis d'Amérique en 2024.**

N°	PAYS FOURNISSEURS	%Valeur
1	Côte d'Ivoire	58,8%
2	Canada	10,3%
3	Ghana	9,2%
4	Cameroun	7,8%
5	Equateur	7,6%
6	Malaisie	1,7%
7	Espagne	1,0%
8	Brésil	0,8%
9	Nigéria	0,6%
10	Indonésie	0,5%
	Autres pays	1,8%
<b>TOTAL</b>		<b>100,0%</b>

**1.3.2. Bois débités (HS 4407)**

En 2024 le Cameroun est le 31<sup>e</sup> fournisseur de bois débité aux États-Unis. Les États-Unis se classent à la 10<sup>e</sup> place des destinations des exportations camerounaises de bois débité par voie maritime, avec 10 053 tonnes importées, pour une valeur de 5,2 milliards de FCFA.

**1.3.3. Caoutchouc naturel (HS 4001)**

Les États-Unis sont la 3<sup>e</sup> destination du caoutchouc naturel camerounais par voie maritime en 2024. Ils ont importé 5 169 tonnes, représentant 9,2% de la valeur totale des exportations camerounaises de ce produit. Cependant, le Cameroun n'est que le 10<sup>e</sup> fournisseur de caoutchouc naturel pour les États-Unis, représentant seulement 0,4% de la valeur des importations américaines de ce produit.

**Tableau 5 : Les pays de destination par voie maritime du caoutchouc camerounais en 2024.**

N°	PAYS DE DEBARQUEMENT	%Quantité	%Valeur	Prix moyen Fob à l'export (FCFA / Kg)
1	Belgique	17,3%	17,7%	759
2	Malaisie	21,9%	12,5%	543
3	États-Unis d'Amérique	8,5%	9,2%	799
4	Allemagne	7,6%	9,1%	890
5	Inde	5,3%	6,8%	960
6	Egypte	4,2%	4,5%	819
7	Espagne	3,2%	4,1%	933
8	Pologne	3,6%	3,9%	813
12	Afrique du Sud	3,0%	3,7%	875
	Autres pays	25,4%	28,5%	
<b>TOTAL</b>		<b>100%</b>	<b>100%</b>	

**Source :** CNCC



*Tableau 6 : Les principaux fournisseurs du caoutchouc aux États-Unis d'Amérique en 2024.*

N°	PAYS FOURNISSEURS	%Valeur
1	Indonésie	42%
2	Thaïlande	32%
3	Côte d'Ivoire	10%
4	Malaisie	4%
5	Libéria	4%
6	Viet Nam	3%
7	Ghana	2%
8	Guatemala	2%
9	Nigéria	1%
10	Cameroun	0,4%
11	Inde	0,3%
12	Cambodge	0,2%
13	Sri Lanka	0,2%
14	Singapour	0,1%
15	Guinée	0,1%
	Autres pays	0,6%
TOTAL		100,0%

## 2. Impacts des nouveaux droits de douane et propositions d'ajustement

L'instauration d'un droit de douane de 15% sur les exportations camerounaises vers les États-Unis est susceptible d'avoir des impacts significatifs, notamment sur les secteurs de la pâte de cacao, du bois débité et du caoutchouc naturel, qui constituent les principales exportations du pays vers cette destination.

### 2.1. Impacts des nouveaux droits de douane

Pour évaluer les premières répercussions de cette réforme sur les flux camerounais vers les États-Unis d'Amérique, nous avons analysé ce trafic entre août et novembre 2025 en comparaison avec la même période l'an passé.

Entre août et novembre 2025, l'instauration de droits de douane réciproques de 15 % par les États-Unis a fortement perturbé les exportations camerounaises. En août, la valeur des exportations s'est contractée de près de 60%, alors que les volumes ne reculaient que de 10,8%, révélant une baisse marquée des prix afin de préserver la compétitivité. En septembre, une légère reprise des quantités (+5,9%) a été observée, mais sans véritable amélioration de la valeur (+0,3%), confirmant la persistance de pressions sur les marges.

En octobre, les exportateurs ont adopté une stratégie de compensation par les volumes, qui ont bondi de 67,9%. Toutefois, la valeur n'a progressé que de 2,7%, traduisant une rentabilité toujours dégradée. Cette dynamique s'est ensuite inversée : en novembre, les volumes (-17,6%) comme la valeur (-15,1%) sont repartis à la baisse, reflet d'un marché américain affaibli par l'augmentation des coûts et d'une perte durable de compétitivité pour les produits camerounais.

**Tableau 7 : Exportations camerounaises vers les États-Unis d'Amérique par voie maritime entre août et novembre 2024 et 2025**

	AOÛT		SEPTEMBRE		OCTOBRE		NOVEMBRE	
	Quantité (tonne)	Valeur (Million de FCFA)	Quantité (tonne)	Valeur (Million de FCFA)	Quantité (tonne)	Valeur (Million de FCFA)	Quantité (tonne)	Valeur (Million de FCFA)
<b>2024</b>	2 632	9 422	3 121	7 525	3 506	12 956	3 701	16 141
<b>2025</b>	2 347	3 828	3 304	7 545	5 886	13 311	3 050	13 698
<b>Variation</b>	-10,8%	-59,4%	5,9%	0,3%	67,9%	2,7%	-17,6%	-15,1%

**Source : CNCC**

Globalement, sur la période août–novembre, les exportations vers les États-Unis ont augmenté en volume mais diminué en valeur. Les quantités sont passées de 12 959 tonnes en 2024 à 14 588 tonnes en 2025 (+12,6%), tandis que la valeur chutait de 46 044 à 38 382 millions FCFA (-16,6%).

La **pâte de cacao**, principal produit exporté vers ce marché, a particulièrement souffert. Entre août et novembre, les volumes sont passés de 6 804 tonnes en 2024 à 6 119 tonnes en 2025 (-10,1%), et la valeur de 43 159 à 34 666 millions de FCFA (-19,7%). Le coût unitaire moyen a reculé de 6 343 FCFA/kg à 5 665 FCFA/kg (-10,6%), illustrant l'impact direct des droits de douane : pour rester présents sur le marché américain, les exportateurs ont dû consentir à une baisse significative des prix, au détriment de leurs marges.

