RÉPUBLIQUE DU CAMEROUN
Paix-Travail-Patrie
*****
MINISTERE DES TRANSPORTS

REPUBLIC OF CAMEROON
Peace-Work-Fatherland
*****
MINISTRY OF TRANSPORT

Version Française

TRANSTAT 2025

Annuaire Statistique des Transports

Vers un système de transport plus performant et intégré

2025

EDITION OFFICIELLE

MINISTÈRE DES TRANSPORTS

S.E.M. Paul BIYA

Président de la République du Cameroun

President of the Republic of Cameroon

M. Joseph DION NGUTE
Premier Ministre, Chef du Gouvernement
Prime Minister, Head of Government

M. Jean Ernest MASSENA NGALLE BIBEHE
Ministre des Transports
Minister of Transport

M. NJOYA ZAKARIAOU
Ministre Délégué auprès du Ministre des Transports
Minister Delegate to the Minister of Transport

SOMMAIRE

SOMMAIRE iii
EQUIPE DE PRODUCTION v
AVANT PROPOS vi
SIGLES, ABREVIATIONS ET SIGNES CONVENTIONNELS vii
GLOSSAIRES viii
LISTE DES TABLEAUX ix
LISTE DES GRAPHIQUES xii
LISTE DES FIGURES xiii
INTRODUCTION GENERALE 1
NOTE METHODOLOGIQUE 2
1. Objet et portée de l'annuaire 2
2. Cadre institutionnel de production 2
3. Processus d'élaboration 2
3.1. Travaux préparatoires 2
3.2. Collecte des données 2
3.3. Traitement et validation des données 2
3.4. Élaboration et diffusion 3
4. Contraintes rencontrées 3
5. Utilité et finalité 3
CHAPITRE 1 : APERÇU GENERAL DU SOUS-SECTEUR DES TRANSPORTS 4
I.1. Missions, organisation et politique sectorielle du Ministère des Transports 4
I.1.1. Les missions du MINT 4
I.1.2. Organisation et politique sectorielle du MINT 5
I.2. Bilan synthétique des réalisations 2020-2025 par sous-secteur des Transports 7
I.2.1. Développement des infrastructures portuaires et fluviales 7
I.2.2. Développement des infrastructures aéroportuaires 8
I.2.3. Développement des infrastructures ferroviaires 9
I.2.4. Amélioration de l'offre et les services des transports routiers 10
I.2.5. Développement des infrastructures météorologiques 11
I.3. Analyse de l'avancement global 2020-2025 et perspective 2026-2030 12
I.3.1. Progrès réalisés sur la période 2020–2025 12
I.3.2. Perspectives 2026–2030 : priorités stratégiques par domaine 13
I.3.3. Lecture synthèse de cohérence et implication opérationnelle 15
I.4. Tendances générales du trafic et de la mobilité 15
I.4.1. Tendances statistiques du domaine aérien 15
I.4.2. Quelques tendances statistiques du domaine maritime 18
I.4.3. Quelques tendances statistiques du domaine ferroviaire 20
I.4.4. Quelques tendances statistiques des critères de performance du domaine routier 21
I.4.5. Analyse stratégique intégrée des corridors 27
CHAPITRE 2 : TRANSPORT AERIEN 31
II.1 Récapitulatifs des données du domaine aérien 31
CHAPITRE 3 : TRANSPORT FERROVIAIRE 47
III.1 Récapitulatifs des données statistiques du domaine ferroviaire 47
CHAPITRE 4 : TRANSPORT MARITIME ET PORTUAIRE 55
IV.1. Récapitulatifs des données statistiques du domaine maritime 55
CHAPITRE 5 : TRANSPORT ROUTIER 67
V.1. Récapitulatifs des données statistiques du domaine du transport routier 67
CHAPITRE 6 : SECURITE ROUTIERE 76

VI.1 Récapitulatifs des données statistiques du sous-domaine sécurité routière..... 76
CHAPITRE 7 : METEOROLOGIE NATIONALE..... 81
VII.1. Réseau national de stations météorologiques 83
VII.2. Observations climatiques..... 85
VII.2.1. Analyse des températures et précipitations de l'année 2025..... 85
VII.2.2. Analyse des températures et précipitations de l'année 2024..... 87
VII.2.3. Analyse des températures et précipitations de l'année 2023..... 89
VII.2.4. Analyse des températures et précipitations de l'année 2022..... 91
VII.2.5. Analyse des températures et précipitations de l'année 2021..... 93
VII.2.6. Analyse des températures et précipitations de l'année 2020..... 95
VII.3. Phénomènes météorologiques extrêmes 96
VII.4. Services météorologiques appliqués aux transports 96
ANNEXES..... I
TABLE DES MATIERES IV

EQUIPE DE PRODUCTION

- **SUPERVISION GENERALE**

  M. Jean Ernest Massena NGALLE BIBEHE, Ministre des Transports.

  M. Zakariaou NJOYA, Ministre Délégué auprès du Ministre des Transports.

- **COORDINATION GENERALE**

  M. MVEIMANI SOMBO AMBA, Secrétaire général du Ministère des Transports.

- **SUPERVISION TECHNIQUE**

  M. Joseph Roger NGIDJOI BEA, Chef de la Division des Etudes, de la Planification, de la Programmation et de la Coopération (DEPPCO).

- **COORDINATION TECHNIQUE**

  M. Boniface Ngah EPO, Chef de la Cellule des Etudes et de Statistiques (CES).

- **EQUIPE TECHNIQUE**

  Mme. Léopoldine NGONO ELOUNDOU Epse ESSIMI, Chef de la Division de l'Aviation Civile (DAC).

  M. Claude MISSE NTONE, Directeur des Transports Ferroviaires (DTF).

  M. Divine NKENDONG MBAMOME, Directeur des Transports Routiers (DTR).

  M. Éric Benoit DIKANDA, Directeur des affaires Générales (DAG).

  M. Jean NLEND, Directeur des Affaires Maritimes et des Voies Navigables (DAMVN).

  M. Simplice TCHINDA TAZO, Directeur de la Météorologie Nationale (DMN).

  M. Robert ASANYA, Chef de la Cellule de la Traduction (CELTRAD)

  M. Jules Médard NANA DJOMO, Chargé d'Etudes Assistant N°1 (CES).

  Mme NANA NJOMO Rastele épse MENGUE, Chargé d'Etudes Assistant N°2 (CES).

  Mme PAFOYOM MEFIRE Aïchetou, Chargé d'Etudes Assistant N°3 (CES).

  Mme. ANGOUNOU ATANGANA Hardy Darnelle, Cadre à la Cellule des Etudes et de Statistiques (CES).

  M. NJIGNET Alexandre, Chargé d'Etudes Assistant N°1 Cellule de la Prospective, de la Planification et de de la Programmation (CPPP).

  Mme. DJENGOUN TCHOUAFUET Drusille Stella, Cadre à la Cellule des Etudes et de Statistiques (CES).

  Mme. ZOBA NGA Martine. Grace, Agent d'appui à la DEPPCO.

  M. GWETH NDENGA Nicolas, Agent d'appui à la DEPPCO.

AVANT PROPOS

Le secteur des transports occupe une place stratégique dans la dynamique de croissance et de transformation structurelle de l'économie camerounaise. En tant que vecteur d'intégration territoriale, de compétitivité économique et de mobilité des personnes et des biens, il constitue un levier déterminant pour l'atteinte de l'objectif d'émergence du Cameroun à l'horizon 2035.

Depuis 2014, le Ministère des Transports met à la disposition des décideurs publics, des partenaires techniques et financiers, des chercheurs et des opérateurs économiques l'Annuaire Statistique du Secteur des Transports (TRANSTAT). Cette publication annuelle s'est progressivement affirmée comme un instrument de référence pour l'analyse des performances sectorielles, en garantissant la disponibilité de données fiables, actualisées et conformes aux standards nationaux et internationaux.

L'édition 2025 de l'Annuaire Statistique du Secteur des Transports (TRANSTAT 2025) couvre la période 2014–2024 et propose une lecture décennale des évolutions observées dans les sous-secteurs aérien, maritime, routier, ferroviaire et météorologique. Cette perspective temporelle permet d'apprécier avec rigueur l'évolution des indicateurs clés relatifs au trafic, à la mobilité, aux infrastructures, à la sécurité et aux dynamiques climatiques, tout en renforçant la cohérence et la continuité de la production statistique sectorielle.

Cet annuaire comprend notamment :

- un panorama des principales réalisations du secteur sur la période 2020–2025, assorti d'une analyse des tendances générales en matière de trafic et de mobilité ;
- des statistiques détaillées relatives aux différents modes de transport (aérien, maritime, routier et ferroviaire), incluant des données spécifiques sur la sécurité routière ;
- un chapitre consacré à la météorologie nationale, mettant en évidence les tendances climatiques et leurs incidences sur les activités de transport.

Conformément au décret organique n° 2012/250 du 1er juin 2012, le Ministère des Transports poursuit la modernisation de son système d'information afin d'assurer une meilleure centralisation et harmonisation des données issues des organismes sous tutelle et partenaires du secteur.

TRANSTAT 2025 constitue un outil d'aide à la décision, de suivi et d'évaluation des politiques publiques, ainsi qu'une source d'information stratégique pour la recherche et l'investissement. Il contribue au renforcement de la transparence, de la gouvernance et de la performance du secteur des transports.

Je remercie l'ensemble des administrations et partenaires ayant contribué à la production de cette édition. Puisse TRANSTAT 2025 éclairer les décisions stratégiques et soutenir la mise en œuvre d'actions concrètes au service du développement durable de notre Nation.

Le Ministre des Transports

SIGLES, ABREVIATIONS ET SIGNES CONVENTIONNELS

ADC	*Aéroports Du Cameroun*
APN	*Autorité Portuaire Nationale*
ASECNA	*Agence pour la Sécurité de la Navigation Aérienne en Afrique et à Madagascar*
BGFT	*Bureau de Gestion du Fret Terrestre*
Camair-Co	*Cameroon Airlines Corporation*
CCAA	*Cameroon Civil Aviation Authority*
CAMRAIL	*Cameroon Railways Corporation*
CCOOP	*Cellule de la Coopération*
CES	*Cellule des Etudes et des Statistiques*
CNIC	*Chantier Naval et Industriel du Cameroun*
CNCC	*Conseil National des Chargeurs du Cameroun*
CPPP	*Cellule de la Prospective, de la Planification et de la Programmation*
DAG	*Direction des Affaires Générales*
DMN	*Direction de la Météorologie Nationale*
DAMVN	*Direction des Affaires Maritimes et des Voies Navigables*
DTF	*Direction des Transports Ferroviaires*
DTR	*Direction des Transports Routiers*
DAC	*Division de l'Aviation Civile*
DEPPCO	*Division des Etudes, de la Planification, de la Programmation et de la Coopération*
DSCE	*Document Stratégie de Croissance et de l'emploi*
EVP	*Equivalent Vingt Pieds*
FCFA	*Franc de la Communauté Financière Africaine*
GUCE	*Guichet Unique des Opérations du Commerce Extérieur*
HTT	*High Tech Telesoft*
INS	*Institut National de la Statistique*
ISPS	*International Standard for Port Security*
MINREX	*Ministère des Relations Extérieures*
PAD	*Port Autonome de Douala*
PAK	*Port Autonome de Kribi*
PAL	*Port Autonome de Limbé*
PIB	*Produit Intérieur Brut*
PTAC	*Poids Total autorisé en Charge*
SED	*Secrétariat d'Etat à la Défense chargé de la Gendarmerie Nationale*
SIS	*Système d'Informations Statistiques*
SGDD	*Système Général de Diffusion des Données*
SND30	*Stratégie Nationale de Développement 2020-2030*
SNDS	*Stratégie Nationale de Développement de la Statistique*
SNIS	*Système National d'Information Statistique*
OACI	*Organisation de l'Aviation Civile Internationale*
OMI	*Organisation Maritime Internationale*
OMM	*Organisation Mondiale de la Météorologie*
NPI	*Nouveau Pays Industrialisé*
%	*Pourcentage*
-	*Résultat rigoureusement nul*
…	*Résultat non disponible*
///	*Somme non justifiée*

GLOSSAIRES

Au sens l'annuaire statistique, les terminologies suivantes sont définies ainsi qu'il suit :

- **Catégories de permis de conduire**

A1 : Catégorie de permis pour les cyclomoteurs et vélomoteurs dont la cylindrée est comprise entre 50 et 125 cm3.

A : Catégorie de motocyclette avec ou sans side-car, tricycle à moteur de plus de 125 cm3 de cylindrée.

B : Catégorie de permis pour les véhicules automobiles de moins de 10 places et dont le PTAC n'excède pas 3500 kg.

C : Catégorie de permis pour les véhicules automobiles à marchandises dont le PTAC excède 3500 kg.

D : Catégorie de permis pour les véhicules automobiles de transports de personnes de plus de 09 places.

E : Catégorie de permis pour les véhicules des catégories B, C ou D attelés d'une remorque dont le PTAC excède 750kg.

F : Catégorie de permis pour les véhicules de la catégorie B spécialement aménagés pour les infirmes.

- **Catégories des accidents**

Accidents interurbains : Accidents de circulation survenus les axes reliant les villes et constatés par la gendarmerie.

Accident intra urbain : Accident de circulation survenu à l'intérieur de la ville et constaté par la sureté nationale.

Chargeur : Personne physique ou morale confiant une marchandise à acheminer à un transporteur pour le compte d'autrui. Les chargeurs sont les détenteurs et expéditeurs du fret.

Conteneur : Carrosserie (caisse métallique) mobile et intermodale, de dimensions normalisées par ISO (international standard organisation), munie de pièces de coins pour en faciliter la préhension et l'arrimage. Les longueurs les plus représentées sont 20 pieds et 40 pieds, mais ces dimensions sont en cours d'évolution. C'est un outil de transport utilisé pour le transport de marchandises.

Corridor : Couloir de transport dont la fonction première est d'assurer une liaison entre les grands points d'articulation d'un réseau de transport. Un corridor est un axe d'échange routier à caractère spécifique.

Equivalent vingt de pieds (EVP) : Mesure de capacité nominale équivalente à un conteneur de 20 pieds de long, utilisée pour caractériser les trafics par conteneurs de diverses dimensions. Un conteneur de 40 pieds ISO normalisé correspond à 2 EVP/TEU.

Fret : Chargement d'un navire, d'un avion, d'un train ou d'un véhicule de marchandises.

Port de transit : Port par lequel les chargeurs camerounais peuvent expédier leurs marchandises à destination et en provenance des marchés mondiaux.

Trafic ferroviaire : Ensemble des flux de marchandises au départ et à destination du Cameroun par voie ferroviaire.

Trafic maritime : Ensemble des flux de marchandises au départ et à destination du Cameroun par voie maritime.

Trafic routier : Ensemble des flux de marchandises au départ et à destination du Cameroun par voie routière.

Transport international : Activité de transport qui consiste à transporter des marchandises entre deux (02) pays. On distingue le transport international de marchandises par mer, par route et par fer.

