

# NOTE DE CONJONCTURE



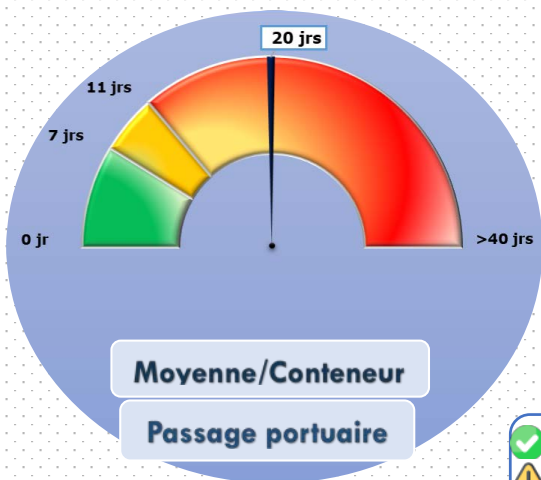
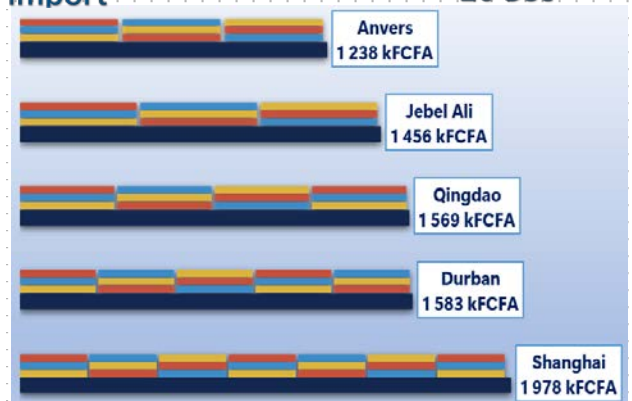
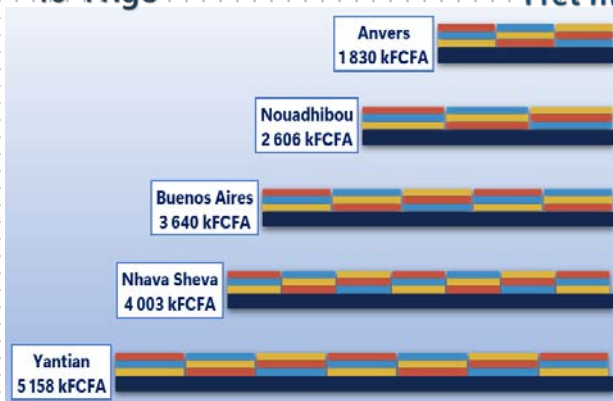
N° 045

4<sup>e</sup> TRIMESTRE 2025

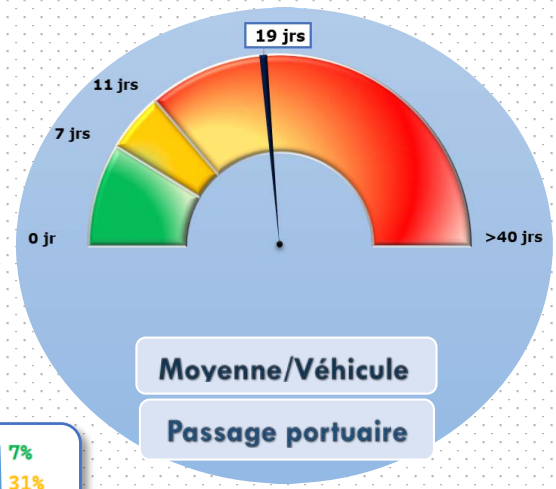
40' Frigo

Frêt moyen à l'import

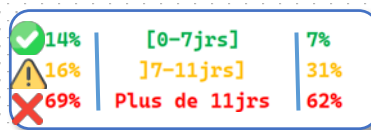
20'Sec



RTC



TMFD



# SOMMAIRE

---

AVANT PROPOS.....	2
DOSSIER : LES EFFETS DE LA CRISE DU DÉTROIT D'HORMUZ SUR LE COMMERCE EXTÉRIEUR DU CAMEROUN .....	3
COÛT DE TRANSPORT MARITIME À L'IMPORT .....	6
Coût de Transport Maritime d'un Conteneur 20' frigorifique.....	6
Coût de Transport Maritime d'un Conteneur 20' Sec.....	6
Coût de Transport Maritime d'un Conteneur 40' Frigorifique.....	7
Coût de Transport Maritime d'un Conteneur 40' sec.....	8
Coût de Transport Maritime d'un véhicule .....	9
DELAIS DE PASSAGE PORTUAIRE DE MARCHANDISES.....	10
Délai de passage portuaire de marchandises conteneurisées .....	10
Délai de passage portuaire de véhicules .....	11