Cette évolution confirme une dégradation de la valeur ajoutée des exportations camerounaises vers les États-Unis, particulièrement pour la filière cacao, et souligne la fragilisation de leur compétitivité dans ce contexte tarifaire défavorable.

## 2.2. Propositions d'ajustement pour les secteurs concernés

Pour atténuer les impacts des nouveaux droits de douane, les entreprises et le gouvernement camerounais pourraient envisager les ajustements suivants :

### a) Diversification des marchés d'exportation

Il est essentiel de réduire la dépendance au marché américain en explorant de nouvelles destinations d'exportation pour la pâte de cacao, le bois débité et le caoutchouc naturel. Cela inclut le renforcement des relations commerciales avec des pays où la demande pour ces produits est forte, comme les Pays-Bas, la Belgique et la Chine pour le bois, ainsi que la Belgique et la Malaisie pour le caoutchouc.

Par ailleurs, le Cameroun pourrait saisir les opportunités qu'offre la ZLECAf en réorientant ses exportations des 03 produits sus-évoqués vers les pays africains dont la demande desdits produits est manifeste. Ainsi sur la base des analyses des données



issues de l'Observatoire de la Complexité Economique développé par la Massachusetts Institute of Technology :

- L'Afrique du Sud et le Kenya sont des opportunités pour la **pâte de cacao** camerounaise. En effet, l'Afrique du Sud réalise des importations régulières de pâte de cacao provenant surtout de Côte d'Ivoire, Pays-Bas et Ghana pour alimenter son industrie chocolatière et de confiserie. Le Kenya quant à lui a une industrie de confiserie en croissance.
- S'agissant du **bois débité**, l'Egypte en est un grand importateur pour la menuiserie et le meuble. Il s'approvisionne généralement en Europe et en Afrique. On note aussi, l'Afrique du Sud parmi les marchés potentiels qui d'ailleurs, se ravitaillent déjà à Eswatini. Enfin, le Kenya présente une demande non négligeable puisqu'il se ravitaillait déjà en Ouganda.
- En ce qui concerne le **caoutchouc**, l'Afrique du Sud, l'Égypte et le Maroc en sont des importateurs majeurs africains pour le pneumatique, la tuyauterie et autres articles en caoutchouc.

*Tableau 8 : Opportunités dans la ZLECAf*

Produit	Pays cible (ZLECAf)	Niveau de démantèlement ZLECAf
Pâte de cacao (HS 1803)	Afrique du Sud	0%
	Kenya	0%
Bois scié (HS 4407)	Égypte	0%
	Afrique du Sud	0%
	Kenya	5%
Caoutchouc (HS 4001)	Afrique du Sud	0%
	Égypte	0%
	Maroc	0%

#### **b) Renforcement de la transformation locale**

L'industrie camerounaise gagnerait fortement à accroître la transformation locale de ses matières premières. En privilégiant la production de biens finis à forte valeur ajoutée plutôt que l'exportation de produits bruts ou semi-transformés tels que la pâte de cacao, le bois débité ou le caoutchouc, le pays pourrait consolider sa compétitivité et diversifier ses débouchés.

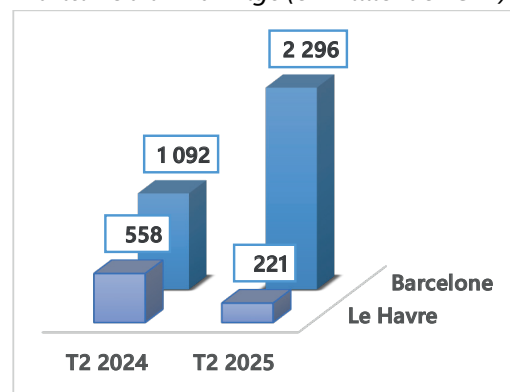
## COÛT DE TRANSPORT MARITIME À L'IMPORT

### Coût de Transport Maritime d'un Conteneur 20' frigorifique

Au 2<sup>e</sup> trimestre 2025, le coût moyen de transport maritime d'un conteneur 20' frigorifique a évolué de manière contrastée entre Barcelone et Le Havre.

À Barcelone, les tarifs ont connu une hausse de 110 %, passant d'environ 1,1 million de FCFA 2<sup>e</sup> trimestre 2024 à 2,3 millions de FCFA, un an plus tard. À l'inverse, Le Havre enregistre une baisse en glissement annuel de 60 %, avec un coût moyen de transport ramené à 221 000 FCFA au 2<sup>e</sup> trimestre 2025.

**Graphique 1 :** Coût moyen de transport maritime d'un 20' Frigo (en millier de FCFA)



Source : CNCC

### Coût de Transport Maritime d'un Conteneur 20' Sec

**Tableau 9 :** Coût moyen de transport maritime d'un 20' sec (en millier de FCFA)

PAYS	PORTS	T2 2024	T2 2025	Variation
Chine	Qingdao	1 308	1 676	28%
	Nansha	1 223	907	-26%
	Shanghai	1 538	1 819	18%
	Ningbo	1 241	980	-21%
	Xiamen	1 230	1 048	-15%
EAU	Jebel Ali	1 607	1 410	-12%

PAYS	PORTS	T2 2024	T2 2025	Variation
Belgique	Anvers	1 284	1 165	-9%
France	Le Havre	1 313	1 067	-19%
Côte d'Ivoire	Abidjan	672	1 328	98%
Afr. du Sud	Durban	2 369	2 180	-8%
Brésil	Santos	1 140	1 161	2%
Tunisie	Sfax	727	792	9%

Source : CNCC

Au 2<sup>e</sup> trimestre 2025, les coûts moyens de transport maritime d'un conteneur 20' sec à destination du Cameroun affichent des évolutions diverses selon les ports d'embarquement. En Asie, les baisses sont prononcées à Nansha (-26%), Ningbo (-21%), Xiamen (-15%) et Jebel Ali (-12%), tandis que les hausses sont observées à Qingdao (+28%) et Shanghai (+18%). Depuis Shanghai, il a fallu déboursier en moyenne 1,82 million de FCFA contre 1,68 million de FCFA à Qingdao, soient les coûts les plus élevés parmi les ports asiatiques. À l'inverse, Nansha et Ningbo restent plus compétitifs avec des coûts moyens respectifs de moins d'un million de FCFA. Il convient toutefois de souligner une forte dispersion des prix à Ningbo : 25 % des conteneurs à destination de Douala y ont été embarqués à plus de 2,4 millions de FCFA chacun.