LISTE DES TABLEAUX

Tableau 1 : Evolution du trafic aérien de passagers (en nombre) par type de vols, 2016-2024.... 31
Tableau 2 : Evolution du trafic aérien de marchandises (arrivées, en tonne) par type de vols, 2016-2024 33
Tableau 3 : Evolution du trafic aérien de marchandises (départs, en tonne) par type de vols, 2016-2024 35
Tableau 4 : Mouvements d'avions (atterrissages et décollages de vols, en nombre) par aéroport, 2016-2024 37
Tableau 5 : Evolution du trafic aérien (en nombre) à l'aéroport de MAROUA SALACK, 2016-2024 38
Tableau 6 : Evolution du trafic aérien à l'aéroport de Yaoundé, 2016-2024 39
Tableau 7: Evolution du trafic aérien à l'aéroport de Douala, 2016-2024 40
Tableau 8: Evolution du trafic aérien global au Cameroun (MAROUA SALAK, YAOUNDE ET DOUALA), 2016-2024 41
Tableau 9 : Évolution du trafic aérien global au Cameroun 2019-2024 42
Tableau 10 : Nombre de vols cargos et nombre de compagnies par aéroport, 2018-2022..... 43
Tableau 11 : Nombre de vols selon le sens et l'aéroport, 2019-2024..... 43
Tableau 12 : Nombre de vols selon le type et l'aéroport, 2019-2024 44
Tableau 13 : Nombre de vols selon le sens et le type de vol, 2019-2024 44
Tableau 14 : Flux des marchandises par aéroport, 2016-2024..... 45
Tableau 15 : Nombre de passagers transportés par aéroports et par compagnie aérienne, 2016-2024 46
Tableau 16 : Evolution du nombre de matériels, 2014-2024..... 47
Tableau 17 : Evolution du degré de productivité, 2014-2024 47
Tableau 18 : Evaluation du nombre de passagers à niveau, 2014-2024..... 48
Tableau 19 : Enquête de satisfaction, 2014-2024 48
Tableau 20 : Evolution du trafic global du secteur ferroviaire au Cameroun entre 2014 et 2024 . 49
Tableau 21 : Evolution du trafic marchandises, par voie ferroviaire au Cameroun entre 2014 et 2024 49
Tableau 22 : Evolution du trafic voyageur par ligne entre 2014 et 2024..... 50
Tableau 23 : Evolution du trafic voyageur par voie ferroviaire entre 2014 et 2024 51
Tableau 24 : Evolution du trafic marchandises par type de marchandises en tonne (1000T) entre 2014 et 2024 51
Tableau 25 : Evolution du trafic voyageur (trains semi-directs et omnibus) nombre de voyageurs en milliers entre 2014 et 2024 52
Tableau 26 : Parc du matériel roulant, 2014-2024 53
Tableau 27 : Evolution du trafic marchandises, 2016-2024..... 53
Tableau 28 : Evolution du trafic ferroviaire de marchandises par gare (en tonnes) entre 2018 et 2024 54
Tableau 29 : Manutention des navires au port autonome de Douala, 2016-2024 55
Tableau 30 : Certaines procédures relatives au code ISPS du PAD, 2016-2024..... 55
Tableau 31 : Manutention des navires au port autonome de Kribi, 2018-2024 55
Tableau 32 : Certaines procédures relatives au code ISPS du PAK, 2018-2024..... 55
Tableau 33 : Evolution du trafic portuaire du PAD, 2016-2024..... 56

Tableau 34 : Evolution du trafic portuaire du PAK, 2018-2024 57
Tableau 35 : Trafic marchandises conteneurisées (en tonne et en nombre) au Port de Douala, 2016-2024 58
Tableau 36 : Trafic marchandises conteneurisées (en tonne et en nombre) au Port de KRIBI, 2018-2024 58
Tableau 37 : Structure du trafic par grandes familles de produits au Port de Douala, 2016-2024 58
Tableau 38 : Structure du trafic par grandes familles de produits au Port de Kribi, 2018-2024.... 59
Tableau 39 : Trafic cabotage du Port de Douala, 2016-2024 59
Tableau 40 : Evolution en tonne des importations des produits alimentaires et boissons au Port de Douala, 2016-2024 60
Tableau 41 : Indicateurs de rendement du Port de Douala, 2016-2024 61
Tableau 42 : Indicateurs de rendement du Port de KRIBI, 2016-2024 61
Tableau 43 : Trafic du TCHAD transitant par le Port de Douala, 2016-2024 62
Tableau 44 : Trafic de la RCA transitant par le Port de Douala, 2016-2024 62
Tableau 45 : Trafic des conteneurs au Port de Douala, 2016-2024 63
Tableau 46 : Trafic des conteneurs au Port de KRIBI, 2018-2024 63
Tableau 47 : Evolution en tonne des produits chimiques et pharmaceutiques au Port de Douala, 2016-2024 64
Tableau 48 : Evolution des exportations des bois au Port de Douala, 2016-2024 64
Tableau 49 : Evolution des exportations des produits agricoles au port de Douala, 2016-2024 .. 64
.Tableau 50 : Evolution des exportations des produits alimentaires et boissons au Port de Douala, 2016-2024 65
Tableau 51 : Evolution des exportations des produits agricoles au port de KRIBI, 2018-2024 65
Tableau 52 : Evolution en tonnes des importations des produits alimentaires et boissons au port de Kribi, 2018-2024 66
Tableau 53 : Véhicules nouvellement immatriculés 2014-2024 67
Tableau 54: Nombre de véhicules immatriculés par région et par type d'énergie, 2014-2024 67
Tableau 55: Nombre de véhicules immatriculés par région et par Age, 2014-2024 69
Tableau 56 : Evolution (en nombre) de la répartition des véhicules ré immatriculés par âge entre 2016 et 2024 71
Tableau 57: Evolution de la répartition des véhicules nouvellement immatriculés (en nombre) par année et par type d'énergie entre 2016 et 2024 71
Tableau 58: Nombre de cartes bleues et licences de transport délivrées par régions entre 2014 et 2024 72
Tableau 59: Evolution de la répartition des nouvelles immatriculations de motos par type entre 2016 et 2024 73
Tableau 60 : Nombre de nouvelles immatriculations de motos par région entre 2016 et 2024..... 74
Tableau 61 : Récapitulatif des indicateurs des infrastructures routiers 74
Tableau 62 : Evolution du nombre de postes de pesage par Région 75
Tableau 63 : Récapitulatif de quelques indicateurs de sécurité routière, 2020-2024, (en nombre) 76
Tableau 64 : Quelques actions de sensibilisation 2020-2024, (en nombre) 77
Tableau 65 : Nombre d'agréments délivrés, 2020-2024 77
Tableau 66 : Nombre de certificats de visites techniques annuels délivrés par région entre 2020 et 2024 78

Tableau 67 : Récapitulatif des accidents de circulation (en nombre) sur les axes intra-urbains par région entre 2018 et 2024 78
Tableau 68 : Récapitulatif du nombre de blessés lors d'accidents sur les axes intra-urbains par région et par sexe entre 2018 et 2024..... 79
Tableau 69 : Récapitulatif des victimes (décédés) (en nombre) sur les axes intra-urbains par région et par sexe, 2018-2024 80
Tableau 70 : Évolution du nombre de stations météorologiques par région..... 84
Tableau 71 : Évolution du nombre de stations météorologiques par année entre 2014 et 2024 .. 84
Tableau 72 : Récapitulatif des phénomènes extrêmes enregistrés entre 2020 et 2025, (en nombre) 96
Tableau 73 : Nombre de bulletin météorologiques produit au PAD et AU PAK entre 2020 et 2025 96
Tableau 74 : Évolution du niveau moyen de la pluviométrie annuelle par région en réalisation.. 97
Tableau 75 : Évolution de la température moyenne annuelle de l'air par zone climatique en prévision et réalisation 97
Tableau 76 : Évolution du niveau moyen du vent au sol par année par nature et par zone climatique en prévision et réalisation 97
Tableau 77 : Évolution de la production de bulletins météorologiques par type et par année..... 98

LISTE DES GRAPHIQUES

Graphique 1 : Evolution du trafic aérien de passagers (en nombre) par type de vols, 2018-2024 16
Graphique 2 : Trafic passagers (en %) par type de vols en 2024 16
Graphique 3 : Évolution du trafic global de passagers (en nombre) au Cameroun (MAROUA SALAK, YAOUNDE et DOUALA), 2016-2024 16
Graphique 4 : Evolution du trafic global des marchandises transitant par cargo, 2016-2024 16
Graphique 5 : Flux global des marchandises (Import/Export) au Cameroun (en tonnes), 2016-2024 17
Graphique 6 : Procédures relatives au code ISPS et évolution des accidents de navires, 2016-2024 18
Graphique 7 : Evolution du trafic conteneurisé au Port de Douala, 2016-2024 19
Graphique 8 : Evolution du trafic conteneurisé au Port de KRIBI, 2016-2024 19
Graphique 9 : Nombre d'infrastructures et matériels ferroviaires entre 2014 et 2024 20
Graphique 10 : : Evolution du degré de productivité entre 2014 et 2024 21
Graphique 11 : Nombre de véhicules immatriculés par sexe, 2018-2022 21
Graphique 12 : Véhicules nouvellement immatriculés par année et par Age, 2018-2022 22
Graphique 13 : Véhicules en circulation par année et par Age, 2018-2022 22
Graphique 14 : Auto-écoles nouvellement créées par sexe, 2018-2022 23
Graphique 15 : Evolution du nombre de permis de conduire par sexe, 2018-2022 23
Graphique 16 : Courbe évolutive du trafic routier de marchandises sur le corridor de transit Douala-N'Djamena de 2020-2024 24
Graphique 17 : Evolution du mouvement de véhicules et du tonnage sur le corridor de transit Douala-N'Djamena de 2020-2024. 24
Graphique 18 : Courbe évolutive du trafic routier de marchandises sur le corridor de transit Douala-Bangui de 2020-2024 24
Graphique 19 : Evolution du mouvement de véhicules et du tonnage sur le corridor de transit Douala-Bangui de 2020-2024. 24
Graphique 20 : Courbe évolutive du trafic routier de marchandises sur le corridor de transit Douala- Brazzaville de 2020-2024 25
Graphique 21 : Evolution du mouvement de véhicules et du tonnage sur le corridor de transit Douala- Brazzaville de 2020-2024 25
Graphique 22 : Courbe évolutive du trafic routier de marchandises sur le corridor de transit Douala- Libreville de 2020-2024 25
Graphique 23 : Evolution du mouvement de véhicules et du tonnage sur le corridor de transit Douala- Libreville de 2020-2024. 25
Graphique 24 : Courbe évolutive du trafic routier de marchandises sur le corridor de transit Douala- Bata de 2020-2024 26
Graphique 25 : Evolution du mouvement de véhicules et du tonnage sur le corridor de transit Douala- Bata de 2020-2024 26
Graphique 26 : Courbe évolutive du trafic routier de marchandises sur le corridor de transit Cameroun-Nigeria de 2020-2024 26
Graphique 27 : évolution du mouvement de véhicules et du tonnage sur le corridor de Cameroun-Nigeria de 2020-2024 26
Graphique 28 : Evolution du nombre d'accidents et de victime de la circulation routière sur les axes intra-urbains au Cameroun entre 2020 et 2024 27
Graphique 29 : Courbe évolutive du nombre de stations météorologiques par année entre 2014 et 2024 83
Graphique 30 : Évolution du nombre de stations météorologiques par année entre 2014 et 2024 83

LISTE DES FIGURES

Figure 1 : Variation temporelle de la Température moyenne mensuelle pour les années 2023, 2024 et 2025 pour quelques stations du réseau d'observation de la DMN 85
Figure 2 : Distribution spatiale des précipitations (mm) – année 2025 86
Figure 3 : Anomalies pluviométriques en 2025 (réseau d'observation de la DNM – Cameroun) .. 86
Figure 4 : Temperature Moyenne en 2024 87
Figure 5 : Anomalie de température (2001–2024) – Cameroun 87
Figure 6 : Distribution spatiale des précipitations (mm) – 2024 87
Figure 7 : Présentation graphique des cumuls de précipitations par station. 88
Figure 8 : Anomalie des précipitations pour l'année 2024 d'après les données du réseau d'observation de la Direction de la Météorologie Nationale (DMN) 88
Figure 9 : Anomalie de température en 2023. 89
Figure 10 : Anomalie de température du 2001 à 2023 89
Figure 11 : Distribution spatiale de précipitation 89
Figure 12 : Présentation graphique de total de précipitation par station. 90
Figure 13 : Anomalie de précipitations annuelle par stations 90
Figure 14 : Anomalie de précipitations en 2023 avec les données du réseau d'observations de la DMN 90
Figure 15 : Température moyenne 2022 91
Figure 16 : Évolution de la température sur les 23 dernières années (2001–2024) 91
Figure 17 : Représentation spatiale de la distribution des précipitations pour l'année 2022 91
Figure 18 : Présentation graphique des précipitations totales par station 92
Figure 20 : Anomalie annuelle des précipitations pour certaines stations 92
Figure 19 : Anomalies pluviométriques en 2022 (réseau d'observation de la DNM – Cameroun) 92
Figure 21 : Temperature moyenne pour 2021 93
Figure 22 : Variation de la température au cours des 21 dernières années 93
Figure 23 : Distribution spatiale des précipitations. 94
Figure 24 : Représentation des précipitations totales par station. 94
Figure 25 : Pluviométrie totale par station par rapport à la climatologie 94
Figure 26 : Observation et anomalie de température pour 2020 95
Figure 27 : Distribution spatiale des précipitations (mm) – 2020 95
Figure 28 : Des maisons d'habitations inondés dans Elig Edzoa, Yaounde, 26 Mars 2025 II
Figure 29 : Destruction des plantations (manioc, maïs, plantain, haricots…) par des fortes pluies, accompagnées de grêlons à Mezam, Nord-Ouest II
Figure 30 : Toît du Lycée de Ndokayo endommagé et emporté, Est, 25 Avril 2025 II
Figure 31: Destruction des arbres, des habitats et 2 blessés, 14 Octobre 2025 à Foumban (Njinka) II
Figure 32 : Inondation à Yaoundé (Post centrale), 19 Septembre 2025 III
Figure 33 : Inondations et difficulté de déplacement, 14 Octobre 2025 à Yaoundé III
Figure 34 : Destruction des arbres, des habitats et 2 blessés, 14 Octobre 2025 à Foumban (Njinka) III

INTRODUCTION GENERALE

Le secteur des transports constitue un pilier stratégique de la transformation structurelle du Cameroun. Dans le cadre de la Stratégie Nationale de Développement 2020-2030 (SND30), le pays ambitionne d'accéder au statut de « Nouveau Pays Industrialisé » à l'horizon 2035. A cet égard, la performance du système national de transport conditionne directement la compétitivité de l'économie, l'attractivité des investissements et la fluidité des chaînes de valeur.

Toutefois, dans un contexte international marqué par l'intensification des flux logistiques, les chocs géopolitiques et la volatilité des marchés, le secteur fait face à des défis structurels majeurs notamment : la modernisation des infrastructures, la réduction des coûts logistiques, l'amélioration de la sécurité, l'intégration multimodale et la réduction des disparités territoriales. Le désenclavement des zones intérieures, la consolidation des corridors stratégiques reliant le Cameroun aux pays de la CEMAC et l'équilibre entre les dynamiques régionales constituent des enjeux centraux pour un développement harmonieux du territoire.

Pour répondre à ces défis, la Stratégie intégrée des Infrastructures de Transport Multimodal (S2ITM) complète la planification nationale en structurant l'action publique autour de priorités claires : promouvoir le transport, la logistique et l'intermodalité comme moteurs de croissance ; mobiliser des financements durables afin de soutenir les investissements structurants ; et renforcer la gouvernance sectorielle pour améliorer la coordination institutionnelle, la transparence et l'efficacité opérationnelle.

La réussite de ces orientations dépend toutefois d'un dispositif robuste de suivi-évaluation. Dans une gouvernance moderne, la donnée statistique constitue le socle de la décision publique. La capacité à produire, harmoniser et diffuser des informations fiables, actualisées et comparables permet de transformer les données en indicateurs de performance, puis en décisions stratégiques éclairées. C'est dans cette logique que s'inscrit la modernisation du Système National d'Information Statistique (SNIS) et l'alignement au Système Général de Diffusion des Données (SGDD), renforçant la qualité, la cohérence et la crédibilité des statistiques nationales.

Sur le plan macroéconomique, l'économie camerounaise a enregistré un PIB cumulé de 161 000 milliards de FCFA entre 2019 et 2024, passant de 23 820 milliards de FCFA à 31 980 milliards de FCFA sur la période, malgré les effets de la pandémie de COVID-19 et des tensions internationales. Selon le Fonds monétaire international, le secteur des services représentait 54 % du PIB en 2023, confirmant le rôle structurant des activités tertiaires, dont le transport constitue une composante essentielle. Au quatrième trimestre 2024, la valeur ajoutée du secteur des transports a atteint 674 milliards de FCFA, illustrant sa contribution significative à la dynamique économique nationale.

Dans ce contexte, le Ministère des Transports s'est fixé trois objectifs stratégiques notamment : (i) consolider un cadre institutionnel et infrastructurel solide permettant de suivre l'évolution des échanges mondiaux ; (ii) développer un système de transport intégré, sûr et multimodal afin de réduire les coûts et les délais ; et (iii) moderniser la collecte, le traitement et la diffusion des données météorologiques, indispensables à la sécurité et à la résilience des activités de transport.