## 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 effets pour le Cameroun de la crise du détroit d'Hormuz survenue en 2026, marquée par de fortes tensions géopolitiques et une perturbation des flux énergétiques mondiaux. Cette situation affecte le commerce extérieur à travers la hausse des coûts d'importation, les perturbations logistiques et la volatilité des prix du pétrole. Elle met en évidence la nécessité d'une stratégie d'adaptation notamment, la diversification des sources

d'approvisionnement, renforcement des infrastructures logistiques et accélération de la transformation locale, afin de préserver l'équilibre commercial du Cameroun et renforcer la résilience de son économie face aux chocs externes.

L'analyse des principaux indicateurs du transport de marchandises au 4<sup>e</sup> trimestre 2025 montre que le délai moyen de passage des conteneurs à l'import au port de Douala s'est établi à 19,7 jours, soit une journée et demi de plus qu'au trimestre précédent.

Sur la même période, le séjour moyen des véhicules importés et débarqués au port de Douala s'est établi à 18,7 jours au parc TMFD, soit quatre jours de plus qu'un an auparavant.

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

Bonne lecture !

**Auguste MBAPPE PENDA**

Directeur Général

## DOSSIER : LES EFFETS DE LA CRISE DU DÉTROIT D'HORMUZ SUR LE COMMERCE EXTÉRIEUR DU CAMEROUN

---

Le détroit d'Hormuz constitue l'un des points de passage les plus stratégiques du commerce international, assurant la liaison entre le Golfe Persique et l'océan Indien. Il concentre quotidiennement près de 20 millions de barils de pétrole, soit environ 20 à 25 % des flux mondiaux, ainsi qu'une part significative du commerce mondial de gaz naturel liquéfié. À ce titre, il représente un véritable nœud critique pour la sécurité énergétique mondiale.

La crise actuelle s'inscrit dans un contexte de rivalités géopolitiques persistantes, opposant notamment l'Iran aux puissances occidentales et à certains États du Golfe. L'escalade observée en 2026, caractérisée par une quasi-entrave à la circulation maritime et une intensification de la militarisation de la zone, a profondément perturbé les flux internationaux, tant maritimes qu'aériens, tout en provoquant une hausse significative des prix de l'énergie.

Dans ce contexte, la crise engendre un choc systémique global, comparable aux grandes crises pétrolières du passé, avec des répercussions immédiates sur les coûts logistiques, les chaînes d'approvisionnement et, plus largement, la croissance économique mondiale.

### 1. Vulnérabilités structurelles du commerce extérieur camerounais

En 2024, les États-Unis sont classés à la 6e 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.

L'économie camerounaise se caractérise par une forte dépendance aux échanges extérieurs, traduisant une vulnérabilité structurelle face aux chocs exogènes. Cette dépendance se manifeste notamment par le poids important des hydrocarbures dans les exportations, qui représentent plus de 40 % des recettes, ainsi que par une forte dépendance aux importations de produits pétroliers raffinés.

Par ailleurs, la structure des importations demeure dominée par les produits manufacturés, les denrées alimentaires et les intrants industriels. Cette configuration accentue la sensibilité de l'économie nationale aux fluctuations des marchés internationaux.

Selon les données de l'Institut National de la Statistique (INS), le déficit commercial du Cameroun s'est établi à 2 145,2 milliards de FCFA en 2025, avec un taux de couverture

des importations par les exportations de 59%. Ces indicateurs traduisent une fragilité structurelle marquée face aux perturbations extérieures, telles que la crise actuelle.

## 2. Effets directs sur les importations

La crise du détroit d'Hormuz affecte en priorité les importations du Cameroun à travers plusieurs canaux interdépendants.

D'une part, la hausse des prix du pétrole, estimée entre 10% et 40%, entraîne une augmentation substantielle de la facture énergétique. Cette situation est d'autant plus préoccupante que, bien que producteur de pétrole brut, le Cameroun dépend largement des importations de produits raffinés, qui représentent environ 15% des importations totales.