En Europe, les ports d'Anvers et du Havre affichent des reculs respectifs de -9% et -19%, pour des coûts moyens de 1,17 million et 1,07 million de FCFA. On note une certaine homogénéité des prix pratiqués au port belge au cours du 2<sup>e</sup> trimestre 2025.

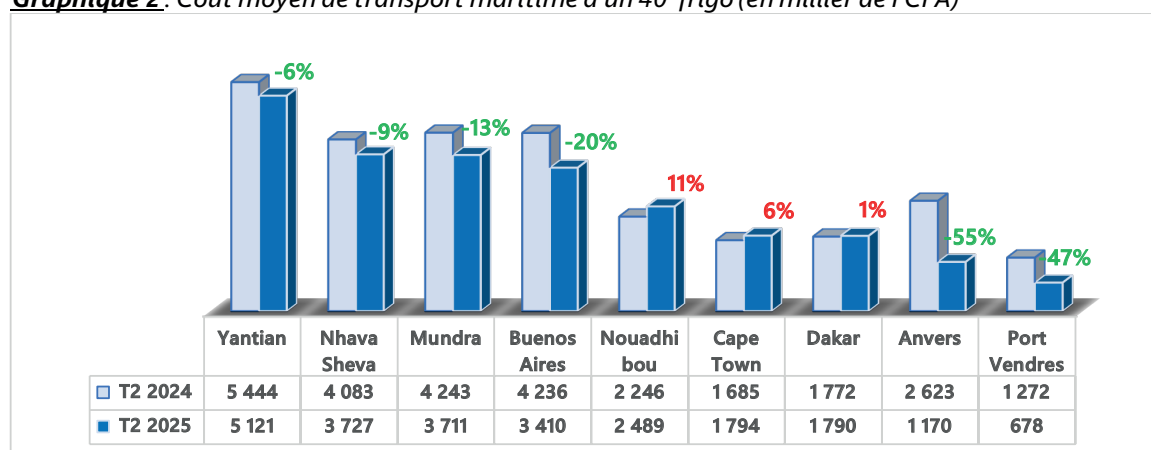
En Afrique, la tendance est à la hausse : à Abidjan, où le coût moyen atteint 1,33 million de FCFA, soit presque le double qu'il y a un an, et +9% à Sfax (792 000 FCFA). À l'inverse, Durban en Afrique du Sud recule légèrement (-8%) mais ayant le coût le plus élevé avec 2,18 millions de FCFA.

Enfin, en Amérique, le coût moyen de transport maritime d'un conteneur 20' sec embarqué au port de Santos à destination du Cameroun se situait à 1,16 million de FCFA correspondant à une hausse de 2% en glissement annuel. Les prix pratiqués au port brésilien au cours du 2<sup>e</sup> trimestre 2025, sont assez proches les uns des autres.

### Coût de Transport Maritime d'un Conteneur 40' Frigorifique

Au 2<sup>e</sup> trimestre 2025, l'évolution des coûts de transport maritime d'un conteneur 40' frigorifique à destination du Cameroun révèle des tendances diverses selon les ports d'embarquement. En Asie, les ports indiens affichent des baisses, notamment à Nhava Sheva (-9%) et Mundra (-13%), avec des coûts moyens respectifs de 3,73 millions et 3,71 millions de FCFA, tandis que Yantian en Chine recule légèrement (-6%) pour atteindre 5,12 millions de FCFA, restant toutefois, le port le plus cher de la période.

**Graphique 2 :** Coût moyen de transport maritime d'un 40' frigo (en millier de FCFA)



**Source :** CNCC

En Amérique latine, le coût moyen de transport d'un conteneur 40' frigorifique embarqué au port de Buenos Aires se situait à 3,41 millions de FCFA, soit une hausse de 13% par rapport au 2<sup>e</sup> trimestre 2024.

En Afrique, la tendance est à la hausse : Cape Town augmente de 6% en glissement annuel pour s'établir à 1,79 million de FCFA au 2<sup>e</sup> trimestre 2025. Nouadhibou affiche une progression de 11%, atteignant 2,49 millions de FCFA au cours de la période, tandis que Dakar augmente légèrement (+1%), avec un coût moyen de 1,79 million de FCFA. Malgré cette tendance, les prix pratiqués dans ces ports au cours de la période, sont relativement homogènes.

En Europe, les ports d'Anvers et de Port-Vendres enregistrent des reculs particulièrement prononcés. Le coût moyen de transport au port d'Anvers chute de 55% pour atteindre 1,17 million de FCFA, tandis qu'à Port-Vendres, il baisse de 47% pour se situer à 678 000 FCFA au 2<sup>e</sup> trimestre 2025.

### Coût de Transport Maritime d'un Conteneur 40' sec

Au 2<sup>e</sup> trimestre 2025, le coût moyen de transport d'un conteneur 40' sec à destination du Cameroun a globalement baissé dans les principaux ports d'embarquement de ce type de conteneurs. En Afrique, les tarifs reculent de 8% à Abidjan et à Durban, avec des coûts moyens respectifs de 1,34 million et 1,57 million de FCFA. Les données de dispersion montrent toutefois une forte variabilité à Abidjan : le transport de 25 % des conteneurs embarqués à Abidjan a coûté plus de 2,28 millions de FCFA chacun.