L'Annuaire Statistique des transporte (TRANSTAT 2025) s'inscrit pleinement dans cette dynamique de gouvernance fondée sur l'évidence empirique. Au-delà d'une simple compilation de données, il constitue un instrument structurant de pilotage stratégique. Il offre une consolidation harmonisée des statistiques relatives aux différents modes de transport (aérien, maritime, routier et ferroviaire), à la sécurité routière et à la météorologie nationale, tout en intégrant une note méthodologique et des perspectives analytiques.

En fournissant des séries statistiques fiables et comparables, TRANSTAT 2025 renforce la capacité d'anticipation, d'évaluation et de planification du secteur. Il se positionne ainsi comme un outil central de la gouvernance sectorielle, au service d'un système de transport performant, compétitif, inclusif et résilient, contribuant pleinement à la réalisation des objectifs de la SND30 et à la transformation durable de l'économie camerounaise.

NOTE METHODOLOGIQUE

1. Objet et portée de l'annuaire

L'Annuaire Statistique 2025 du Ministère des Transports (TRANSTAT 2025) a pour objectif de mettre à la disposition des décideurs publics, des partenaires techniques et financiers, des opérateurs économiques, des chercheurs et du grand public, des données statistiques fiables et actualisées relatives aux différents sous-secteurs des transports.

Les données publiées proviennent principalement des organismes et structures sous tutelles du Ministère des Transports (MINT), responsables de la production des informations sectorielles. L'annuaire vise à présenter l'évolution annuelle des principaux indicateurs du secteur, afin de renforcer le suivi des performances, l'évaluation des politiques publiques et l'appui à la planification stratégique.

2. Cadre institutionnel de production

La coordination technique de TRANSTAT 2025 a été assurée par la Cellule des Études et des Statistiques (CES), placée au sein de la Division des Études, de la Planification, de la Programmation et de la Coopération (DEPPCO) du Ministère des Transports (MINT).

La production des données repose principalement sur les services administratifs et les organismes sectoriels relevant du MINT. Les données macroéconomiques relatives à la contribution du sous-secteur des transports au produit intérieur brut (PIB) ainsi qu'aux indices des prix à la consommation proviennent de l'Institut National de la Statistique (INS).

3. Processus d'élaboration

L'élaboration de TRANSTAT 2025 s'est déroulée en quatre principales étapes : la préparation, la collecte, le traitement et la diffusion.

3.1. Travaux préparatoires

La phase préparatoire a consisté à :

- Identifier et répertorier les indicateurs statistiques pertinents relatifs aux différents sous-secteurs (aérien, routier, ferroviaire, maritime, météorologie et ressources humaines) ;
- Élaborer des fiches standardisées de collecte de données ;
- Rédiger et transmettre des correspondances officielles aux directions techniques et organismes partenaires du MINT.

Cette étape a permis d'harmoniser les définitions, les périodes de référence et les formats de transmission des données.

3.2. Collecte des données

Les données exploitées proviennent principalement de sources administratives.

Après l'envoi des lettres et fiches de collecte, la phase de collecte s'est déroulée de juin à octobre 2025. Elle a été conduite par la CES, avec l'appui des services techniques concernés. Des missions de suivi ont été effectuées auprès des entités sectorielles afin d'assurer l'exhaustivité et la qualité des informations recueillies.

3.3. Traitement et validation des données

Après la collecte, les données ont fait l'objet :

- d'un contrôle de cohérence interne ;
- d'une vérification des séries chronologiques ;
- d'une harmonisation des unités et des périodes de référence.

Les données validées ont été organisées sous forme de tableaux statistiques. Certains indicateurs ont été représentés graphiquement afin de faciliter la lecture et l'analyse des tendances.

3.4.Élaboration et diffusion

La structuration de l'édition 2025 s'inspire de celle de l'édition 2023, avec des ajustements visant à améliorer la lisibilité et la cohérence des informations publiées.

Le document comprend :

- une liste des sigles et abréviations ;
- un glossaire des principaux concepts ;
- la présente note méthodologique ;
- un aperçu général du secteur ;
- des chapitres statistiques consacrés aux transports aérien, routier, ferroviaire et maritime ;
- une section relative à la météorologie nationale.

La version imprimée est distribuée aux principales parties prenantes institutionnelles et demeure accessible auprès de la CES. Une version électronique est disponible sur le site officiel du MINT (www.mint.gov.cm).

4. Contraintes rencontrées

La principale difficulté observée dans le cadre de l'élaboration de TRANSTAT 2025 concerne la disponibilité partielle de certaines données pour la période de référence. Plusieurs organismes et services techniques n'ont pas pu fournir l'ensemble des informations relatives aux indicateurs identifiés.

Ces contraintes mettent en évidence la nécessité de renforcer la coordination statistique sectorielle, d'améliorer les mécanismes de remontée régulière des données administratives et de consolider les capacités institutionnelles en matière de gestion de l'information.

5. Utilité et finalité

TRANSTAT 2025 constitue un outil stratégique de suivi et d'analyse des performances du secteur des transports. Il permet :

- d'observer l'évolution des indicateurs sur plusieurs années ;
- d'évaluer l'impact des politiques publiques et des investissements ;
- de comparer les dynamiques entre sous-secteurs ;
- d'appuyer la prise de décision fondée sur des données probantes.

Au-delà de sa fonction descriptive, l'annuaire contribue à renforcer la culture de la performance, de la transparence et de la planification fondée sur les résultats dans le secteur des transports.

TRANSTAT 2025 s'affirme ainsi comme un instrument structurant de la gouvernance sectorielle, contribuant à améliorer la visibilité et la cohérence des performances du secteur des transports au Cameroun.

CHAPITRE 1 : APERÇU GENERAL DU SOUS-SECTEUR DES TRANSPORTS

I.1. Missions, organisation et politique sectorielle du Ministère des Transports

I.1.1. Les missions du MINT

Le Ministère des Transports (MINT) est chargé de l'élaboration, de la mise en œuvre et du suivi des politiques gouvernementales en matière de transports et de sécurité routière, conformément au décret n°2011/408 du 9 décembre 2011 portant organisation du Gouvernement. À ce titre, il assure la régulation, la coordination et la supervision de l'ensemble des sous-secteurs des transports (aérien, routier, ferroviaire, maritime et fluvial), ainsi que du domaine météorologique.

Ses principales missions peuvent être résumées ainsi qu'il suit :

- étudier et participer à l'élaboration des lois et règlements relatifs aux transports ;
- contribuer, en collaboration avec les administrations compétentes, à l'élaboration des textes relatifs à la sécurité et à la prévention routières ;
- veiller au développement harmonieux et intégré des différents modes de transport ;
- organiser et superviser le fonctionnement des transports aérien, routier, ferroviaire, maritime et fluvial;
- assurer la coordination des actions en matière de sécurité routière ;
- suivre l'exécution du plan sectoriel des transports ;
- contribuer à la formation et au renforcement des capacités du personnel du secteur ;
- assurer le suivi des activités de CAMRAIL.

Le MINT assure également la liaison avec l'Agence pour la Sécurité de la Navigation Aérienne en Afrique et à Madagascar (ASECNA) pour les questions relatives à la sécurité de la navigation aérienne. Il représente le Gouvernement auprès d'organisations spécialisées telles que l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI) et l'Organisation Maritime Internationale (OMI), garantissant l'alignement du cadre réglementaire national sur les standards internationaux.

Dans l'exercice de ses missions, le Ministère des Transports assure la tutelle technique sur les principales structures suivantes :

a. Sous-secteur portuaire et maritime

- Autorité Portuaire Nationale (APN) ;
- Port Autonome de Douala (PAD) ;
- Port Autonome de Kribi (PAK) ;
- Port Autonome de Limbe (PAL) ;
- Chantier Naval et Industriel du Cameroun (CNIC).

b. Sous-secteur aérien

- Aéroports Du Cameroun (ADC) ;
- Cameroon Civil Aviation Authority (CCAA);
- Cameroon Airlines Corporation (CAMAIR-Co).

c. Logistique et facilitation du commerce

- Conseil National des Chargeurs du Cameroun (CNCC)

d. Sous-secteur ferroviaire

Dans ce secteur le MINT suit les activités de CAMRAIL (Cameroon Railways)

Ces structures jouent un rôle déterminant dans la mise en œuvre opérationnelle de la politique sectorielle des transports. Par leur action coordonnée, elles contribuent au développement des

infrastructures, à la régulation des activités de transport et au renforcement de la compétitivité logistique nationale.

I.1.2. Organisation et politique sectorielle du MINT

I.1.2.1. Organisation du MINT

Le MINT est constitué de services centraux et de services déconcentrés.

Le Ministère des Transports est structuré autour de services centraux et de services déconcentrés, assurant à la fois la conception stratégique et la mise en œuvre opérationnelle des politiques publiques.

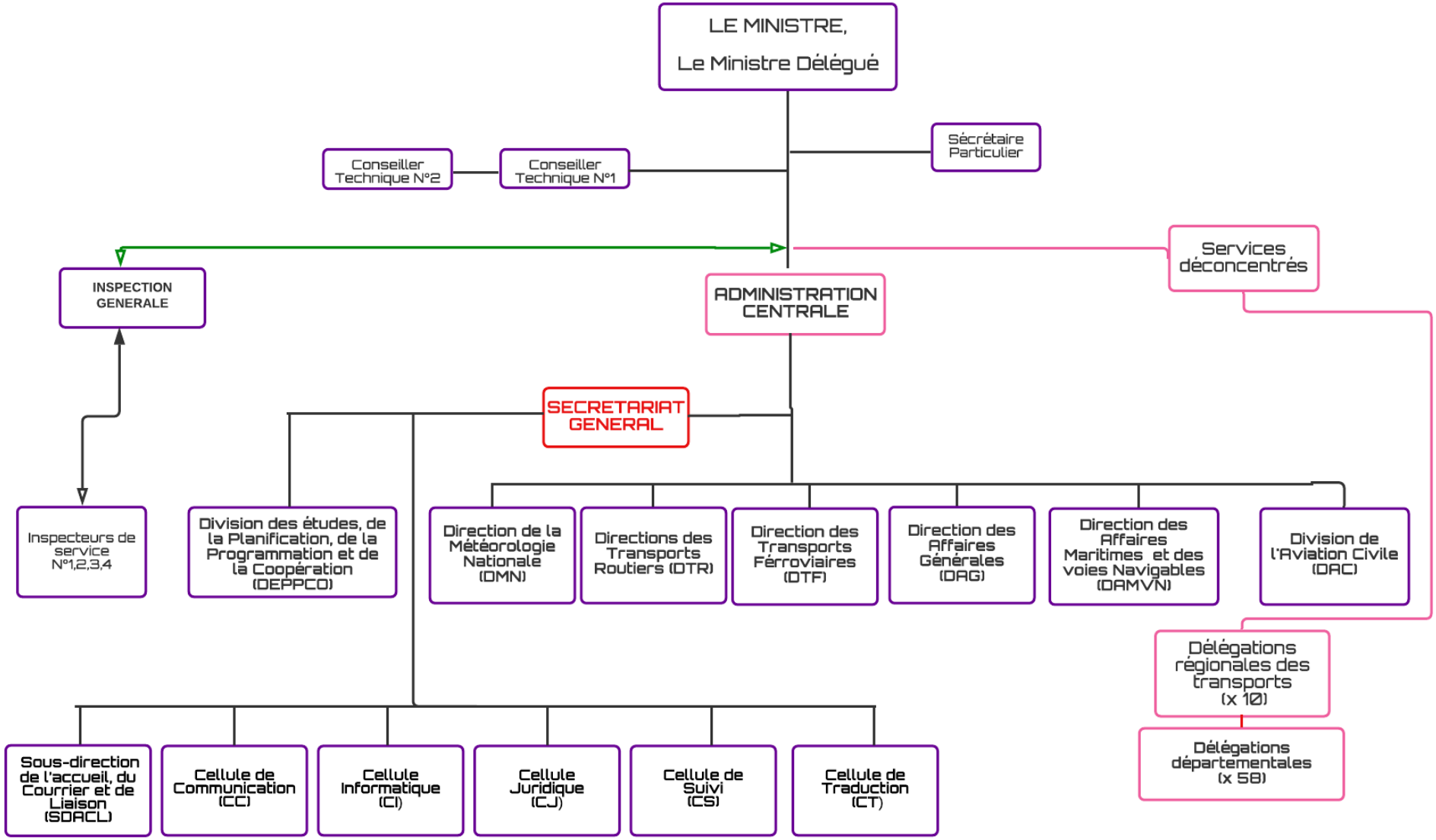
Les **services centraux**, basés à Yaoundé, comprennent les Cabinets du Ministre et du Ministre Délègue, le Secrétariat General, l'Inspections Générale, les directions techniques et les services d'appui. Ils sont chargés de la définition des orientations stratégiques, de l'élaboration des textes réglementaires, de la coordination sectorielle et du suivi-évaluation.

Les **services déconcentrés**, constitués des Délégations Régionales et Départementales des Transports, assurent l'exécution des missions du Ministère au niveau territorial. Les responsables de ces structures représentent le Ministre dans leurs circonscriptions respectives et veillent à l'application des textes réglementaires, au contrôle des activités de transport et à la mise en œuvre des actions de sécurité routière.

Cette organisation vise à garantir une gouvernance coordonnée, cohérente et territorialisée du secteur.

De manière explicite, l'organigramme du MINT se présente comme suit :

SCHEMA ORGANIQUE DU MINISTERE DES TRANSPORTS



I.1.2.2. Politique sectorielle du MINT

a. Cadre institutionnel et rôle du MINT

Le Ministère des Transports (MINT) est l'administration responsable de l'élaboration et de l'application des politiques publiques relatives aux transports (routier, ferroviaire, maritime/fluvial/lacustre et aérien) ainsi qu'à la sécurité routière. Dans un contexte marqué par la mondialisation des échanges, l'accélération des innovations technologiques, les exigences de compétitivité logistique et les enjeux de sécurité, le secteur des transports est appelé à adopter une approche stratégique renouvelée, mieux alignée sur les besoins des entreprises, des territoires et des populations.

b. Vision et ancrage stratégique

Compte tenu de la position géostratégique du Cameroun dans le Golfe de Guinée et en Afrique centrale, la politique sectorielle du MINT vise à maintenir et améliorer la qualité des services de transport à travers la construction d'un réseau intégré, performant et interopérable, en capacité de desservir l'hinterland national et de renforcer l'accessibilité des pays voisins. Cette vision s'inscrit dans les orientations nationales de développement, notamment la Stratégie Nationale de Développement 2020–2030 (SND30), et est articulée autour de l'axe stratégique suivant : « Promouvoir le transport, la logistique et l'intermodalité afin de soutenir la transformation de l'économie pour un développement durable et inclusif ».

Elle s'appuie également sur d'autres documents structurants, en particulier la Stratégie Intégrée des Infrastructures de Transport Multimodal (S2ITM), qui confirment le rôle du transport comme catalyseur de la transformation structurelle, de l'intégration régionale et de la compétitivité économique.

c. Réformes de gouvernance et organisation des programmes (2020–2025)

Entre 2020 et 2025, les interventions du MINT ont été marquées par la mise en place d'une organisation des programmes davantage cohérente avec l'architecture du ministère et mieux alignée sur la SND30. Cette reconfiguration a contribué à structurer l'action publique autour de priorités opérationnelles : (i) modernisation des infrastructures, (ii) renforcement de la sécurité des déplacements, (iii) digitalisation des services, et (iv) amélioration de la gouvernance sectorielle.