D'autre part, les perturbations logistiques se traduisent par une augmentation des primes d'assurance maritime, une hausse des coûts de fret ainsi qu'un allongement significatif des délais d'acheminement des marchandises.

Ces tensions impactent directement plusieurs catégories de produits stratégiques, notamment :

- les céréales, dont les importations ont atteint près de 467 milliards FCFA en 2025 ;
- les intrants agricoles, en particulier les engrais, dont l'approvisionnement dépend fortement des pays du Golfe. La perturbation de cette chaîne d'approvisionnement entraîne des risques de pénurie et une hausse des prix, compromettant ainsi les rendements agricoles, tant pour les cultures vivrières que de rente (café, banane, caoutchouc) ;
- les biens manufacturés en provenance d'Asie.

## 3. Effets sur les exportations

À court terme, la hausse des prix du pétrole peut générer des effets positifs sur les recettes d'exportation du Cameroun. Elle se traduit notamment par une augmentation des revenus liés aux hydrocarbures et une amélioration temporaire de la balance commerciale.

Cependant, ces gains demeurent fragiles et transitoires. À moyen terme, plusieurs facteurs défavorables pourraient s'imposer. En particulier, le ralentissement de la demande mondiale, estimé entre 1,5% et 2,5% selon la CNUCED, risque de peser sur les volumes exportés.

Par ailleurs, la hausse des coûts de transport réduit la compétitivité des produits camerounais sur les marchés internationaux, tandis que les tensions sur la disponibilité des

conteneurs perturbent les exportations, notamment dans le secteur agricole, en particulier pour le cacao.

Ainsi, l'effet global de la crise sur les exportations apparaît asymétrique, avec des bénéfices immédiats mais des risques structurels significatifs à moyen terme.

#### 4. Impacts selon les modes de transport

Le transport maritime, principal vecteur des échanges internationaux, serait particulièrement vulnérable aux perturbations engendrées par la crise du détroit d'Hormuz. En effet, il pourrait subir une hausse généralisée des taux de fret qu'un allongement des délais de livraison pouvant atteindre 10 à 15 jours. Par conséquent, les chaînes d'approvisionnement deviendraient moins fiables et plus coûteuses.

Par ailleurs, le transport aérien ne serait pas épargné, car la flambée des prix du kérosène pourrait provoquer une augmentation du coût du fret aérien ces tensions énergétiques engendreraient des perturbations dans les dessertes aériennes.

En définitive, la crise du détroit d'Hormuz met en évidence la vulnérabilité du commerce extérieur du Cameroun face aux chocs géopolitiques et énergétiques mondiaux. Bien que des gains conjoncturels pourraient être observés à court terme, notamment à travers l'augmentation des recettes pétrolières, ceux-ci demeurent limités et transitoires. Ils seraient, en effet, atténués par la hausse des coûts d'importation, l'alourdissement de la facture énergétique et les perturbations des chaînes logistiques internationales.

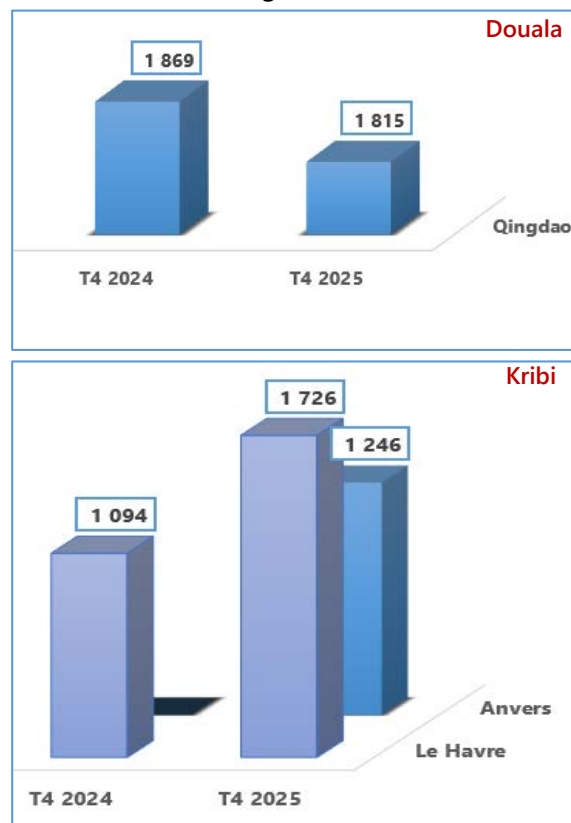
# COÛT DE TRANSPORT MARITIME À L'IMPORT

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

Au 4<sup>e</sup> trimestre 2025, le coût moyen du transport maritime d'un conteneur 20 pieds frigorifique à destination du port de Douala depuis Qingdao enregistre une légère diminution par rapport à la même période de l'année 2024. En effet, il passe de 1,87 million de FCFA au 4<sup>e</sup> trimestre 2024 à 1,82 million de FCFA un an plus tard, soit une diminution de 3 % en glissement annuel.