**Tableau 10 :** Coût moyen de transport maritime d'un 40' Sec (en millier de FCFA)

PAYS	PORTS	T2 2024	T2 2025	Variation	PAYS	PORTS	T2 2024	T2 2025	Variation
Côte d'Ivoire	Abidjan	1 460	1 337	-8%	Chine	Ningbo	1 476	914	-38%
USA	Baltimore	2 034	871	-57%		Nansha	1 534	985	-36%
Afr. Du Sud	Durban	1 712	1 573	-8%		Qingdao	1 809	2 019	12%
Canada	Montréal	1 848	1 300	-30%	EAU	Jebel Ali	1 950	1 214	-38%
Belgique	Anvers	1 837	1 294	-30%	France	Le Havre	1 434	959	-33%

**Source :** CNCC

En Amérique du Nord, la baisse est plus marquée : À Baltimore, le coût moyen chute de 57% pour s'établir à 871 000 FCFA au 2<sup>e</sup> trimestre 2025. Les tarifs pratiqués dans ce port s'éloignent de plus ou moins 350 000 FCFA de la médiane. Au port de Montréal, le coût moyen recule de 30% pour s'établir à 1,3 million de FCFA. Les données montrent ici une structure tarifaire relativement hétérogène : 25% des conteneurs 40' secs embarqués y ont été transportés pour plus de 1,75 million de FCFA chacun.

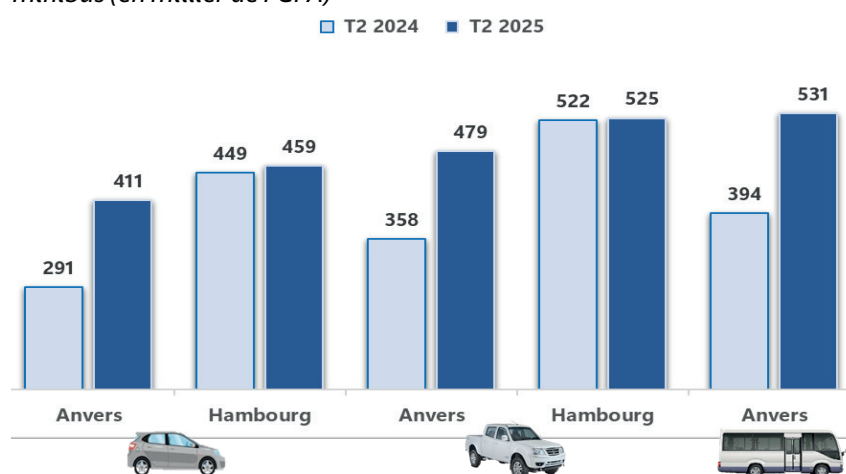
Au niveau des principaux ports européens d'embarquement des conteneurs 40' sec, il fallait déboursier en moyenne 1,3 million de FCFA au port d'Anvers et 960 000 FCFA au port du Havre au 2<sup>e</sup> trimestre 2025 correspondant à des baisses respectives de 30% et 33% en glissement annuel. Toutefois, les données révèlent une forte variabilité au Havre : la moitié des conteneurs y ont coûté plus de 1,8 million de FCFA, et certaines expéditions dépassent 3 millions de FCFA.

En Asie, Ningbo (-38%), Nansha (-36%) et Jebel Ali (-38%) affichent des coûts moyens respectifs de 0,91, 0,99 et 1,21 million de FCFA, tandis que Qingdao se distingue par une hausse de 12%, atteignant 2,02 millions de FCFA, soit le niveau le plus élevé observé sur ce continent. Les données de dispersion confirment cette disparité : à Qingdao, 25 % des conteneurs ont coûté plus de 2,92 millions de FCFA, contre des niveaux bien inférieurs à Ningbo et Nansha.

## Coût de Transport Maritime d'un véhicule

Au 2<sup>e</sup> trimestre 2025, le coût moyen de transport maritime des véhicules à destination du Cameroun à partir des principaux ports européens d'embarquement de véhicules, a globalement augmenté par rapport au 2<sup>e</sup> trimestre 2024. En effet, pour les véhicules de tourisme : au port d'Anvers, le coût moyen atteint 411 000 FCFA, contre 291 000 FCFA un an plus tôt (+41%), tandis qu'à Hambourg, il s'établit à 459 000 FCFA, en hausse de 2% par rapport à la même période en 2024. Les niveaux tarifaires observés pour cette catégorie restent relativement homogènes entre les deux ports.

**Graphique 3 :** Coût moyen de transport maritime d'un véhicule de tourisme, d'un pick-up et d'un minibus (en millier de FCFA)



**Source :** CNCC

S'agissant des pickups : au port d'Anvers, le coût moyen augmente de 34% en glissement annuel pour s'établir à 479 000 FCFA. De plus, la structure tarifaire y est plus dispersée : le transport de 50% des pickups embarqués a coûté plus de 531 000 FCFA chacun. Par contre, à Hambourg, où les tarifs sont plus homogènes, le coût moyen augmente légèrement (+1%) pour atteindre 525 000 FCFA.

Enfin, pour les minibus, les coûts augmentent également au port d'Anvers, passant de 394 000 FCFA à 531 000 FCFA, soit une hausse de 35% en glissement annuel.

**Tableau 11 :** Coût moyen de transport maritime d'un camion et autres engins lourds (en millier de FCFA)

PAYS	PORTS	T2 2024	T2 2025	Variation	Quartile 1	Quartile 2	Quartile 3
<b>AUTRES LOURDS</b>							
Belgique	Anvers	4 327	5 061	17%	2 624	6 110	7 312
<b>CAMIONS</b>							
Belgique	Anvers	1 297	2 485	92%	1 476	2 338	3 521
Allemagne	Hambourg	2 727	2 026	-26%	1 896	1 968	2 214

**Source :** CNCC

Au 2<sup>e</sup> trimestre 2025, le coût moyen de transport maritime des camions et autres engins lourds à destination des ports camerounais présente des évolutions différenciées selon les ports d'embarquement. Pour les engins lourds expédiés depuis Anvers, le coût moyen atteint 5,06 millions de FCFA, soit une hausse de 17% en glissement annuel. Les données de dispersion révèlent une forte variabilité des tarifs : 25 % des expéditions ont coûté plus de 7,31 millions de FCFA.