I.2. Bilan synthétique des réalisations 2020-2025 par sous-secteur des Transports

I.2.1. Développement des infrastructures portuaires et fluviales

Depuis 2018, et de manière consolidée sur la période 2020–2025, le sous-secteur portuaire et fluvial a connu une intensification des investissements visant l'augmentation des capacités, la sécurisation des opérations, l'amélioration de la fluidité logistique et la modernisation des outils de gestion.

a. Infrastructures et capacités portuaires

Les actions réalisées portent notamment sur la construction et l'extension d'ouvrages ainsi que sur l'amélioration de la desserte interne et externe des plateformes : (a) construction de deux nouveaux quais (51 et 52) en cours ; (b) aménagement des voiries portuaires et amélioration des routes d'accès ; (c) réhabilitation d'installations maritimes et fluviales dans plusieurs localités, dont Bekumu et Campo.

b. Port en eau profonde de Kribi : opérationnalisation et extension

La mise en service du port de Kribi s'est traduite par le démarrage des activités commerciales sur les terminaux à conteneurs et polyvalent (mars et juillet 2018) et par une montée en charge progressive des trafics. Depuis son ouverture, le port aurait traité plus de 63,884 millions de tonnes de marchandises et accueilli plus de 1 986 navires. Parallèlement, le programme d'extension (Phase 2) – estimé à 436,5

milliards FCFA – comprenant l'allongement de la digue de protection et la construction de nouveaux quais, présente un niveau d'avancement annoncé de 92,5 %.

c. Continuité de service, équipements et sécurité

Plusieurs interventions ont visé la continuité des services et la sécurité des opérations : (a) installation d'un système d'alimentation en eau potable au Port Autonome de Kribi ; (b) acquisition d'équipements de dragage pour assurer le maintien du chenal d'accès au Port Autonome de Douala ; (c) mise en place d'un dispositif d'enlèvement des épaves dans les ports de Douala, Kribi et Limbé ; (d) inspections de sécurité et renforcement de mesures aux terminaux du Port de Kribi.

d. Digitalisation et modernisation de la gestion portuaire

La période est marquée par des progrès en digitalisation, notamment la mise en place d'un Système d'Information Portuaire afin de renforcer la traçabilité, la coordination des opérations et l'efficacité de la chaîne portuaire. Des actions de modernisation structurelle et fonctionnelle ont également été conduites au Port de Douala.

e. Études structurantes et maturation de projets

Les réalisations ont été accompagnées d'études et d'instruments de planification : (a) Schéma Directeur d'Aménagement pour la gestion des voies navigables ; (b) schéma de protection du littoral ; (c) études sur le développement des ports secs ; (d) MOU pour un nouveau port/terminal de pêche à Tiko ; (e) validation et mise à jour du manuel de procédures ; (f) maturation de projets au Port Autonome de Limbé et au port fluvial de Garoua ; (g) contractualisation d'un PPP pour un terminal minéralier au Port de Kribi.

f. Projets complémentaires au Port de Douala-Bonabéri

Des chantiers complémentaires sont en cours afin d'améliorer la performance opérationnelle : (a) amélioration d'environ 5 km de voies d'accès et construction d'une aire de stationnement de 20 000 m² pour camions ; (b) déploiement d'un nouveau logiciel de gestion portuaire ; (c) acquisition de nouveaux remorqueurs ; (d) poursuite de projets connexes, dont les travaux liés au Yard pétrolier de Limbé.

I.2.2. Développement des infrastructures aéroportuaires

Depuis 2018, le sous-secteur aérien a été affecté par des chocs exogènes, en particulier la pandémie de COVID-19, qui a provoqué une chute importante du trafic (baisse annoncée de 90 % des passagers en avril 2020). Malgré ce contexte, la période 2020–2025 a été marquée par des investissements de réhabilitation, de sûreté/sécurité et de modernisation des services.

a. Réhabilitations et modernisation des aéroports principaux

Aéroport International de Yaoundé-Nsimalen : réhabilitation des ascenseurs et escaliers mécaniques, installation d'une centrale d'énergie secourue, rénovation des convoyeurs à bagages, aménagement de services (bureaux de change), rénovation des salons VIP, travaux sur la chaussée aéronautique et routes d'accès, mise en place d'un duty-free et acquisition d'équipements modernes.

Aéroport International de Garoua : rénovation des salons, renouvellement des convoyeurs et comptoirs d'enregistrement, installation d'un système de téléaffichage des vols.

Aéroport de Bafoussam-Bamougoum : reconfiguration de l'aérogare, réhabilitation du balisage lumineux, extension des espaces de tri des bagages.

b. Acquisitions transversales et amélioration de la qualité de service

Des acquisitions ont été réalisées pour renforcer la qualité de service et la sécurité : équipements de pointe, appareils d'assistance, et fourniture de sièges pour les salles d'embarquement (Douala, Bamenda, Maroua-Salak, Ngaoundéré). À Koutaba, l'émission d'un titre foncier et des études de rénovation de l'aérogare passagers ont été engagées.

c. Sûreté, sécurité et conformité (OACI/CCAA)

Les actions ont porté sur : (a) construction d'un Centre de Formation et d'un Centre de Recherche et Sauvetage à Yaoundé ; (b) renforcement des clôtures de sécurité (Maroua, Garoua) ; (c) révision du Programme National de Sûreté de l'Aviation Civile ; (d) lancement d'appels d'offre pour la modernisation de l'aérogare passagers de Douala ; (e) finalisation de travaux préparatoires pour Kribi, Tiko et Bertoua ; (f) réhabilitation d'infrastructures de sécurité à Douala ; (g) opérations de déblaiement et assainissement foncier du domaine aéroportuaire.

d. Certification des aéroports et renforcement des capacités

L'aéroport de Yaoundé-Nsimalen a obtenu son certificat de conformité le 12 juillet 2022 ; un audit est engagé pour son renouvellement.

Le processus de certification de l'aéroport de Douala se poursuit et se situe à l'étape d'évaluation de la documentation.

Des formations en sûreté aérienne ont été organisées en mai 2024 dans le cadre d'un nouveau programme national de sécurité.

L'école de formation de la CCAA a été inaugurée le 10 mai 2023, consolidant le dispositif de formation et de professionnalisation.

e. Investissements connexes et dispositifs d'urgence

Plusieurs projets ont contribué à la performance globale des plateformes : route de contournement de Nsimalen, bitumage de la route de patrouille et renforcement de la clôture de sécurité, ainsi que la construction de Centres Directeurs des Opérations d'Urgence à Yaoundé-Nsimalen, Garoua et Maroua.

f. Coopération internationale et accords

Dans une logique d'attractivité et de connectivité, le Cameroun a signé : (a) un accord de coopération aérienne avec les Émirats Arabes Unis (mars 2020) ; (b) un accord SAR avec le Gabon (14 septembre 2020, Dakar) et un accord SAR avec le Tchad (29 septembre 2022, Montréal), d'autres accords étant envisagés avec la RCA et le Nigéria ; (c) un accord de services aériens Cameroun–Canada (1er juin 2022), soumis au processus de ratification.

g. Aéroports secondaires et compagnie nationale

Sur instruction présidentielle, des études de rénovation des aéroports de Kribi, Limbé et Tiko ont été engagées en 2022. Par ailleurs, dans le cadre de la restructuration de Camair-Co, deux Boeing 737-700 acquis auprès d'Ethiopian Airlines sont arrivés en août 2022 et ont été mis en service.

I.2.3. Développement des infrastructures ferroviaires

La période 2020–2025 est caractérisée par un effort combinant (i) renforcement du matériel roulant, (ii) réhabilitation ciblée des infrastructures, (iii) préparation de projets d'extension du réseau, et (iv) réforme institutionnelle du secteur.

a. Mise à niveau du matériel roulant et relance de services

Les investissements portent sur l'acquisition et la modernisation d'équipements : quatre locomotives voyageurs (General Electric), 22 locomotives supplémentaires, 75 wagons citernes, 100 wagons plateformes, rénovation de 11 voitures voyageurs (parc SOULE), reprise du train express Yaoundé–Douala, automatisation de six passages à niveau à Yaoundé et acquisition de neuf locomotives GE (mars 2024).

b. Réhabilitation et modernisation des infrastructures

Les actions enregistrées comprennent : renouvellement de 175 km de voie sur plusieurs tronçons, réhabilitation de 13 ponts du TRANSCAM, modernisation de gares (Yaoundé, Douala, Ngaoundéré, Nanga-Eboko, Belabo, Eséka, Makondo), achèvement des études APS de renouvellement Douala–Yaoundé (décembre 2021), poursuite des renouvellements entre Batchenga et Ka'a et en zones urbaines, dépollution de sites d'entretien (Yaoundé, Belabo, Ngaoundéré), réhabilitation d'ouvrages d'art et études complémentaires sur des ouvrages majeurs.

c. Ponts, signalisation et supervision technique (PTM)

Des travaux de réhabilitation de 55 ponts ferroviaires sur le TRANSCAM et de signalisation ont été conduits par des entreprises spécialisées, sous supervision d'un Bureau d'Étude Technique dans le cadre du Projet de Transport Multimodal (PTM). Une mission du COMIFER a constaté l'achèvement des travaux, et les ouvrages sont couverts par garantie.

d. Projets de nouvelles lignes et intégration sous-régionale

Des études de faisabilité ont été menées pour Edéa–Kribi–Campo (185 km), Douala–Limbé–Idenau (107 km) et Douala–Ngaoundéré (910 km). Une table ronde investisseurs a été organisée en décembre 2021, et le MINFI a été sollicité sur la viabilité budgétaire. Des commissions spéciales de gestion des PPP pour certaines lignes ont été instituées (décisions ministérielles du 24 août 2022). Le projet de prolongement ferroviaire Cameroun–Tchad a également fait l'objet d'études (faisabilité et APS) avec une table ronde annoncée.

e. Modernisation, innovation et digitalisation

Les réalisations incluent la mise en place de 38 dispositifs de manœuvre sécurisés, un projet pilote de digitalisation de la maintenance (Yaoundé–Douala) et l'engagement sur le projet Mbalam–Port de Kribi (mémorandum et PPP signé le 25 février 2022), en cohérence avec l'objectif d'amélioration des corridors (notamment Douala–N'Djamena).

f. Réforme institutionnelle et cadre réglementaire

Un groupe de travail interministériel a été créé (Arrêté n°045/PM du 6 mai 2021) pour réexaminer la convention de concession et finaliser un projet de loi sectorielle. Dans ce cadre, la Loi n°2023/010 du 25 juillet 2023 a été promulguée et établit le nouveau cadre institutionnel du secteur ferroviaire.

I.2.4. Amélioration de l'offre et les services des transports routiers

Les interventions 2020–2025 combinent des réformes réglementaires, des mesures de professionnalisation, le renforcement des contrôles, la digitalisation et une intensification des actions de sécurité routière.

a. Réformes réglementaires, gouvernance et professionnalisation

Le dispositif de régulation a été renforcé par : (a) le décret n°2022/8801/PM du 10 octobre 2022 sur les conditions d'accès aux professions de transporteur routier et d'auxiliaire ; (b) la mise en place de cadres de concertation avec les partenaires sociaux et les motos-taxi ; (c) l'élaboration d'un projet de

décret instituant le badge d'identification sécurisé des conducteurs en zones urbaine, périurbaine et rurale ; (d) l'arrêté n°0030/MINT du 2 novembre 2022 transférant des compétences aux CTD.

b. Sécurité routière : prévention, contrôle et sanctions

Le MINT a conduit des campagnes de sensibilisation et de prévention (dont une campagne spéciale de juin à septembre 2022 et des campagnes vacances/fins d'année), renforcé les contrôles (radars semi-portatifs, alcooltests, toxico-tests) et opérationnalisé des radars fixes, notamment sur la RN3. Un système d'exploitation des données issues des radars fixes sur l'axe Yaoundé–Douala a été mis en place. Des opérations de dégagement d'obstacles (véhicules en panne/mal stationnés) ont été systématisées avec l'appui des CTD.

c. Infrastructures, procédures et digitalisation

La modernisation des postes de péage, la mise en place d'un système d'homologation des nouveaux types de véhicules et la dématérialisation progressive de procédures, soutenue par des systèmes d'information visant un accès plus rapide aux services et à l'information pour les usagers.

d. Contrôle technique : qualité, sécurisation et lutte contre la fraude

La période a vu l'homologation de centres modernes, la création/renforcement de centres de formation des contrôleurs et l'interconnexion des centres modernisés. Depuis 2019, un système de sécurisation du contrôle technique et des vignettes a été mis en œuvre pour limiter la fraude, améliorer l'état du parc et sécuriser les recettes publiques.

e. Résultats opérationnels et statistiques 2024

En 2024, les équipes opérationnelles ont réalisé 8 704 contrôles, constaté 27 539 infractions, établi 7 502 procès-verbaux, entraîné 285 suspensions/retraits de permis et la suspension de 102 compagnies pour manquements graves. Dans le volet normes des véhicules, 108 prototypes ont été homologués et 69 centres de contrôle technique modernisés et interconnectés.

f. PPP et amélioration de la sécurité des bus interurbains

Un PPP signé en 2022 avec MTN-CAMTRACK vise le suivi du transport interurbain (contrôle des comportements à risque, identification de zones à risque, reconstitution d'accidents). Des mesures correctives comprennent l'équipement de 450 véhicules de compagnies en systèmes intelligents, la formation de 700 conducteurs et la restructuration de 150 terminaux, avec des résultats annoncés sur la réduction des vitesses excessives, de l'alcool/drogues, de la fatigue et de la surcharge.

g. Gestion de la sécurité routière et renforcement des capacités

En cohérence avec la Décennie d'Actions 2021–2030, des audits/inspections de sécurité ont été réalisés et un dispositif de formation d'experts a été développé, portant à 840 le nombre total d'experts opérationnels après une nouvelle cohorte de 120 formés, appelés à soutenir l'action locale des CTD.

h. Transport urbain de masse

Une stratégie de transport urbain de masse a été élaborée avec le MINHDU afin d'accompagner techniquement, institutionnellement et financièrement les CTD dans la mise en place de systèmes adaptés aux spécificités des villes.

I.2.5. Développement des infrastructures météorologiques

La période 2020–2025 est marquée par une modernisation progressive du réseau météorologique national, la digitalisation des archives, l'amélioration de la collecte et de la diffusion des données, ainsi que l'élargissement de l'offre de services météorologiques et climatiques au bénéfice de plusieurs secteurs.

a. Numérisation et capitalisation des données

Les travaux de numérisation des archives climatologiques avancent afin de constituer une base de données moderne permettant l'analyse de tendances sur près d'un siècle. La centralisation des données issues des départements et régions renforce la cohérence de l'exploitation nationale.

b. Modernisation des équipements et relance du radiosondage

Le réseau est renforcé par l'installation de stations automatiques (Yaoundé, Guider, Tiko), l'installation de pluviomètres (Commune de Meri) et la mise en œuvre d'une première phase de modernisation incluant six nouvelles stations et une station de radiosondage à Yaoundé, permettant de reprendre des collectes en altitude après plus de 30 ans d'arrêt.

c. Renforcement des capacités et partenariats

L'École Nationale Polytechnique de Yaoundé bénéficie d'un appui pour la formation d'ingénieurs en météorologie, et une première promotion de 75 techniciens formés à Kousséri est annoncée. Des bourses d'organismes internationaux (dont l'OMM) ont permis de renforcer les compétences de personnels de la Direction de la Météorologie Nationale.

d. Amélioration des services et diffusion

Les données collectées sont traitées pour produire des prévisions plus précises, y compris des prévisions marines au bénéfice des ports de Kribi et Douala. Les services météorologiques soutiennent des secteurs tels que la santé, l'agriculture, l'énergie et la gestion des risques. Des bulletins spécifiques sont produits au profit de villes (Yaoundé, Douala) et des actions de sensibilisation (Journée Météorologique Mondiale) contribuent à informer les populations sur les risques.

e. Gouvernance des services climatologiques et innovation

Le processus de mise en place du Cadre National pour les Services Climatologiques se poursuit, et un schéma directeur du sous-secteur a été élaboré (état des lieux réalisé en 2022). Le Cameroun a engagé l'utilisation d'outils numériques avancés pour le traitement des données météorologiques, avec l'appui du MINPOSTEL et du MINT, contribuant à diversifier l'offre de prévisions et à moderniser la chaîne de valeur des services météorologiques.