Au port de Kribi, les coûts évoluent différemment selon l'origine. Depuis Le Havre, ils augmentent fortement, passant de 1,094 à 1,726 million de FCFA entre le 4<sup>e</sup> trimestre 2024 et le 4<sup>e</sup> trimestre 2025, soit une hausse d'environ 58 % en glissement annuel. En revanche, depuis Anvers, aucun flux n'est observé en 2024, tandis qu'un coût de 1,246 million de FCFA est enregistré en 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 1 : Coût moyen de transport maritime d'un 20' sec (en millier de FCFA)

PAYS	PORTS	T4 2024	T4 2025	Variation
Chine	Qingdao	1 694	1 569	-7%
	Nansha	1 448	1 027	-29%
	Shanghai	2 638	1 978	-25%
	Ningbo	1 503	986	-34%
	Xiamen	1 444	1 178	-18%
EAU	Jebel Ali	1 454	1 456	0,1%
Belgique	Anvers	1 301	1 238	-5%
France	Le Havre	1 083	1 096	1%
Sénégal	Dakar	1 039	1 278	23%
Afr. du Sud	Durban	2 122	1 583	-25%
Brésil	Santos	1 345	1 206	-10%
Tunisie	Sfax	852	820	-4%

Source : CNCC

Au 4<sup>e</sup> trimestre 2025, les coûts moyens de transport maritime d'un conteneur 20' sec à destination du Cameroun évoluent de manière différenciée selon les ports d'embarquement. En Asie, la tendance est globalement à la baisse en glissement annuel, avec des replis marqués à Ningbo (-34%), Nansha (-29%) et Shanghai (-25%) tandis que Qingdao enregistre

un recul plus modéré (-7%) et que Jebel Ali reste quasi stable. Malgré ces baisses, Shanghai demeure le port le plus coûteux avec 1,978 million de FCFA, suivi de Qingdao à 1,569 million de FCFA, alors que Ningbo et Nansha se distinguent par des niveaux de coûts nettement plus faibles, inférieurs à 1 million de FCFA. On note également de manière globale pour chacun de ces ports, une répartition peu homogène des prix pratiqués au cours de la période.

En Europe, les évolutions restent contenues. Le port d'Anvers enregistre une légère baisse de 5%, avec un coût moyen de 1,238 million de FCFA et une dispersion limitée, les prix s'écartant d'environ  $\pm 300\ 000$  FCFA autour de la moyenne, ce qui traduit une relative homogénéité des conditions tarifaires. À l'inverse, Le Havre enregistre une hausse modérée de 1%, pour un coût moyen de 1,096 million de FCFA, mais se caractérise par une forte dispersion des prix. Cette hétérogénéité se traduit notamment par le fait qu'un quart des conteneurs supportent des coûts supérieurs à 2 millions de FCFA.