S'agissant des camions, la tendance est contrastée. Au port d'Anvers, le coût moyen progresse fortement (+92%) atteignant 2,49 millions de FCFA, contre 1,30 million de FCFA un an plus tôt. Les prix pratiqués s'écartent sensiblement autour de la médiane (2,34 millions de FCFA), et certains ont payé au-delà de 3,52 millions de FCFA. À l'inverse, au port de Hambourg, les tarifs reculent de 26%, passant de 2,73 millions de FCFA à 2,03 millions de FCFA. La structure tarifaire y est plus homogène : la moitié des camions ont été transportés pour moins de 1,97 million de FCFA, et 75 % pour moins de 2,21 millions de FCFA, ce qui traduit une relative stabilité des pratiques tarifaires.

## DELAIS DE PASSAGE PORTUAIRE DE MARCHANDISES

### Délai de passage portuaire de marchandises conteneurisées

**Tableau 12 :** Délai de passage portuaire des conteneurs à destination du port de Douala (en jours)

	Avr-24	Mai-24	Juin-24	T2 2024	Avr-25	Mai-25	Juin-25	T2 2025
<b>Moyenne</b>	18,0	20,8	19,7	<b>19,4</b>	17,8	19,4	20,5	<b>19,3</b>
<b>Variation</b>					-0,6%	-6,4%	3,8%	<b>-0,5%</b>
<b>1<sup>er</sup> Quartile</b>	8	9	8	<b>8</b>	8	9	8	<b>8</b>
<b>2<sup>e</sup> Quartile</b>	13	14	13	<b>13</b>	12	14	13	<b>13</b>
<b>3<sup>e</sup> Quartile</b>	23	29	25	<b>25</b>	22	25	27	<b>25</b>
<b>Au plus 11 jrs</b>	35%	32%	35%	<b>34%</b>	42%	31%	36%	<b>36%</b>
<b>Au plus 15 jrs</b>	60%	53%	58%	<b>57%</b>	61%	53%	56%	<b>57%</b>

**Source :** Régie du Terminal à Conteneurs de Douala (RTC)

Au cours du 2<sup>e</sup> trimestre 2025, le délai moyen de passage des conteneurs à l'import au port de Douala s'établit à 19,3 jours, soit une légère baisse de 0,5 % par rapport à la même période en 2024 (19,4 jours). Cette stabilité masque des variations mensuelles non négligeables : Avril 2025 affiche la meilleure performance avec 17,8 jours, légèrement en dessous des 18,0 jours enregistrés un an plus tôt ; le mois de Mai enregistre une amélioration notable à 19,4 jours, contre 20,8 jours en 2024, soit une baisse de 6,4 ; en

revanche, Juin se détériore légèrement (20,5 jours) par rapport à juin 2024 (19,7 jours, soit +3,8%).

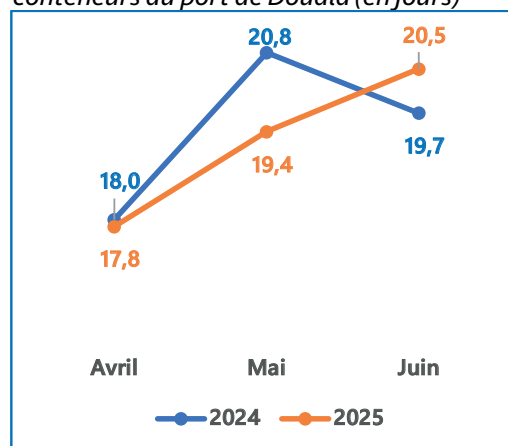
Concernant la conformité aux délais réglementaires, 36 % des conteneurs ont pu sortir du port dans le délai réglementaire de 11 jours accordé par le terminal, exposant la majorité (64%) des conteneurs à des frais de surestaries et de stationnement. De même, la part des conteneurs sortis en 15 jours ou moins demeure stable à 57%, ce qui signifie que près de 43 % des conteneurs ont



subi la taxe d'encombrement appliquée par le Port Autonome de Douala.

Par ailleurs, les tendances observées en 2024 se confirment en 2025 : le taux de conteneurs sortis sans pénalités est le plus élevé en avril et le plus faible en mai.

**Graphique 4 :** Délai de passage mensuel des conteneurs au port de Douala (en jours)



**Source :** RTC

### Délai de passage portuaire de véhicules

**Tableau 13 :** Délai moyen de passage portuaire des véhicules au parc automobile TMFD (en jours)

	Avr-24	Mai-24	Juin-24	T2 2024	Avr-25	Mai-25	Juin-25	T2 2025
<b>Moyenne</b>	12,8	19,3	19,3	17,2	14,4	15,9	19,3	16,3
<b>Variation</b>					13,0%	-17,2%	0,4%	-5,2%
<b>1<sup>er</sup> Quartile</b>	5	8	9	7	10	8	11	10
<b>2<sup>e</sup> Quartile</b>	8	11	12	10	12	11	15	13
<b>3<sup>e</sup> Quartile</b>	14	22	38	21	16	21	25	19
<b>Au plus 11 jrs</b>	72%	54%	45%	56%	50%	50%	32%	45%