I.3. Analyse de l'avancement global 2020-2025 et perspective 2026-2030

I.3.1. Progrès réalisés sur la période 2020–2025

L'analyse transversale des réalisations 2020–2025 met en évidence trois avancées structurantes.

a. Montée en puissance du sous-secteur météorologique

Le sous-secteur de la météorologie enregistre des progrès significatifs, matérialisés par la modernisation des équipements, la consolidation des dispositifs de collecte et de traitement des données, ainsi que le renforcement des capacités techniques. Cette dynamique est globalement cohérente avec les orientations de la SND30, en particulier sur l'amélioration des services publics de support à la résilience et à la sécurité des activités économiques.

b. Améliorations multimodales, mais écarts persistants sur les infrastructures lourdes

Les sous-secteurs routiers, ferroviaires, maritime/fluvial et aériens ont connu des améliorations (réhabilitations, mise à niveau de certains équipements, actions de sécurité, études de projets structurants). Toutefois, l'avancement demeure en deçà des ambitions de la SND30 concernant la transformation rapide des infrastructures lourdes, notamment au regard des besoins d'intermodalité, de compétitivité logistique et de connectivité régionale.

c. Effets positifs de la digitalisation

La transformation numérique a contribué à moderniser plusieurs services (gestion opérationnelle, traçabilité, contrôle/suivi, diffusion d'information), avec des effets attendus sur la qualité des prestations, la transparence, la fluidité des opérations et l'efficacité de la gouvernance sectorielle.

I.3.2. Perspectives 2026–2030 : priorités stratégiques par domaine

Sur la période 2026–2030, l'action sectorielle est orientée vers la consolidation des acquis (sécurité, modernisation, digitalisation) et l'accélération des projets structurants (corridors, plateformes, intermodalité), en cohérence avec les priorités de la SND30.

I.3.2.1. Développement des transports routiers et sécurité routière

La priorité est donnée à la réduction de l'accidentalité et à la modernisation de l'écosystème routier à travers un paquet intégré de mesures :

- **Prévention et sensibilisation :** intensification des campagnes de prévention des accidents et de sécurité routière.
- **Encadrement des transporteurs :** poursuite de l'accompagnement des transporteurs urbains, interurbains et de marchandises.
- **Appui aux collectivités territoriales :** renforcement de l'assistance aux CTD pour la gestion locale des activités de sécurité routière.
- **Réforme institutionnelle :** accélération de la loi sur l'organisation de la sécurité routière et adoption d'un décret portant création et organisation de l'Agence nationale de sécurité routière.
- **Réforme de la visite médicale :** intégration d'examens d'aptitude sanitaire (ophtalmologiques, cardiologiques, neurologiques et, le cas échéant, psychiatriques) afin de réduire les accidents liés à l'état de santé des conducteurs.
- **Système centralisé de gestion du transport interurbain :** généralisation d'un dispositif de gestion pour les bus et véhicules de marchandises, avec des mécanismes incitatifs.
- **Transport urbain :** mise en œuvre d'un programme national de développement de systèmes de transport urbain de masse, aligné sur les plans de mobilité urbaine.
- **Renouvellement du parc :** lancement d'une « prime à la casse » et limitation de l'âge des véhicules importés.
- **Protection des usagers :** extension de l'obligation du port de la ceinture de sécurité à tous les conducteurs et passagers.
- **Corridors stratégiques :** amélioration de la performance des corridors, notamment Douala–N'Djamena, à travers des projets régionaux.
- **Permis de conduire :** modernisation des procédures (biométrie, dématérialisation des examens théoriques) et instauration du permis à points.

I.3.2.2. Développement du transport aérien et régulation de l'aviation civile

Les priorités 2026–2030 ciblent la remise à niveau des plateformes, le renforcement de la conformité internationale et la compétitivité de l'espace aérien :

- **Réhabilitation d'aéroports :** études techniques pour Bertoua, Kribi et Tiko.
- **Plateforme de Douala :** reconfiguration et rénovation du terminal passagers ; poursuite de la certification.
- **Nouvel aéroport :** études pour un aéroport de classe mondiale dans la métropole de Douala.
- **Alignement international :** intégration des normes internationales dans la réglementation, en préparation des audits de sécurité demandés par l'OACI.
- **Accords aériens :** finalisation et signature d'accords en négociation.
- **Camair-Co :** mise en œuvre du plan de restructuration, avec un contrat de performance État–compagnie.

- **Facilitation :** exécution du Programme National de Facilitation et finalisation de textes réglementaires sur le transport aérien et la sûreté.

I.3.2.3. Développement d'un système intégré de transport maritime, fluvial et lacustre

L'orientation vise l'industrialisation portuaire, l'amélioration de la compétitivité et la modernisation de la gouvernance :

- **Port de Kribi :** développement d'une zone industrielle intégrée (ZIIPK) d'environ 2 000 ha en PPP ; construction d'un terminal minéralier.
- **Port de Douala :** construction d'un quai et d'un terminal mixte sur la rive droite du Wouri.
- **Dibamba/Missolè I :** développement d'une zone d'activités industrialo-portuaires le long des berges.
- **Capacités logistiques :** magasins de stockage dans la zone du port de Kribi.
- **Cadre juridique :** actualisation du cadre législatif et réglementaire du maritime/fluvial/lacustre.
- **Digitalisation :** modernisation des registres maritimes, réhabilitation du centre de surveillance et interconnexion des circonscriptions maritimes.
- **Compétitivité tarifaire :** finalisation d'un observatoire des tarifs portuaires.
- **Transport fluvial :** poursuite de la préparation de projets sur le Wouri, la Sanaga et le Nyong.
- **Limbé :** suivi des projets d'infrastructures dans la zone portuaire.

I.3.2.4. Développement des transports ferroviaires

Les priorités ferroviaires s'organisent autour de la rénovation du réseau existant, de l'amélioration des corridors et de la préparation de nouvelles lignes :

- **Deux projets majeurs (dès 2026) :**
    1. Corridor rail-route Douala–N'Djamena (projet régional) ;
    2. Renouvellement de la ligne Belabo–Ngaoundéré.
- **Intégration sous-régionale :** accent sur le prolongement Ngaoundéré–N'Djamena (choix d'itinéraire, discussions avec partenaires privés).
- **PPP structurant :** construction de plus de 500 km de voie ferrée Mbalam–Kribi.
- **Nouvelles lignes à financer :** Douala–Limbé–Idenau (104 km), Douala–Ngaoundéré (935 km), Edéa–Kribi–Campo (185 km), avec discussions PPP notamment pour Edéa–Kribi–Campo.
- **Cadre institutionnel :** élaboration des textes d'application, opérationnalisation du nouveau cadre et mobilisation des opportunités issues de la loi sectorielle.
- **Matériel roulant :** poursuite des acquisitions voyageurs ; acquisition de locomotives/wagons pour minerais (en lien avec l'exploitation de la bauxite à Minim-Martap).

I.3.2.5. Modernisation des systèmes de collecte et diffusion des informations météorologiques

Le programme 2026–2030 vise la consolidation de l'infrastructure, l'amélioration des services et la diffusion multicanale :

- réhabilitation de bâtiments et parcs météorologiques de stations ;
- installation de deux stations automatiques, pièces de rechange et équipements d'étalonnage mobile;
- approvisionnement en charges chimiques pour la station de radiosondage de Yaoundé-en-ville ;
- veille météorologique sur l'ensemble du territoire ;
- renforcement des services météo/climat au profit des secteurs dépendants ;
- diffusion via médias traditionnels et réseaux sociaux ;
- partenariats avec grands exploitants agricoles ;
- prévisions spécialisées pour les ports (Douala, Kribi) et principales villes (Douala, Yaoundé, Bafoussam, Kribi, Limbé) ;
- mise en œuvre d'accords bilatéraux d'assistance technique.

I.3.2.6. Gouvernance et gestion des fonctions support du Ministère

La période 2026–2030 prévoit un renforcement des capacités institutionnelles et de la performance administrative :

- Construction et finition des délégations régionales et départementales ;
- Réhabilitation et équipement des services centraux et déconcentrés ;
- Renforcement du contrôle de gestion ;
- Optimisation du fonctionnement et de la performance des services ;
- Poursuite du développement des TIC ;
- Amélioration de la gestion des archives et des ressources documentaires ;
- Intensification des actions de lutte contre la corruption.

I.3.3. Lecture synthèse de cohérence et implication opérationnelle

En synthèse, l'avancement 2020–2025 confirme une dynamique réelle de modernisation, particulièrement marquée en météorologie et dans la digitalisation. Les perspectives 2026–2030 privilégient une approche de consolidation et d'accélération, avec une priorité transversale donnée à la sécurité routière, à la compétitivité logistique (ports/corridors), à la conformité internationale (aérien) et à la structuration institutionnelle (ferroviaire et gouvernance). L'enjeu central demeure le passage à l'échelle des projets d'infrastructures lourdes, condition clé pour l'atteinte des objectifs de la SND30 en matière d'intermodalité, d'intégration régionale et de transformation économique.

I.4. Tendances générales du trafic et de la mobilité

I.4.1. Tendances statistiques du domaine aérien

Cette sous-section présente les principaux enseignements tirés des statistiques du trafic aérien sur la période 2018–2024, à partir des données compilées par le MINT sur la base des informations fournies par la CCAA (et, pour le fret, par l'ADC et la CCAA). Globalement, entre 2018 et 2023, la structure du trafic est caractérisée par une dominance du trafic international, même si les flux domestiques, sous-régionaux et de transit restent significatifs. En 2024, on observe toutefois un changement de structure, avec une montée en puissance du trafic régional, désormais prédominant.

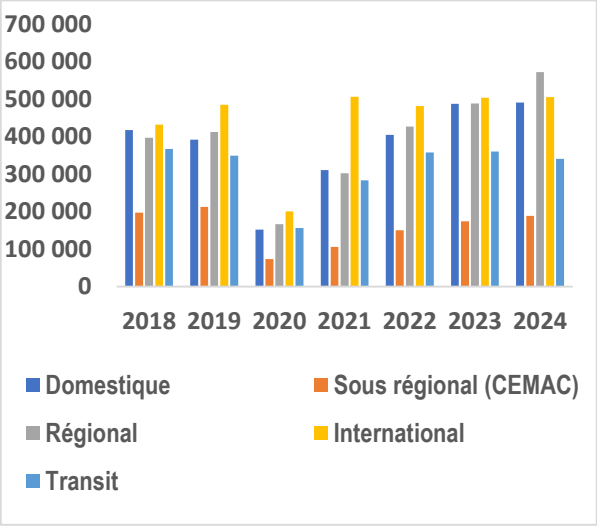
a. Structure du trafic passager en 2024

La répartition du trafic passager par type de vols en 2024 met en évidence un profil plus équilibré, avec une prédominance du segment régional :

- Régional : 27 %
- Domestique : 24 %
- International : 24 %
- Transit : 16 %
- Sous-régional : 9 %

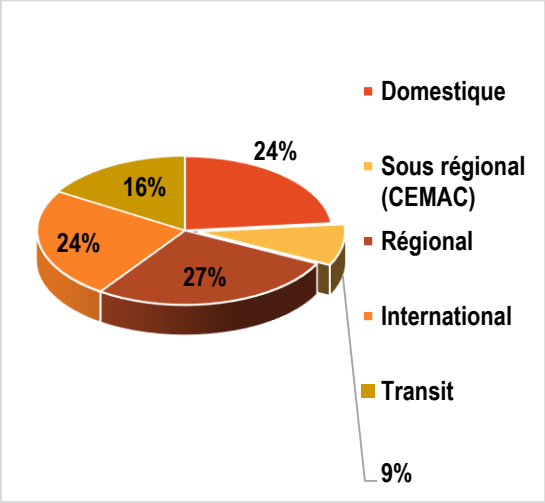
Interprétation : cette recomposition suggère une dynamique d'intégration et de connectivité intra-régionale plus marquée en 2024, par rapport à la période 2018–2023 où l'international dominait.

Graphique 1 : Evolution du trafic aérien de passagers (en nombre) par type de vols, 2018-2024



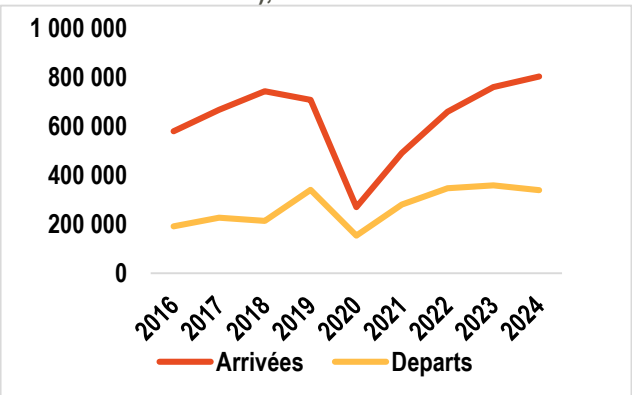
Source : MINT à partir des données fournies par CCAA.

Graphique 2 : Trafic passagers (en %) par type de vols en 2024



Source : MINT à partir des données fournies par CCAA.

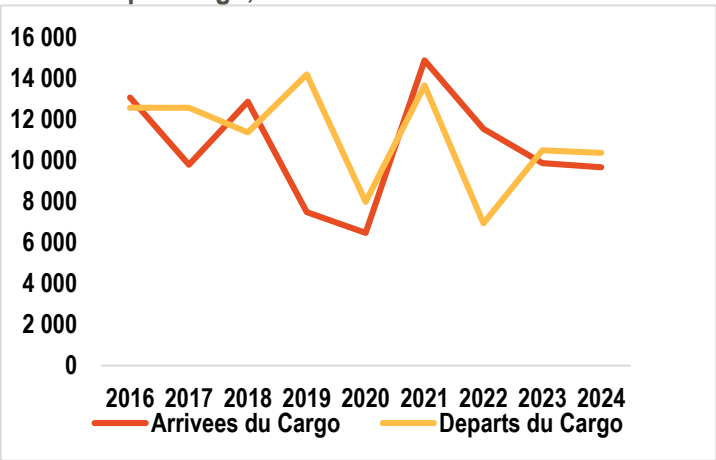
Graphique 3 : Évolution du trafic global de passagers (en nombre) au Cameroun (MAROUA SALAK, YAOUNDE et DOUALA), 2016-2024



Source : MINT à partir des données fournies par CCAA.

L'évolution du trafic global (arrivées et départs) sur la période 2016–2024 indique une baisse marquée entre 2019 et 2020, tant au niveau des arrivées que des départs (baisse plus prononcée sur les arrivées), avant une reprise progressive. Cette inflexion est principalement attribuée aux effets de la crise sanitaire de la COVID-19 (restrictions de voyage, fermetures de frontières, réduction de l'offre aérienne).

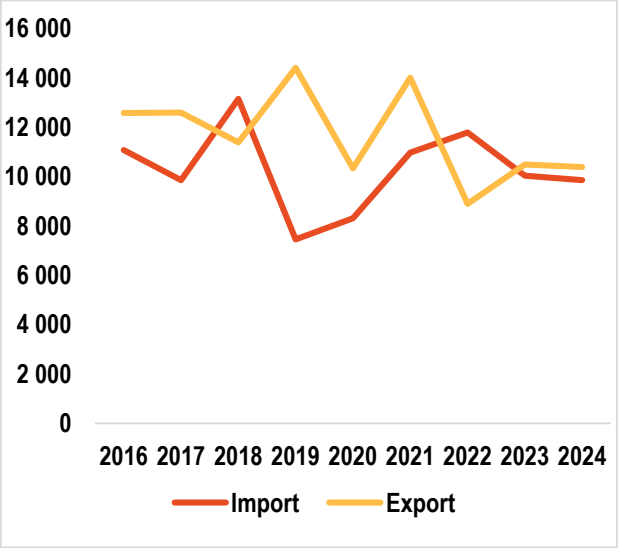
Graphique 4 : Evolution du trafic global des marchandises transitant par cargo, 2016-2024



Source : MINT à partir des données fournies par ADC et CCAA.

Les statistiques relatives au fret indiquent une évolution irrégulière des volumes de marchandises, notamment sur la période 2021–2022 où les volumes entrants et sortants présentent une dynamique « en dents de scie ».

Graphique 5 : Flux global des marchandises (Import/Export) au Cameroun (en tonnes), 2016-2024



Source : MINT à partir des données fournies par CCAA.

Sur l'ensemble de la période 2016–2024, les exportations restent globalement fluctuantes, tandis que les importations enregistrent une baisse importante entre 2019 et 2020, en cohérence avec le choc logistique et économique lié à la pandémie.