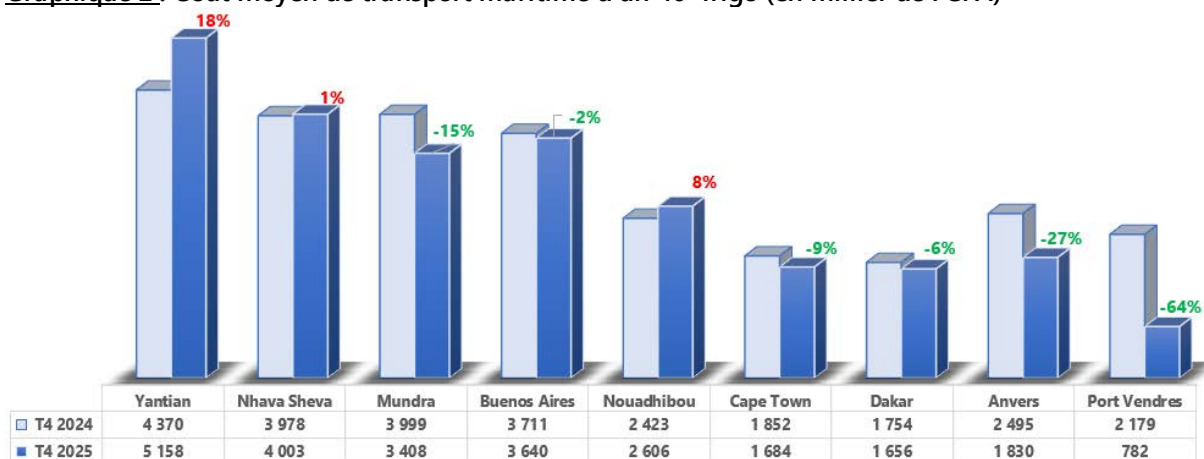
Sur le continent africain, les résultats sont contrastés. Dakar connaît une hausse de 23%, avec un coût moyen de 1,278 million de FCFA, alors que Durban recule fortement de 25%, tout en maintenant un niveau élevé à 1,583 million de FCFA. À Sfax, les coûts enregistrent une légère diminution de 4%, pour se situer à 820 000 FCFA.

Enfin, en Amérique, le port de Santos affiche une baisse de 10 %, avec un coût moyen de 1,206 million de FCFA au 4<sup>e</sup> trimestre 2025.

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

Au 4<sup>e</sup> trimestre 2025, les coûts du transport maritime d'un conteneur 40' frigorifique à destination du Cameroun évoluent de manière contrastée selon les ports d'embarquement, avec des niveaux et des dynamiques différenciés.

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



Source : CNCC

En Asie, les coûts restent globalement élevés malgré une orientation baissière pour la plupart des ports. Les ports indiens de Nhava Sheva et Mundra enregistrent des reculs

respectifs de 9% et 15%, avec des coûts moyens de 4,0 millions et 3,4 millions de FCFA. À Yantian, la baisse est plus modérée (-6%), mais le port demeure le plus coûteux, avec un niveau moyen de 5,2 millions de FCFA.

En Amérique latine, le port de Buenos Aires se distingue par une baisse de 2%, avec un coût moyen de 3,640 millions de FCFA. Comme en Asie, les prix y apparaissent globalement homogènes, avec des niveaux proches les uns des autres.

En revanche, sur le continent africain, les évolutions restent contrastées. Nouadhibou enregistre une hausse de 8% pour atteindre 2,606 millions de FCFA, tandis que Dakar diminue de 6% pour 1,656 million de FCFA et Cape Town recule de 9% pour 1,684 million de FCFA. On note par ailleurs que les niveaux de coûts observés dans les ports de Dakar et Cape Town demeurent relativement proches.

En Europe, les évolutions sont particulièrement marquées à la baisse. Le port d'Anvers enregistre un recul significatif de 27%, avec un coût moyen de 1,830 million de FCFA, tandis que Port-Vendres affiche une chute plus prononcée de 64 %, pour se situer à 782 000 FCFA.

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

Au 4<sup>e</sup> trimestre 2025, les coûts de transport maritime d'un conteneur 40' sec à destination du Cameroun affichent une tendance globalement baissière dans la majorité des ports d'embarquement, bien que des disparités notables subsistent tant dans les niveaux d'évolution que dans la structure des prix. En Afrique, les évolutions restent contrastées. Abidjan enregistre une légère hausse de 7%, avec un coût moyen de 1,393 million de FCFA, tandis que Durban connaît un recul marqué de 35% pour un coût moyen de 2,046 millions de FCFA. Malgré ces trajectoires divergentes, les niveaux de coûts demeurent relativement proches, mais la dispersion est plus prononcée à Abidjan, où une part significative des expéditions présente des niveaux élevés, contrairement à Durban où les coûts apparaissent plus resserrés.