**Source :** Terminal Mixte Fruitier de Douala (TMFD)

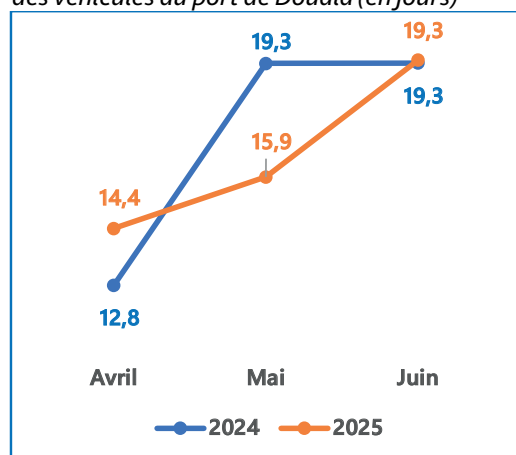
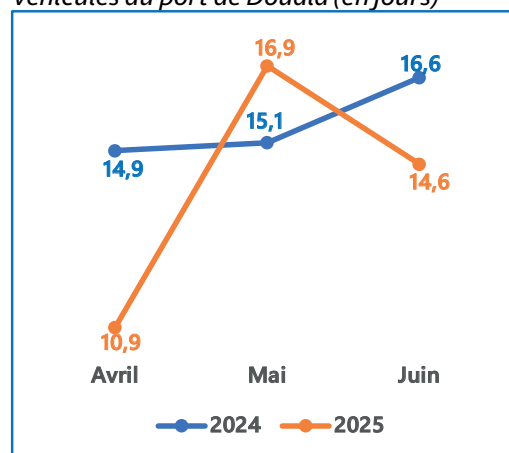
Au 2<sup>e</sup> trimestre 2025, le délai moyen de passage des véhicules au parc automobile du Terminal Mixte Fruitier de Douala (TMFD) s'établit à 16,3 jours, soit un jour de moins qu'au 2<sup>e</sup> trimestre 2024. Malgré cette légère amélioration, la performance reste insuffisante pour respecter le délai réglementaire de 11 jours, puisque seuls 45% des véhicules sont sortis sans pénalité, contre 56% un an plus tôt, traduisant ainsi une dégradation de la performance globale.

L'analyse mensuelle révèle qu'Avril 2025 est le mois le plus performant avec un délai moyen de 14,4 jours, bien qu'en hausse d'un jour et demi par rapport à avril 2024. À l'inverse, le mois de mai 2025 enregistre une amélioration

notable : le délai moyen recule à 15,9 jours, soit plus de trois jours de moins qu'en mai 2024. Juin 2025, quant à lui, reste stable à 19,3 jours, un niveau identique à celui de juin 2024.

En matière de respect du délai réglementaire, un véhicule sur deux est sorti sans pénalité en avril et mai 2025, tandis qu'en juin, cette proportion chute à un véhicule sur trois.

Enfin, comme en 2024, le 2<sup>e</sup> trimestre 2025 est marqué par une diminution progressive de la proportion de véhicules sortis sans pénalité et, en parallèle, par une augmentation graduelle du délai moyen de passage au fil des mois.

**Graphique 5 :** Délai moyen de passage mensuel des véhicules au port de Douala (en jours)**Source :** TMFD**Graphique 6 :** Délai de passage mensuel des véhicules au port de Douala (en jours)**Source :** SOCOMAR.

Dans le parc automobile de la Société Camerounaise d'Opérations Maritimes (SOCOMAR), le délai moyen de passage des véhicules s'est établi à 14,0 jours au 2<sup>e</sup> trimestre 2025, soit un jour et demi de moins qu'au 2<sup>e</sup> trimestre 2024. Cette baisse traduit un gain de célérité dans les opérations portuaires combinée à l'anticipation des procédures pour les chargeurs. Par ailleurs, 50 % des véhicules ont pu sortir du port dans le délai réglementaire de 11 jours, contre 49 % un an plus tôt.

**Tableau 14 :** Délai de passage portuaire des véhicules au parc automobile SOCOMAR (en jours)

	Avr-24	Mai-24	Juin-24	T2 2024	Avr-25	Mai-25	Juin-25	T2 2025
<b>Moyenne</b>	14,9	15,1	16,6	15,5	10,9	16,9	14,6	14,0
<b>Variation</b>					-27,2%	11,6%	-11,9%	-9,7%
<b>1<sup>er</sup> Quartile</b>	7	8	8	8	7	9	9	8
<b>2<sup>e</sup> Quartile</b>	11	11	9	11	8	12	12	11
<b>3<sup>e</sup> Quartile</b>	17	16	21	18	13	18	17	16
<b>Au plus 11 jrs</b>	44%	50%	52%	49%	62%	46%	41%	50%

**Source :** Société Camerounaise d'Opérations Maritimes (SOCOMAR)

Sur le plan mensuel, avril 2025 affiche la meilleure performance avec un délai moyen de 10,9 jours, tandis que le mois de mai 2025 atteint 16,9 jours, ce qui en fait le mois le plus pénalisant du trimestre. Cette configuration contraste avec celle de 2024, où juin, avec 16,6 jours, représentait le mois le plus lourd. Par ailleurs, la proportion de véhicules sortis sans pénalité suit une tendance décroissante au 2<sup>e</sup> trimestre 2025, contrairement au 2<sup>e</sup> trimestre 2024 où elle évoluait à la hausse.

Globalement, la réduction des délais moyens constitue un signal positif. Toutefois, la proportion encore élevée de véhicules dépassant le délai réglementaire de 11 jours (50%) met en évidence la persistance de contraintes liées aux formalités ou aux opérations logistiques.

## FRET AERIEN

Au cours du 2<sup>e</sup> trimestre 2025, le fret aérien global s'est établi à 4 726 tonnes, soit une hausse de 5,2% en glissement annuel.

### Tonnage à l'Export

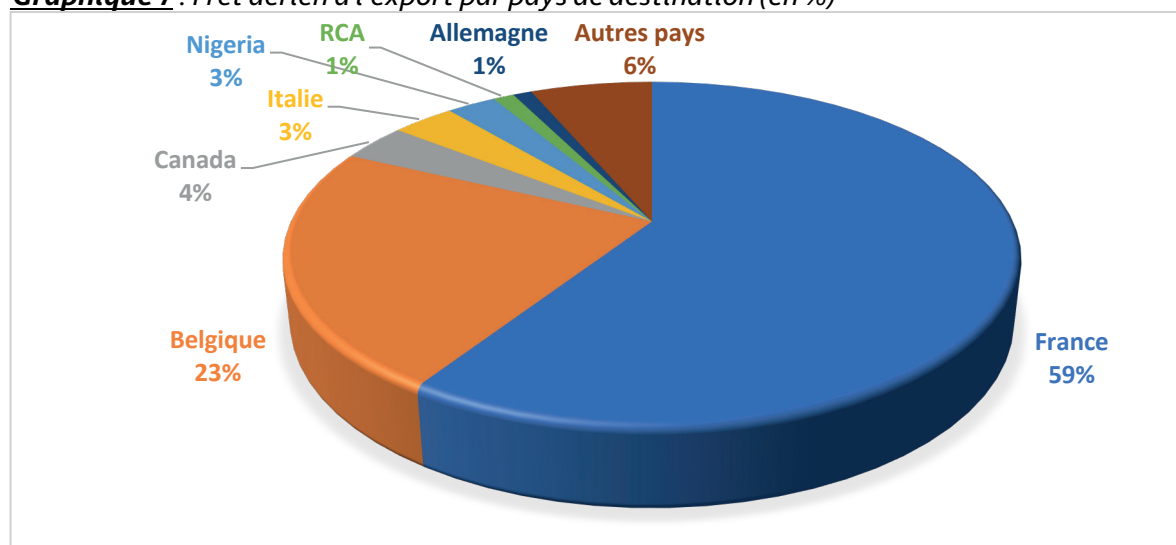
**Tableau 15 :** Fret aérien à l'export par type de marchandises (en tonnes)