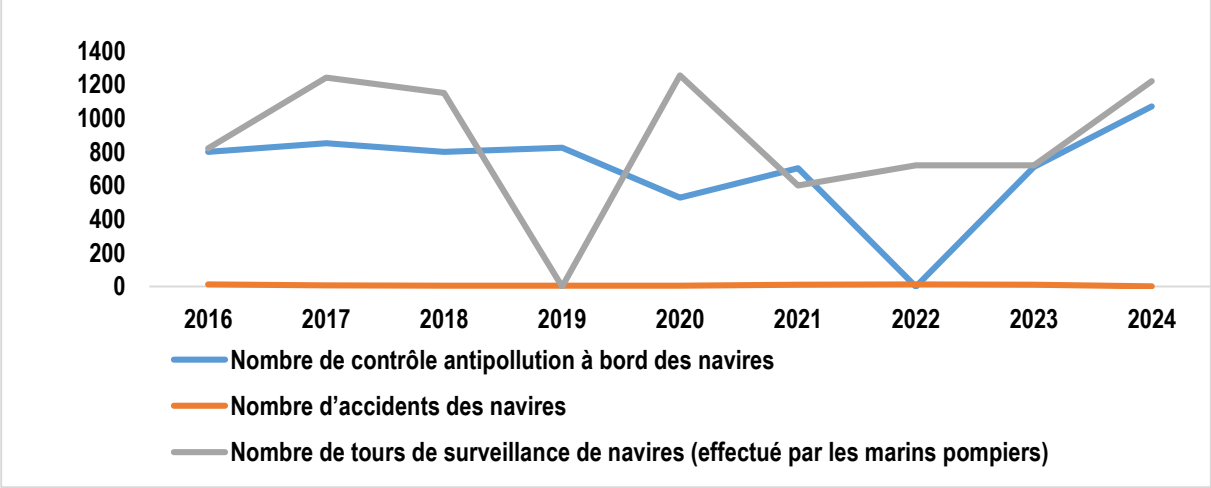
I.4.2. Quelques tendances statistiques du domaine maritime

Cette sous-section met en évidence les tendances clés des activités maritimes, fluviales, lacustres et portuaires sur la période 2016–2024, à partir des données compilées par le MINT, notamment sur la base des informations du PAD et du PAK.

a. Sûreté portuaire (code ISPS) et accidents de navires (2016–2024)

Les données relatives aux procédures du code ISPS et aux événements de sécurité maritime indiquent une évolution préoccupante du nombre d'accidents de navires, en hausse sur la période récente : il passe de 4 accidents en 2019 à 11 en 2021, puis 14 en 2022. Les contrôles antipollution et les actions de surveillance des navires enregistrent une augmentation depuis 2022, constituant une amélioration de gouvernance opérationnelle et de prévention des risques (sécurité, sûreté et environnement).

Graphique 6 : Procédures relatives au code ISPS et évolution des accidents de navires, 2016-2024



Source : MINT à partir des données fournies par le PAD.

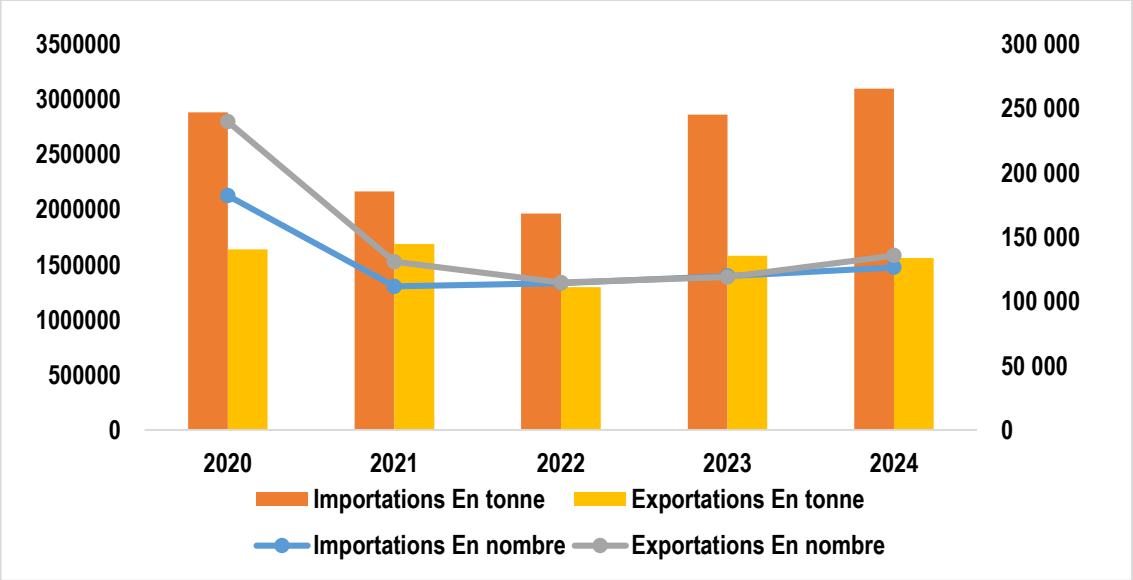
b. Trafic conteneurisé au Port Autonome de Douala (PAD) (2016–2024)

Le PAD demeure la principale porte d'entrée du Cameroun. Sur la période 2016–2024, la structure du trafic conteneurisé confirme que les importations restent supérieures aux exportations. En 2020, les importations se stabilisent à 2 880 829 tonnes, contre 1 638 090 tonnes à l'export. En 2024, les importations atteignent 3 096 189 tonnes et les exportations 1 559 233 tonnes, soit :

- +7 % d'augmentation des importations (2024 vs 2020) ;
- -4 % de diminution des exportations (2024 vs 2020).

Interprétation : la dynamique suggère une croissance de la demande intérieure et/ou des intrants importés, tandis que la performance export demeure contrainte, ce qui renvoie à des enjeux de compétitivité, de productivité logistique et de diversification de l'offre exportable.

Graphique 7 : Evolution du trafic conteneurisé au Port de Douala, 2016-2024



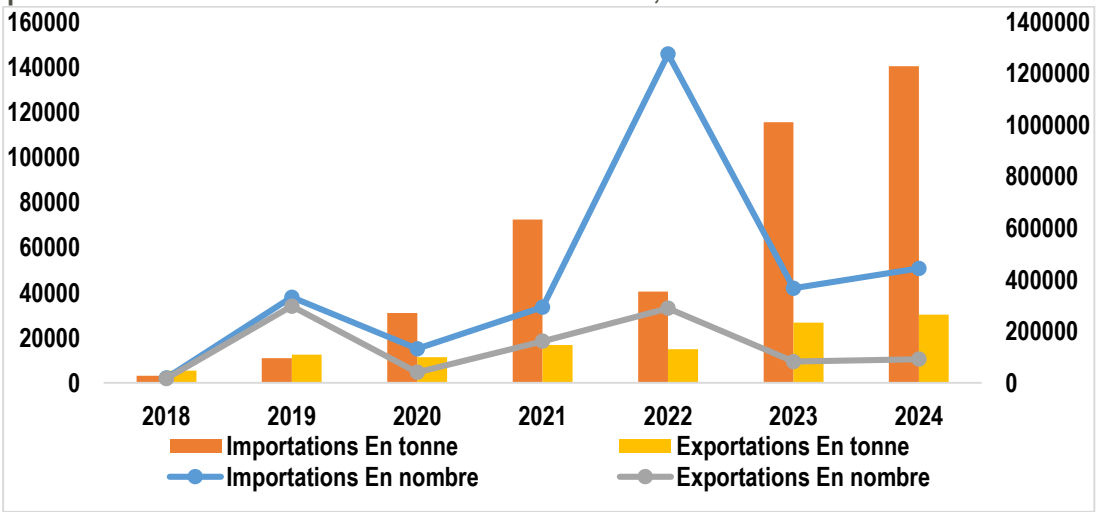
Source : MINT à partir des données fournies par le PAD.

c. Trafic conteneurisé au Port Autonome de Kribi (PAK) (2016–2024)

Pour le PAK, les données indiquent une croissance continue du trafic conteneurisé sur l'ensemble de la période observée, traduisant une montée en puissance progressive de la plateforme. Les importations passent notamment de 270 648 tonnes en 2020 à 1 227 925 tonnes en 2022, signalant une accélération rapide des volumes traités.

Interprétation : cette progression confirme la consolidation du port de Kribi comme infrastructure stratégique, avec un potentiel renforcé pour capter des flux régionaux et soutenir la transformation logistique et industrielle (notamment via des zones industrialo-portuaires).

Graphique 8 : Evolution du trafic conteneurisé au Port de KRIBI, 2016-2024



Source : MINT à partir des données fournies par le PAK.

I.4.3. Quelques tendances statistiques du domaine ferroviaire

Cette sous-section présente les principales évolutions du trafic, des équipements et de la productivité du secteur ferroviaire sur la période 2014–2024, à partir des données consolidées par le MINT sur la base des informations fournies par Camrail.

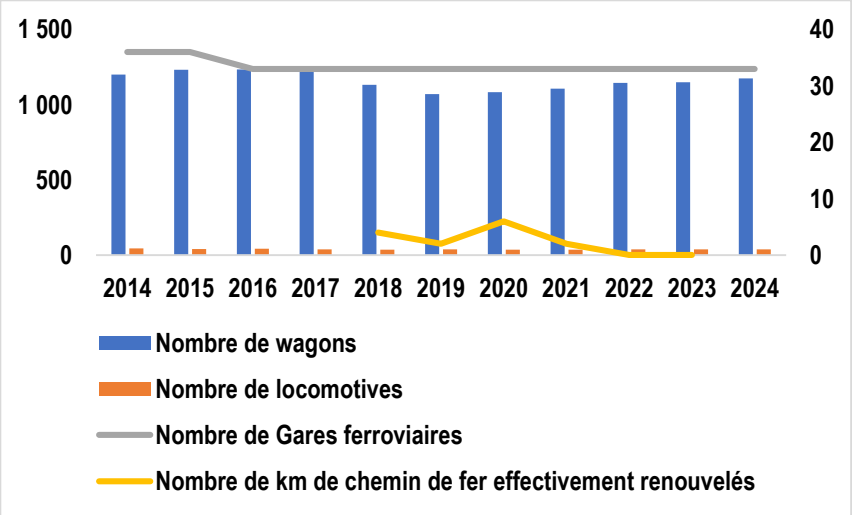
a. Évolution du trafic fret et voyageurs

Sur la décennie considérée, deux dynamiques contrastées sont observées :

- Trafic fret : le volume transporté passe de 1 551 000 tonnes en 2020 à 1 476 000 tonnes en 2024, soit une baisse d'environ 5 %. Cette évolution traduit un léger recul du fret ferroviaire récent, possiblement lié à la concurrence modale (route), aux contraintes d'infrastructures ou à la conjoncture économique.
- Trafic voyageurs : le nombre de passagers transportés augmente de 572 633 en 2014 à 740 888 en 2024, soit une hausse de 30 % sur la période. Cette progression indique un regain d'attractivité du transport ferroviaire pour les voyageurs, soutenu notamment par la reprise du train express et l'amélioration partielle du service.

Lecture synthétique : le secteur ferroviaire présente une dynamique positive sur le segment voyageur, mais demeure fragile sur le segment fret, pourtant stratégique pour la compétitivité logistique et les corridors régionaux.

Graphique 9 : Nombre d'infrastructures et matériels ferroviaires entre 2014 et 2024



Source : MINT à partir des données fournies par Camrail.

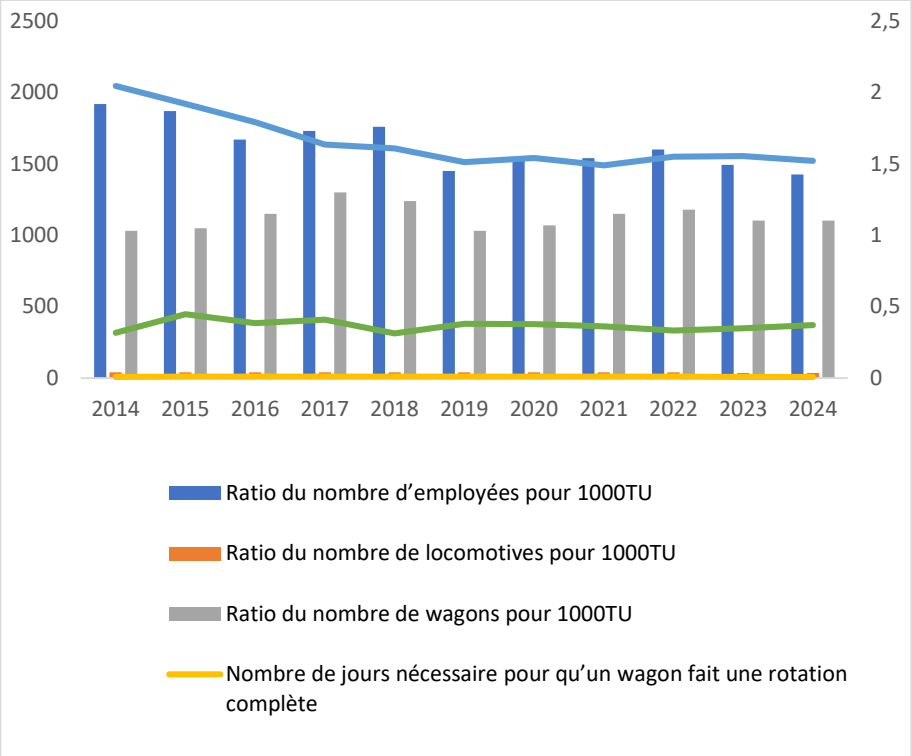
L'analyse des équipements révèle une légère contraction du parc :

Wagons : de 1 201 wagons en 2014 à 1 174 wagons en 2024 (–2,2 % environ).

Locomotives : de 45 locomotives en 2014 à 37 en 2024 (–17,8 % environ).

Cette réduction relative du matériel roulant peut affecter la capacité opérationnelle, la fréquence des services et la robustesse logistique du réseau, notamment pour le fret.

Graphique 10 : : Evolution du degré de productivité entre 2014 et 2024



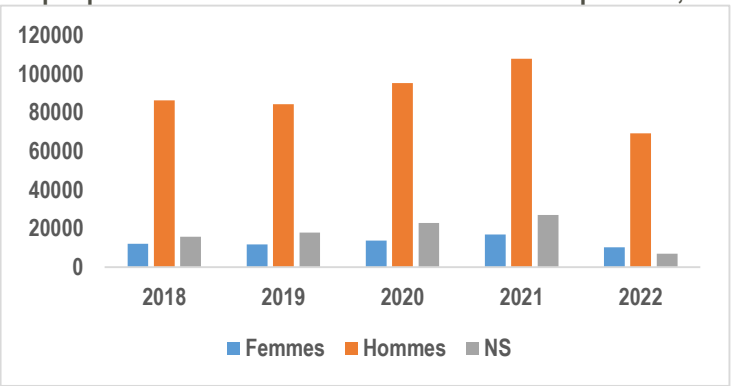
Source : MINT à partir des données fournies par Camrail.

L'analyse du graphique 10 met en évidence qu'en moyenne sur la période 2014–2024, pour 1 000 000 tonnes utiles (TU) transportées, le ratio observé est de : (a) 1,7 employé ; (b) 0,04 locomotive, et (c) 1,14 wagon. Ces ratios donnent une indication du niveau d'intensité factorielle du secteur. Ils suggèrent une organisation relativement capitalistique mais contrainte par un parc roulant limité, ce qui peut influencer les performances du fret. Une amélioration de la productivité nécessiterait à la fois un renforcement du matériel et une optimisation des processus d'exploitation.

I.4.4. Quelques tendances statistiques des critères de performance du domaine routier

Cette rubrique ressort les tendances clés du domaine routier sur la période 2014-2024.