Tableau 2 : Coût moyen de transport maritime d'un 40' Sec (en millier de FCFA)

PAYS	PORTS	T4 2024	T4 2025	Variation	PAYS	PORTS	T4 2024	T4 2025	Variation
Côte d'Ivoire	Abidjan	1 304	1 393	7%	Chine	Ningbo	1 495	907	-39%
USA	Baltimore	2 048	929	-55%		Nansha	1 536	997	-35%
Afr. Du Sud	Durban	3 126	2 046	-35%		Qingdao	2 689	1 947	-28%
Canada	Montréal	1 964	1 223	-38%	EAU	Jebel Ali	1 993	1 209	-39%
Belgique	Anvers	1 850	1 263	-32%	France	Le Havre	1 118	1 339	20%

Source : CNCC

En Amérique du Nord, la baisse est plus marquée et généralisée. À Baltimore, les coûts chutent fortement de 55% pour s'établir à 929 000 FCFA, avec une dispersion modérée autour de la médiane, traduisant des conditions tarifaires peu homogènes. À Montréal, le

coût moyen recule de 38% à 1,223 million de FCFA, mais avec une dispersion plus élevée, comme en témoigne le fait qu'un quart des conteneurs dépasse 2 millions de FCFA.

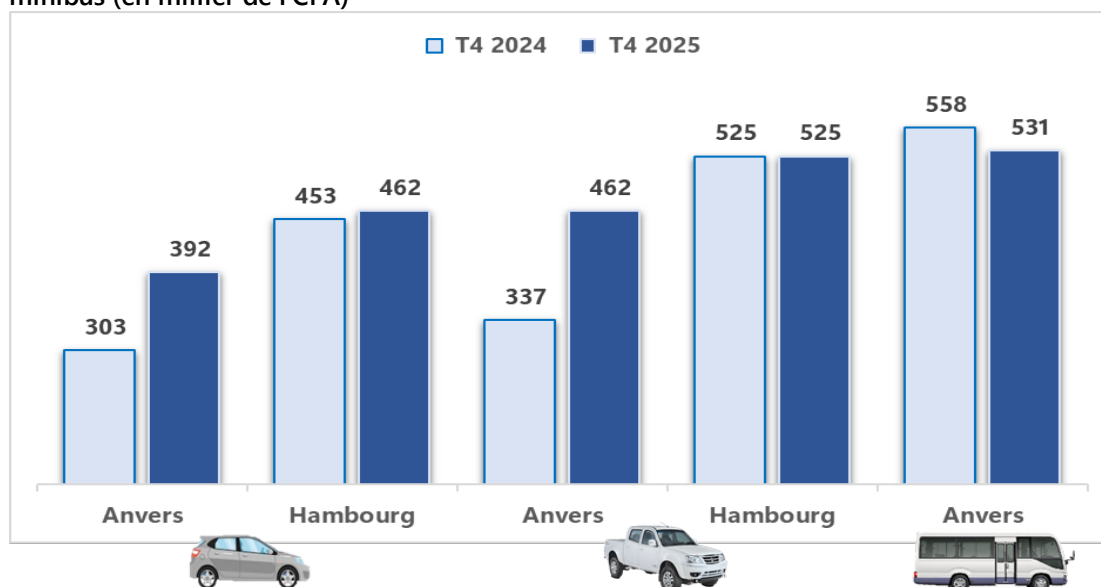
En Europe, les coûts présentent des évolutions contrastées entre les principaux ports d'embarquement. Anvers enregistre une baisse de 32%, avec un coût moyen de 1,263 million de FCFA mais une structure de prix hétérogène. En effet, 25% des conteneurs ont été transportés à plus de 2 millions de FCFA chacun, tandis qu'une proportion équivalente enregistre des coûts inférieurs à 700 000 FCFA. En revanche, Le Havre affiche une hausse de 20% pour atteindre 1,339 million de FCFA, mais avec une dispersion encore plus forte, marquée par des niveaux élevés supérieurs à 4 millions de FCFA sur une part importante des expéditions.

En Asie, les baisses sont prononcées dans plusieurs ports, notamment à Ningbo (-39%), Nansha (-35%) et Jebel Ali (-39%), avec des coûts respectifs de 907 000 FCFA, 997 000 FCFA et 1,209 million de FCFA. Par ailleurs, Qingdao enregistre un recul plus modéré de 28 % et conserve un niveau de coût le plus élevé du continent au cours du 4<sup>e</sup> trimestre.