PRODUITS EXPORTÉS	T2 2024		T2 2025		VARIATION
	Tonnage	%	Tonnage	%	
Vivres	1 719	75%	1 982	81%	15%
Produits périssables	172	8%	173	7%	1%
Colis divers	119	5%	112	5%	-6%
Ananas	61	3%	27	1%	-55%
Objets d'art	24	1%	27	1%	10%
Fleurs	28	1%	17	1%	-38%
Produits pharmaceutiques	8	0%	9	0%	10%
Autres	149	7%	90	4%	-40%
<b>TOTAL</b>	<b>2 279</b>	<b>100%</b>	<b>2 438</b>	<b>100%</b>	<b>7%</b>

**Source :** ADC

Au cours du 2<sup>e</sup> trimestre 2025, les exportations camerounaises par voie aérienne représentaient 51,6% du fret global aérien soit un point de plus qu'au 2<sup>e</sup> trimestre 2024. Au cours cette période, le fret aérien à l'export s'est établi à 2 438 tonnes, en hausse de 7% par rapport à la même période en 2024. Les vivres demeurent les principales marchandises exportées par voie aérienne avec 81 % du tonnage total, soit 1 982 tonnes, enregistrant une progression de 15%. Les produits périssables occupent la deuxième place avec 7% du volume (173 tonnes), suivis des colis divers (112 tonnes), malgré un léger recul de 6%. Ces exportations étaient principalement orientées vers deux principales destinations : la France (59%) et la Belgique (23%). Les principaux pays de destination en Afrique étaient le Nigeria (3%) et la RCA (1%).

**Graphique 7 :** Fret aérien à l'export par pays de destination (en %)



**Source :** ADC

## Tonnage à l'Import

Au 2<sup>e</sup> trimestre 2025, le fret aérien à l'import s'élève à 2 241 tonnes, enregistrant une hausse en glissement annuel de 3% par rapport à la même période en 2024. Les colis divers demeurent la principale catégorie, représentant 67% du tonnage entrant (1 509 tonnes) et affichant une progression de 7%.

Les produits dangereux occupent la deuxième position avec 14% du trafic (314 tonnes), mais accusent une baisse de 16%. En troisième position, les produits pharmaceutiques (5% du flux entrant) reculent de 20%, tandis que les produits périssables enregistrent une croissance de 18%.

Les colis diplomatiques et les fleurs affichent des diminutions respectives de 31% et 23%, alors que les importations d'animaux vivants progressent de 5%.

**Tableau 16 :** Fret aérien à l'import par type de marchandises (en tonnes)

PRODUITS IMPORTÉS	T2 2024		T2 2025		VARIATION
	Tonnage	%	Tonnage	%	
Colis divers	1 413	65%	1 509	67%	7%
Produits dangereux	374	17%	314	14%	-16%
Produits pharmaceutiques	140	6%	113	5%	-20%
Produits périssables	22	1%	26	1%	18%
Colis diplomatiques	31	1%	22	1%	-31%
Fleurs	10	0,5%	8	0,4%	-23%
Animaux vivants	7	0,3%	8	0,3%	5%
Autres	179	8%	242	11%	35%
<b>TOTAL</b>	<b>2 177</b>	<b>100%</b>	<b>2 241</b>	<b>100%</b>	<b>3%</b>

**Source :** ADC

Ces différents produits importés par voie aérienne au 2<sup>e</sup> trimestre 2025 provenaient principalement de la France (18%), la Chine (16%), l'Éthiopie (12%), Hong Kong (11%), le Nigeria (5,2%) et la Turquie (4,7%).

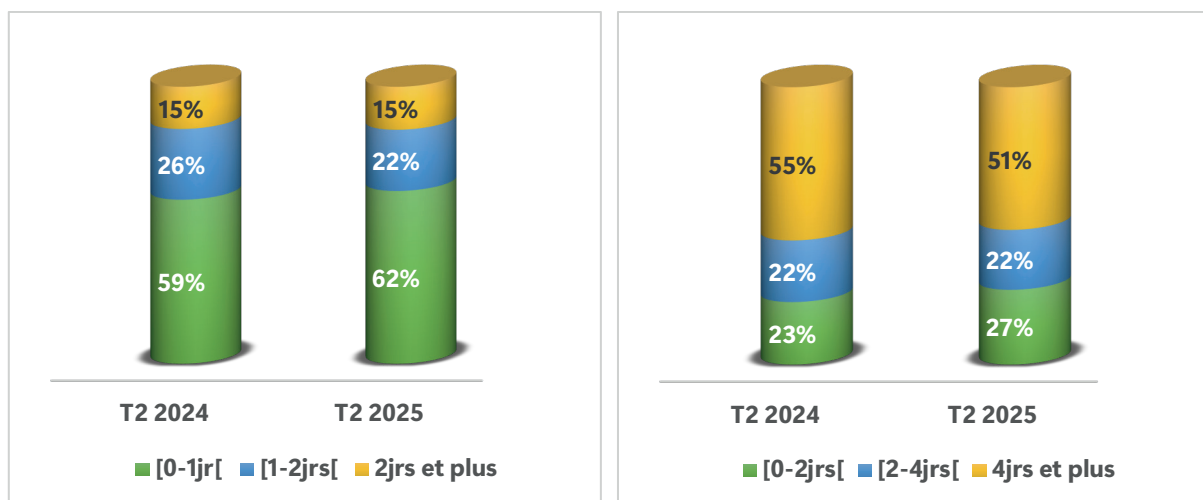
**Graphique 8 :** Fret aérien à l'import par pays de provenance (en tonnes)