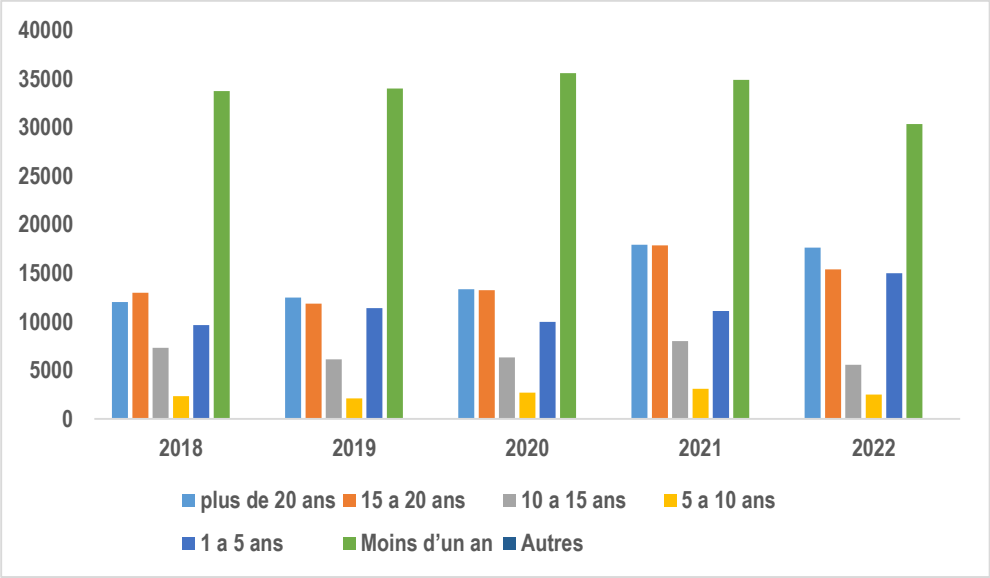
Graphique 11 : Nombre de véhicules immatriculés par sexe, 2018-2022



Les statistiques montrent une faible proportion de femmes propriétaires de véhicules sur toute la période 2018–2022. Cette situation reflète des écarts persistants en matière d'accès à la mobilité motorisée et, plus largement, des disparités socio-économiques.

Source : MINT à partir des données fournies par HTT. NS=Non Signalé.

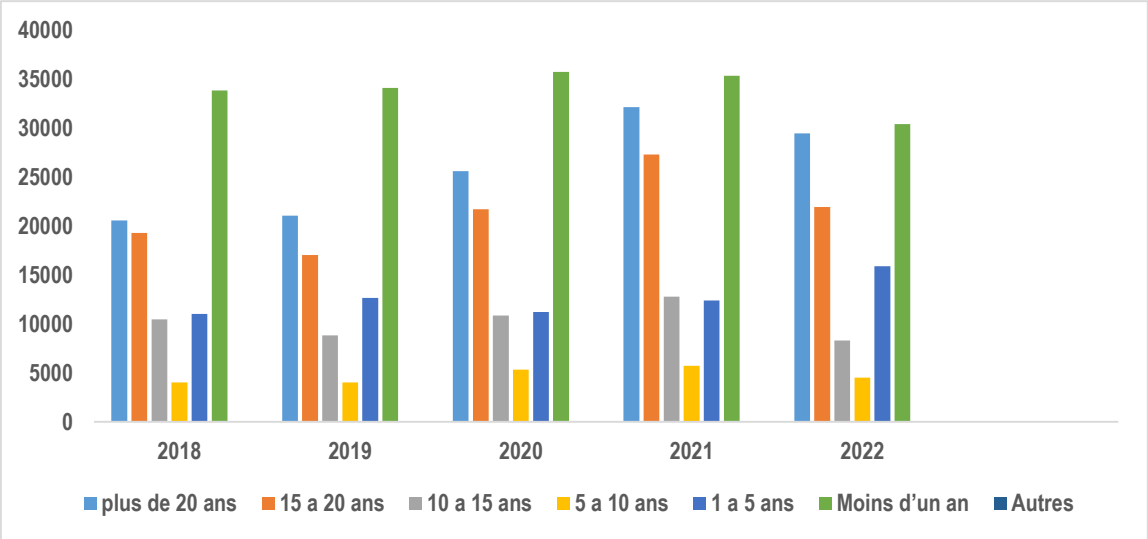
Graphique 12 : Véhicules nouvellement immatriculés par année et par Age, 2018-2022



Source : MINT à partir des données fournies par HTT.

Les véhicules de moins d'un an constituent la catégorie la plus immatriculée sur toute la période (Graphique 12). Cette tendance peut traduire soit une préférence pour les véhicules récents, soit une meilleure structuration des importations et de la distribution formelle.

Graphique 13 : Véhicules en circulation par année et par Age, 2018-2022



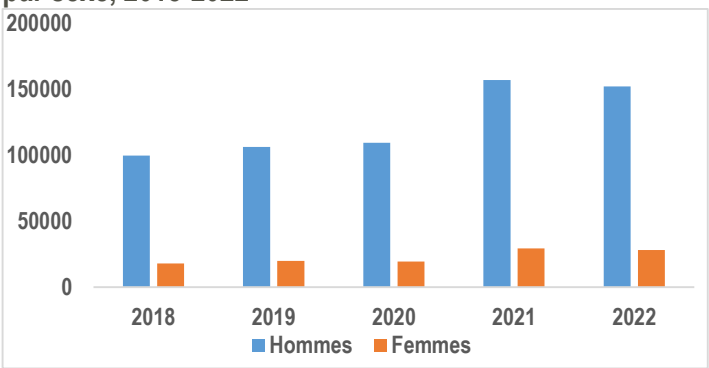
Source : MINT à partir des données fournies par HTT.

En moyenne, environ 50 nouvelles auto-écoles sont créées chaque année (Graphique 14). Depuis 2021, on observe une augmentation du nombre de femmes promotrices d'auto-écoles, signalant une évolution progressive vers une plus grande inclusion dans le secteur.

Graphique 14 : Auto-écoles nouvellement créées par sexe, 2018-2022

Source : MINT à partir des données fournies par la DTR.

Graphique 15 : Evolution du nombre de permis de conduire par sexe, 2018-2022



Source : MINT à partir des données fournies par PRESSPRINT.

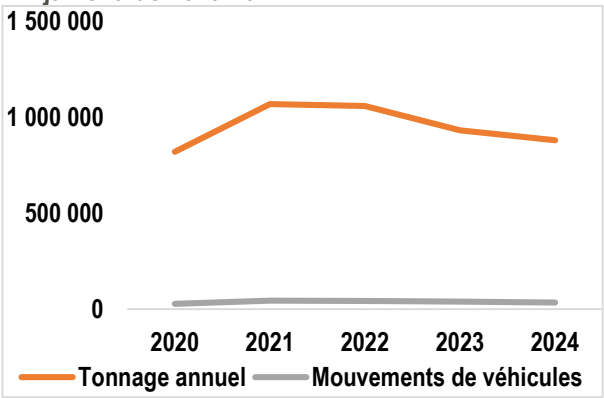
La production annuelle de permis de conduire est en croissance sur la période 2018–2022. Bien que la proportion de femmes détentrices de permis demeure faible, une tendance haussière est observée depuis 2019, traduisant un élargissement progressif de l'accès à la mobilité formelle.

Les véhicules de moins d'un an sont les plus immatriculés sur toute la période 2018-2022.

- **Le corridor conventionnel Cameroun-Tchad**

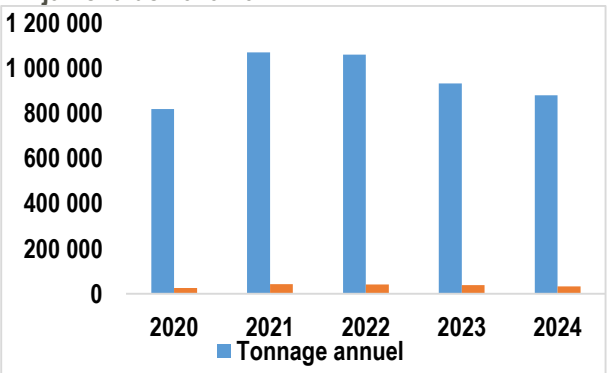
Le tonnage annuel enregistre une diminution depuis 2019, confirmant un ralentissement du trafic sur ce corridor stratégique. Cette tendance peut être liée à des facteurs sécuritaires, logistiques ou conjoncturels.

Graphique 16 : Courbe évolutive du trafic routier de marchandises sur le corridor de transit Douala-N'Djamena de 2020-2024



Source : MINT à partir des données fournies par la BGFT.

Graphique 17 : Evolution du mouvement de véhicules et du tonnage sur le corridor de transit Douala-N'Djamena de 2020-2024.

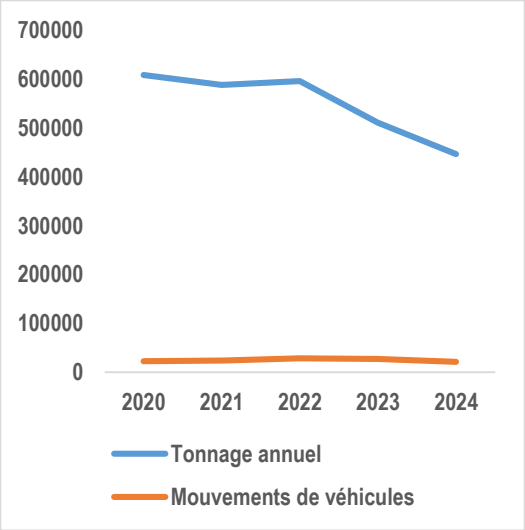


Source : MINT à partir des données fournies par la BGFT.

- **Le corridor conventionnel Cameroun-RCA**

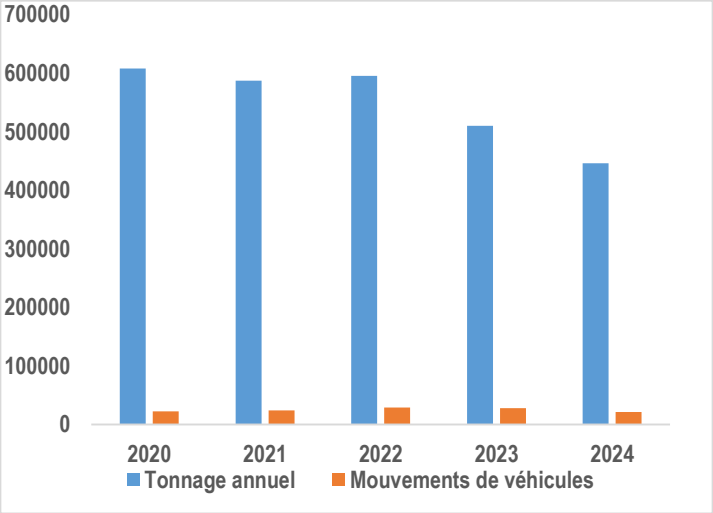
Le trafic en transit affiche une légère baisse sur la période, traduisant une contraction modérée des flux.

Graphique 18 : Courbe évolutive du trafic routier de marchandises sur le corridor de transit Douala-Bangui de 2020-2024



Source : MINT à partir des données fournies par la BGFT.

Graphique 19 : Evolution du mouvement de véhicules et du tonnage sur le corridor de transit Douala-Bangui de 2020-2024.

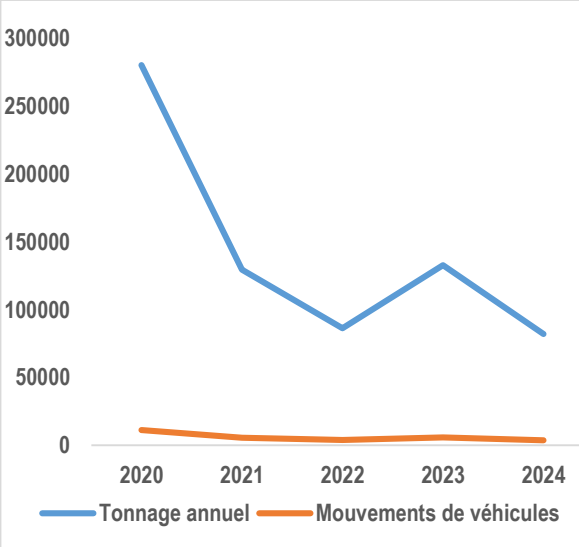


Source : MINT à partir des données fournies par la BGFT.

- **Le corridor non conventionnel Cameroun-Congo**

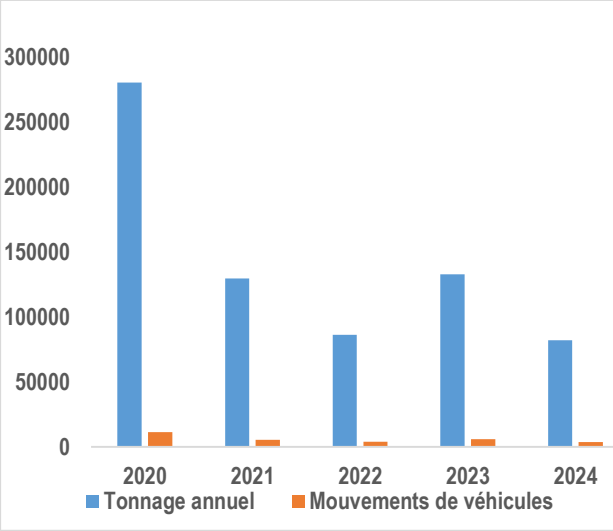
Le trafic connaît une baisse entre 2020 et 2022, suivie d'une légère reprise entre 2022 et 2023, sans retrouver totalement les niveaux antérieurs.

Graphique 20 : Courbe évolutive du trafic routier de marchandises sur le corridor de transit Douala-Brazzaville de 2020-2024



Source : MINT à partir des données fournies par la BGFT.

Graphique 21 : Evolution du mouvement de véhicules et du tonnage sur le corridor de transit Douala-Brazzaville de 2020-2024

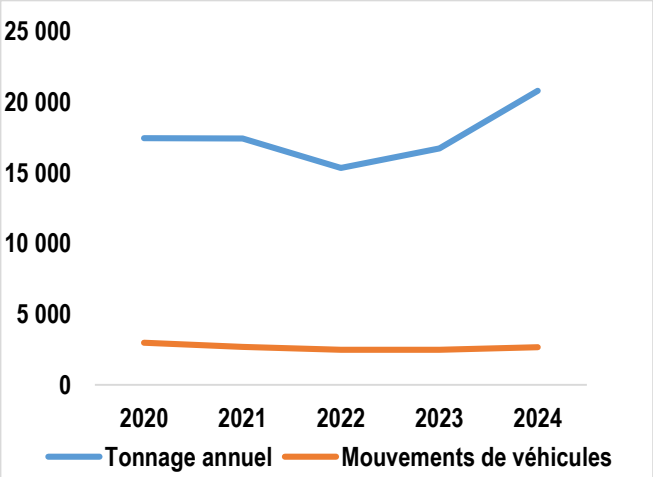


Source : MINT à partir des données fournies par la BGFT.

- **Le corridor non conventionnel Cameroun-Gabon**

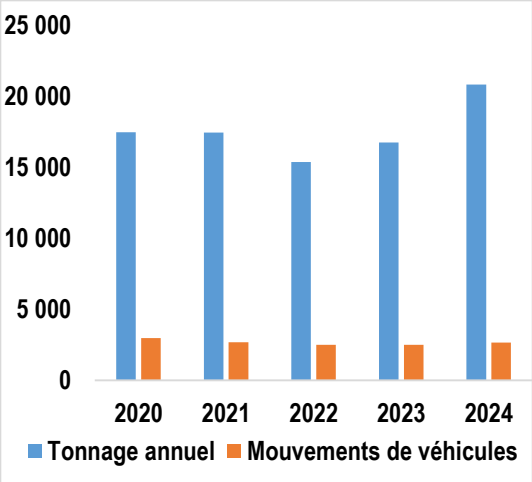
Le trafic transfrontalier évolue à la hausse, avec un taux d'accroissement annuel moyen estimé à 4 %, traduisant une dynamique commerciale positive sur cet axe.

Graphique 22 : Courbe évolutive du trafic routier de marchandises sur le corridor de transit Douala- Libreville de 2020-2024



Source : MINT à partir des données fournies par la BGFT.

Graphique 23 : Evolution du mouvement de véhicules et du tonnage sur le corridor de transit Douala- Libreville de 2020-2024.