### Coût de Transport Maritime d'un véhicule

Au 4<sup>e</sup> trimestre 2025, les coûts de transport maritime des véhicules à destination du Cameroun depuis les principaux ports européens évoluent globalement à la hausse par rapport à la même période en 2024. Pour les véhicules de tourisme, le port d'Anvers enregistre une hausse de 41% pour un coût moyen de 392 000 FCFA au 4<sup>e</sup> trimestre 2025, tandis qu'à Hambourg, la hausse est de 2%, pour 462 000 FCFA au 4<sup>e</sup> trimestre 2025. Malgré cet écart d'évolution, les niveaux de prix demeurent relativement proches 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, les coûts augmentent sensiblement à Anvers, de 337 000 à 462 000 FCFA, soit une hausse de 37% en glissement annuel, accompagnée d'une dispersion notable des tarifs (plus ou moins 150 000 FCFA autour de la moyenne). À Hambourg, en revanche, les coûts restent stables à 525 000 FCFA, avec une structure tarifaire plus homogène, les valeurs étant quasiment alignées entre 2024 et 2025.

Enfin, pour les minibus, les coûts reculent légèrement au port d'Anvers, passant de 558 000 FCFA au 4<sup>e</sup> trimestre 2024 à 531 000 FCFA au 4<sup>e</sup> trimestre 2025, soit une baisse d'environ 5% en glissement annuel.

Tableau 3 : Coût moyen de transport maritime d'un camion et autres engins lourds (en millier de FCFA)

PAYS	PORTS	T4 2024	T4 2025	Variation	Quartile 1	Quartile 2	Quartile 3
<b>AUTRES LOURDS</b>							
Belgique	Anvers	3 916	3 230	-18%	1 369	2 935	4 439
<b>CAMIONS</b>							
Belgique	Anvers	1 857	1 674	-10%	711	1 837	2 316
Allemagne	Hambourg	3 365	2 388	-29%	1 968	2 296	2 624

Source : CNCC

Au 4<sup>e</sup> trimestre 2025, les coûts de transport maritime des camions et autres engins lourds à destination des ports camerounais a globalement baissé dans les principaux ports d'embarquement. Pour les engins lourds expédiés depuis Anvers, le coût moyen s'établit à 3,230 millions de FCFA, en baisse de 18% par rapport au 4<sup>e</sup> trimestre 2024, avec une dispersion marquée des tarifs, 25% des expéditions dépassant 4,439 millions de FCFA.

S'agissant des camions, les tendances sont également contrastées. À Anvers, le coût moyen recule de 10% pour atteindre 1,674 million de FCFA, avec une certaine hétérogénéité des prix. Au port de Hambourg, les tarifs diminuent plus fortement (-29%), passant de 3,365 à 2,388 millions de FCFA, dans un contexte de relative homogénéité, la moitié des expéditions se situant en dessous de 2,296 millions de FCFA et 75% en dessous de 2,624 millions de FCFA.

## DELAIS DE PASSAGE PORTUAIRE DE MARCHANDISES

### Délai de passage portuaire de marchandises conteneurisées

Tableau 4 : Délai de passage portuaire des conteneurs à destination du port de Douala (en jours)

	juil-25	août-25	sept-25	T3 2025	oct-25	nov-25	déc-25	T4 2025
Moyenne	19,9	16,8	17,8	18,2	17,5	21,5	20,0	19,7
Variation					-12,1%	27,8%	12,2%	8,2%
1 <sup>er</sup> Quartile	8	7	7	8	8	11	9	9
2 <sup>e</sup> Quartile	13	12	12	12	12	17	14	14
3 <sup>e</sup> Quartile	26	21	23	24	21	28	28	26
Au plus 11 jrs	40%	47%	47%	44%	45%	26%	38%	36%
Au plus 15 jrs	55%	63%	61%	59%	62%	43%	56%	53%

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

Au cours du 4<sup>e</sup> trimestre 2025, le délai moyen de passage des conteneurs à l'import au port de Douala s'établit à 19,7 jours, en hausse d'une journée et demi par rapport au trimestre précédent.

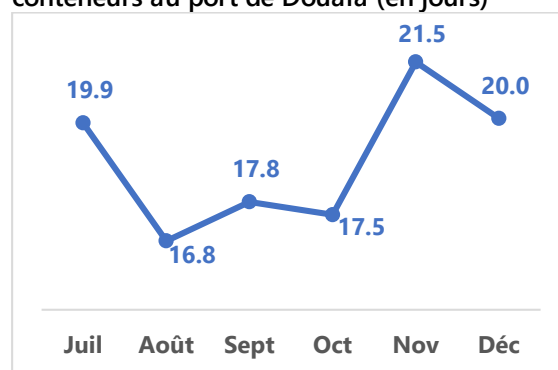
L'analyse mensuelle révèle des performances contrastées. En effet, le mois d'octobre enregistre une amélioration notable avec un délai moyen de 17,5 jours, inférieur à la moyenne du trimestre précédent. En revanche, la situation se détériore fortement en novembre, avec un pic à 21,5 jours, avant de se stabiliser en décembre à 20 jours, un niveau toutefois supérieur à celui observé au 3<sup>e</sup> trimestre 2025.