**Source :** ADC

## Délais de passage aéroportuaire

**Graphique 9 :** Répartition du fret selon le délai de passage aéroportuaire



Le délai moyen de passage des cargaisons exportées par voie aérienne dans les magasins aéroportuaires au cours du 2<sup>e</sup> trimestre 2025 se situait à 29 heures contre 31 heures au 2<sup>e</sup> trimestre 2024. On note par ailleurs que la proportion de cargaisons embarquées en moins de deux jours est demeurée pratiquement inchangée (84,5%) comme au 2<sup>e</sup> trimestre 2024 (84,8%).

S'agissant des marchandises importées, au cours du 2<sup>e</sup> trimestre 2025, leur délai moyen de passage s'est établi à huit jours, contre 7,8 jours au 2<sup>e</sup> trimestre 2024. Par ailleurs, seulement 27% des cargaisons importées sont sorties de l'aéroport en moins de 2 jours, contre 23% un an plus tôt, tandis que plus de la moitié ont nécessité plus de 4 jours.

**Directeur de Publication :**

*Auguste MBAPPE PENDA*

**Rédacteur en Chef :**

*Fernand Douglas NOLGA*

**Equipe de Rédaction :**

*Joseph Franck BION*

*Line-Chimène GUEYTOH FONKOU*

*Hermann NGASSA NKENGNE*

**Design graphique et impression**

*Harmony poly Business*

**DIRECTION GÉNÉRALE**

**Centre des Affaires Maritimes**

**Bonanjo-Douala**

**B.P : 1588 Douala**

**Tél : (+237) 233 43 67 67 / (+237) 233 43 67 69**

**Fax : (+237) 233 43 70 17**

**E-mail : [info@cncc.cm](mailto:info@cncc.cm) Website : [www.cncc.cm](http://www.cncc.cm)**

**BUREAU DE PARIS – FRANCE**

**3, Rue du Quatre-Septembre, 75002, Paris**

**Tél : +33 ( 0) 142210626**

**E-mail : [representation@cncc.cm](mailto:representation@cncc.cm)**

**ANTENNE REGIONALE DU SUD, KRIBI**

**Tél : (237) 222 46 16 37**

**ANTENNE REGIONALE DU SUD-OUEST, LIMBE**

**Tél : (237) 233 33 21 36 / 233 33 21 38**

**Antenne Régionale Du Centre – Yaoundé**

**Tél : 237 222 220 205**

**Antenne Régionale de l'Extrême Nord – Kousseri**

**Tél : 696 12 99 13**







CAMEROON  
TRADE HUB



Auguste Mbappe Penda  
DG CNCC / GM CNSC

**Les actions d'assistance aux  
Chargeurs**

- Assistance par la formation
- Assistance par l'information
- Réhabilitation des structures d'assistance de proximité
- Assistance par la promotion du commerce extérieur
- Mise en Place du Cyber des Chargeurs

**Shippers' Assistance**

- Assistance through training
- Assistance through information
- Rehabilitation of local support structures
- Assistance through international trade promotion
- Setting up of a shippers' cyber



Centre de vie de la Dibaba  
Dibaba Trucker Accommodation Center

**Siège**

Centre des Affaires Maritimes à Bonanjo

BP.: 1588 Douala Cameroun

Tél.: (+237) 233 43 61 61 / (+237) 233 43 61 61

Fax: (237) 233 43 70 17

Web Site: [www.cncc.cm](http://www.cncc.cm) / E-mail : [info@cncc.cm](mailto:info@cncc.cm)

Antenne Régionale de l'Extrême

Nord- Kousseri

Situé à 100 mètres du Pont Ngueli  
à la frontière avec le Tchad, Kousseri  
[antennextremenord@cncc.cm](mailto:antennextremenord@cncc.cm)

[www.cameroontradedhub.cm](http://www.cameroontradedhub.cm)



Centre de Vie de la Dibaba  
Dibaba Trucker Accommodation Centre

*Votre Partenaire  
Your Partner*



Musée Maritime de Douala  
Douala Maritime Museum

South West Regional Office, Limbe  
3rd Floor, CDC Credit Union Head office  
Opposite Customs Office Bota  
Tél: 237 233 33 21 36/233 33 21 38  
Limbe, [southwestregionaloffice@cncc.cm](mailto:southwestregionaloffice@cncc.cm)

Antenne Régionale du Sud - Kribi

Ngoye, Face Tradex

Tél: 222 46 16 37

[antennesud@cncc.cm](mailto:antennesud@cncc.cm)



**Le développement des équipements  
de facilitation des transports et du  
commerce**

- Réhabilitation du Musée Maritime de Douala
- Construction des magasins
- Construction des Centres de vie pour le séjour des transporteurs

**Development of trade and  
transport facilitation infrastruc-  
ture**

- Rehabilitation of CNSC Maritime Museum
- Construction of cargo warehouses
- Construction of Trucker accommodation centres



Centre de vie de la Dibaba  
Dibaba Trucker Accommodation Center

Antenne Régionale du Centre - Yaoundé  
10ème étage, immeuble Société Hôtelière DIEUGA  
Appart

Avenue Ahmadou Ahidjo Derrière la Tribune  
présidentielle, Boulevard du 20 mai, Yaoundé  
[antennecentre@cncc.cm](mailto:antennecentre@cncc.cm)

Tél : 222 220 283

Représentation de Paris

3, Rue du Quatre Septembre, 75002, Paris  
[representation@cncc.cm](mailto:representation@cncc.cm)

Tél : +33 (0) 142 617 924