Concernant la distribution des délais, l'analyse des quartiles met en évidence une dégradation globale. En effet, au 4<sup>e</sup> trimestre 2025, environ 75% des conteneurs sont sortis en 26 jours ou

moins, contre 24 jours au 3<sup>e</sup> trimestre 2025.

Par ailleurs, la part des conteneurs sortis au-delà de 11 jours s'améliore, passant de 44% au 3<sup>e</sup> trimestre 2025 à 36% au trimestre suivant. En revanche, la proportion de conteneurs sortis au-delà de 15 jours demeure élevée (53% contre 59% au 3<sup>e</sup> trimestre).

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



Source : RTC

## Délai de passage portuaire de véhicules

**Tableau 5 :** Délai moyen de passage portuaire des véhicules au parc automobile TMFD (en jours)

	oct-24	nov-24	déc-24	T4 2024	oct-25	nov-25	déc-25	T4 2025
Moyenne	13,6	14,9	16,2	14,8	18,0	18,9	19,1	18,7
Variation					32,4%	26,8%	17,9%	26,4%
1 <sup>er</sup> Quartile	8	9	9	9	10	10	10	10
2 <sup>e</sup> Quartile	10	11	11	11	14	15	15	15
3 <sup>e</sup> Quartile	16	17	18	17	23	23	23	23
Au plus 11 jrs	61%	50%	52%	55%	40%	36%	33%	36%

Source : Terminal Mixte Fruitier de Douala (TMFD)

Au 4<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 18,7 jours, soit quatre jours de plus qu'au 4<sup>e</sup> trimestre 2024. Cette dégradation s'accompagne d'un recul du respect du délai réglementaire de 11 jours, la proportion de véhicules sortis

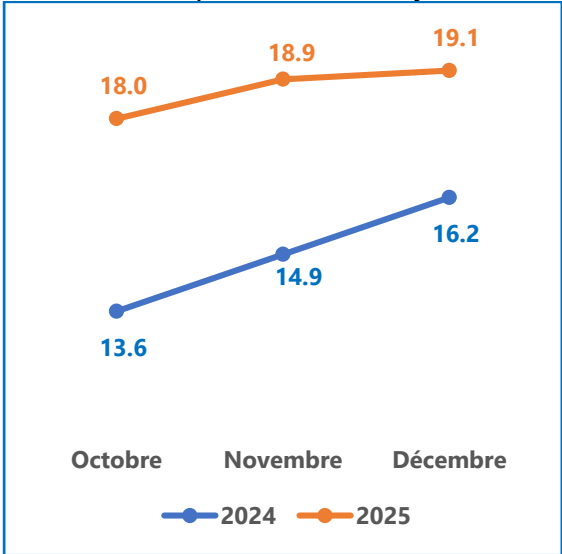
sans pénalité passant de 55% au 4<sup>e</sup> trimestre 2024 à 36% au 4<sup>e</sup> trimestre 2025.

L'analyse mensuelle met en évidence une progression continue des délais tout au long du trimestre. En octobre 2025, le délai moyen atteint 18,0 jours contre 13,6 jours un an plus tôt, puis augmente à 18,9 jours en novembre contre 14,9 jours en 2024, avant de culminer à 19,1 jours en

décembre, contre 16,2 jours un an auparavant. Cette évolution confirme une tendance haussière continue et traduit une dégradation progressive des conditions de séjour au parc automobile.

Parallèlement, les indicateurs de distribution confirment un allongement généralisé des délais. Ainsi, la durée en dessous de laquelle se situe la moitié des véhicules passe de 11 à 15 jours entre le 4<sup>e</sup> trimestre 2024 et le 4<sup>e</sup> trimestre 2025. De même, les 25 % de véhicules les plus pénalisés voient leur durée dépasser désormais 23 jours contre 17 jours un an plus tôt.

**Graphique 5 :** Délai moyen de passage mensuel des véhicules au port de Douala (en jours)



Source : TMFD