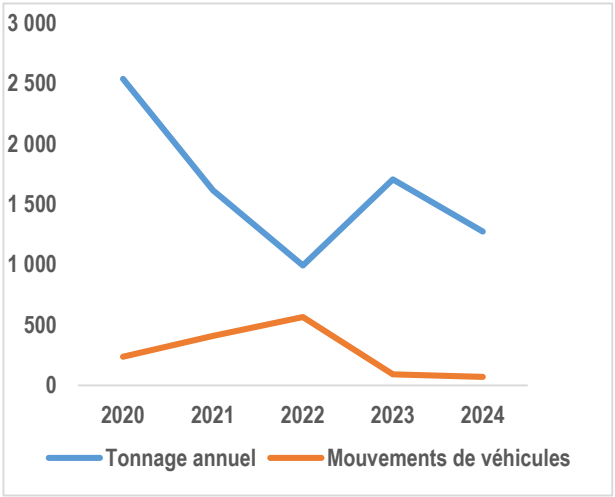


Source : MINT à partir des données fournies par la BGFT.

- **Le corridor non conventionnel Cameroun-Guinée Equatoriale**

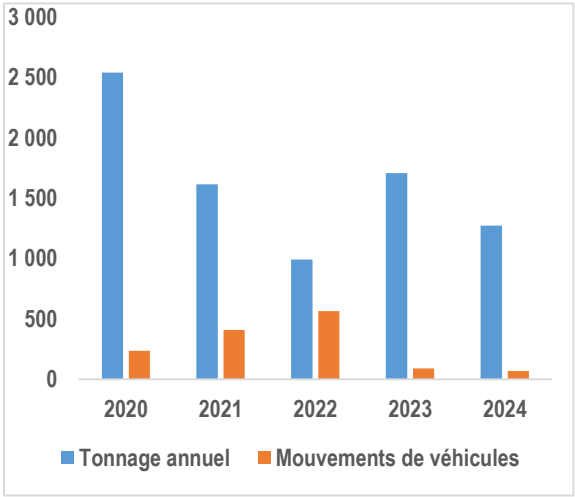
Après une tendance baissière jusqu'en 2020, le corridor enregistre une légère reprise post-2022.

Graphique 24 : Courbe évolutive du trafic routier de marchandises sur le corridor de transit Douala- Bata de 2020-2024



Source : MINT à partir des données fournies par la BGFT.

Graphique 25 : Evolution du mouvement de véhicules et du tonnage sur le corridor de transit Douala- Bata de 2020-2024

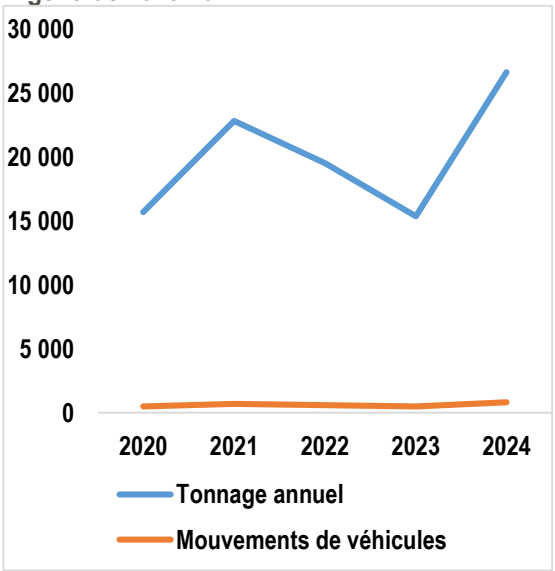


Source : MINT à partir des données fournies par la BGFT.

- **Le corridor non conventionnel Cameroun-Nigeria**

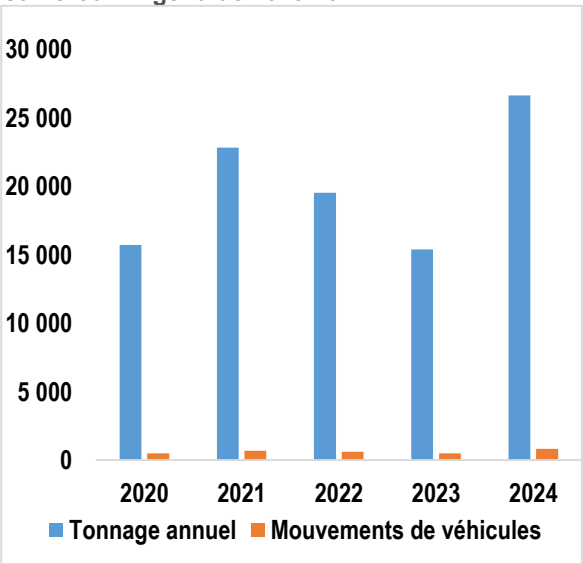
Depuis 2023, une augmentation significative du tonnage annuel est observée, signalant un renforcement des échanges transfrontaliers.

Graphique 26 : Courbe évolutive du trafic routier de marchandises sur le corridor de transit Cameroun-Nigeria de 2020-2024



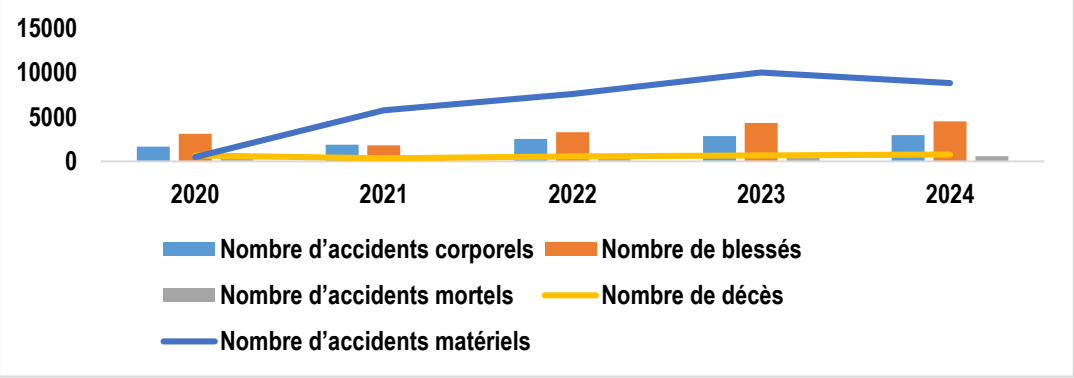
Source : MINT à partir des données fournies par la BGFT.

Graphique 27 : évolution du mouvement de véhicules et du tonnage sur le corridor de Cameroun-Nigeria de 2020-2024



Source : MINT à partir des données fournies par la BGFT.

Graphique 28 : Evolution du nombre d'accidents et de victime de la circulation routière sur les axes intra-urbains au Cameroun entre 2020 et 2024



Source : MINT à partir des données fournies par la Sureté Nationale.

Le graphique 28 met en évidence une évolution globalement haussière de l'accidentalité routière en milieu intra-urbain sur la période 2020–2024. Les accidents corporels progressent sensiblement, passant d'environ 1 650 cas en 2020 à près de 2 900 en 2024, avec une accélération notable entre 2021 et 2023, suivie d'une stabilisation. Le nombre de blessés suit la même dynamique, augmentant d'environ 3 100 à plus de 4 500 sur la période, traduisant une intensification des impacts humains liés à la densification du trafic urbain.

Les accidents matériels connaissent une hausse particulièrement marquée entre 2020 et 2023, atteignant un pic proche de 10 000 cas, avant un léger recul en 2024. Cette évolution reflète vraisemblablement la croissance du parc automobile, l'urbanisation rapide et la congestion accrue des grandes agglomérations. En revanche, les accidents mortels et le nombre de décès évoluent de manière plus modérée : après une baisse en 2021, une reprise progressive est observée jusqu'en 2024, mais à un rythme inférieur à celui des accidents corporels et matériels, ce qui peut suggérer un effet partiel des mesures de prévention et d'amélioration des secours.

D'un point de vue stratégique, ces évolutions interviennent dans un contexte de renforcement des politiques publiques de sécurité routière, notamment l'opérationnalisation des radars fixes et semi-portatifs, l'intensification des contrôles, la distribution d'alcooltests et de toxico-tests, ainsi que la multiplication des campagnes de sensibilisation. Le renforcement des capacités des Officiers de Police Judiciaire spécialisés a également contribué à une meilleure application des sanctions. Toutefois, le niveau absolu d'accidentalité demeure préoccupant au regard de la croissance continue du parc automobile et de la forte présence des deux-roues motorisés en milieu urbain. La consolidation des acquis nécessite ainsi la poursuite et l'intensification des actions préventives, une meilleure coordination interinstitutionnelle et une intégration accrue d'outils technologiques de suivi et de gestion du trafic.

I.4.5. Analyse stratégique intégrée des corridors

Cette section propose une lecture structurée des dynamiques observées sur les principaux corridors routiers de transit du Cameroun sur la période 2020–2024. L'analyse articule les tendances statistiques aux enjeux géoéconomiques, logistiques et institutionnels, afin d'éclairer les priorités stratégiques pour la période 2026–2030.

I.4.5.1. Positionnement géoéconomique des corridors camerounais

a. Positionnement géoéconomique des corridors camerounais

Les corridors constituent l'armature territoriale de la mobilité des biens entre les zones de production, les centres urbains et les plateformes portuaires de Douala et de Kribi. Leur performance conditionne l'approvisionnement des marchés intérieurs, la fluidité des chaînes logistiques et la compétitivité des filières exportatrices (agro-industrie, bois, mines, produits manufacturés).

b. Fonction sous-régionale et intégration CEMAC

Le Cameroun assure une fonction stratégique de pays de transit pour les États enclavés, notamment le Tchad et la République Centrafricaine. Les corridors Douala–N'Djamena et Douala–Bangui jouent à ce titre un rôle central dans l'intégration économique sous-régionale et dans le positionnement du pays comme hub logistique en Afrique centrale.

c. Interface maritime et rôle des ports

La performance des corridors est indissociable de celle des plateformes portuaires. Douala demeure la principale porte d'entrée historique, tandis que Kribi monte progressivement en puissance. L'efficacité des corridors dépend ainsi de la fluidité portuaire, des délais de sortie et de la qualité des connexions vers l'hinterland.

I.4.5.2. Analyse des corridors conventionnels

a. Corridor Douala–N'Djamena (Cameroun–Tchad)

Les données montrent une diminution du tonnage annuel depuis 2019. Cette évolution constitue un signal stratégique important, dans la mesure où ce corridor représente l'axe historique de transit vers le Sahel.

Sur le plan logistique, cette tendance peut refléter : (a) des contraintes sécuritaires ; (b) des délais de transit élevés ; (c) une multiplication des points de contrôle ; et (d) ou une perte relative de compétitivité face à d'autres itinéraires.

Sur le plan géoéconomique, tout affaiblissement de cet axe fragilise la fonction régionale du Cameroun et réduit son avantage comparatif en tant que porte d'entrée de l'hinterland sahélien.

L'enjeu stratégique majeur réside donc dans la restauration de la fiabilité, de la sécurité et de la compétitivité de ce corridor prioritaire.

b. Corridor Douala–Bangui (Cameroun–RCA)

La légère baisse observée sur cet axe traduit une dynamique plus instable et sensible aux aléas conjoncturels et sécuritaires. Ce corridor présente une forte dépendance à la stabilité politique et aux conditions opérationnelles.

L'enjeu n'est pas uniquement capacitaire, mais réside surtout dans la régularité et la prévisibilité des flux. Une stratégie orientée vers la sécurisation et la réduction des interruptions pourrait stabiliser la demande de transit.

I.4.5.3. Analyse des corridors non conventionnels

a. Corridor Douala–Brazzaville (Cameroun–Congo)

La baisse enregistrée entre 2020 et 2022, suivie d'une reprise partielle, traduit un corridor à activité fluctuante. Cette évolution suggère une dépendance à des filières spécifiques ou à des opportunités commerciales ponctuelles.

L'amélioration de la performance pourrait passer par des actions ciblées de facilitation aux postes frontières et par la réduction des frictions administratives.

b. Corridor Douala–Libreville (Cameroun–Gabon)

La progression moyenne annuelle estimée à 4 % révèle une dynamique positive et relativement stable. Cette croissance témoigne d'un renforcement progressif des échanges bilatéraux et d'une certaine résilience logistique.

Ce corridor présente un potentiel de consolidation en tant qu'axe structurant du commerce régional, sous réserve d'un accompagnement continu en matière de fluidité et de sécurisation.

c. Corridor Douala–Bata (Cameroun–Guinée Équatoriale)

Après une phase de contraction jusqu'en 2020, une reprise modérée est observée. Cette évolution suggère un corridor à potentiel, mais encore limité par des contraintes administratives, logistiques ou réglementaires.

Des mesures ciblées d'harmonisation et de simplification des procédures pourraient favoriser une croissance plus soutenue.

d. Corridor Cameroun–Nigeria

L'augmentation significative du tonnage annuel depuis 2023 constitue un indicateur stratégique majeur. Le Nigeria représentant un marché de grande dimension, ce corridor peut devenir un axe de massification des flux commerciaux.

Cette dynamique implique une anticipation des besoins en capacité, en sécurité et en gestion des flux aux postes frontaliers. Une approche proactive est nécessaire afin d'éviter les congestions et de consolider les gains observés.

I.4.5.4. Enjeux transversaux de performance logistique

L'analyse intégrée met en évidence que la performance des corridors dépend moins uniquement de la capacité physique que de facteurs qualitatifs, notamment : (a) la fiabilité des délais de transit ; (b) la sécurité des axes ; (c) la multiplicité des contrôles et formalités ; (d) la variabilité des temps de parcours ; et (e) la qualité des systèmes d'information et de traçabilité.

Le passage d'une logique centrée sur les infrastructures à une logique de gestion intégrée des corridors apparaît comme une condition essentielle d'amélioration durable.

I.4.5.5. Complémentarité portuaire et intermodalité

La montée en puissance du Port de Kribi offre des opportunités de rééquilibrage des flux et de décongestionnement partiel de Douala. Une stratégie coordonnée Douala–Kribi permettrait : (a) d'optimiser la répartition des trafics ; (b) de renforcer les connexions avec les corridors routiers et ferroviaires ; et (c) de soutenir le développement de zones industrialo-portuaires.

L'articulation entre corridors routiers, infrastructures ferroviaires et plateformes portuaires constitue un levier déterminant pour la compétitivité logistique nationale.

I.4.5.6. Implications stratégiques pour 2026–2030

Au regard des tendances observées, plusieurs orientations structurantes peuvent être dégagées :

- hiérarchiser les corridors selon leur valeur stratégique (priorité aux axes Tchad et Nigeria) ;

- mettre en place un dispositif permanent de suivi des indicateurs de performance (temps de transit, coûts, incidents, fiabilité) ;
- renforcer la coordination interinstitutionnelle (douanes, forces de sécurité, autorités portuaires, transporteurs) ;
- accélérer la digitalisation des procédures et l'interconnexion des systèmes d'information ;
- sécuriser les axes critiques et réduire les points de friction ;
- intégrer pleinement la dimension intermodale (route–rail–port).

Conclusion : les dynamiques observées sur les corridors traduisent une recomposition des flux régionaux, caractérisée par un ralentissement sur certains axes traditionnels et une progression notable vers des marchés stratégiques, notamment le Nigeria et le Gabon.

La consolidation du rôle du Cameroun comme hub logistique régional suppose désormais une approche systémique combinant compétitivité, sécurité, facilitation des échanges et intermodalité, dans le prolongement des orientations de la SND30 et des priorités sectorielles 2026–2030.

CHAPITRE 2 : TRANSPORT AERIEN

Le domaine du transport aérien est l'un des sous-secteurs du MINT qui se présente comme un complexe réseau de désertes organisé pour assurer sur les plans technique et opérationnel le transport des passagers et des marchandises. A cet effet, le MINT assure l'élaboration de la politique aérienne du Cameroun à travers la Division de l'Aviation Civile (DAC).

Plusieurs organismes sous-tutelle sont liés à ce domaine notamment :

- l'Autorité de l'Aviation Civile du Cameroun ou Cameroon Civil Aviation Authority (CCAA) qui assure la mise en œuvre des programmes de développement du domaine ;
- la Société Aéroports du Cameroun (ADC SA) est responsable de l'exploitation du réseau aérien du Cameroun ;
- la compagnie nationale Camair-Co.

Néanmoins, au Cameroun, il existe quatre aéroports internationaux (Douala, Yaoundé, Garoua et Maroua) et quatre aéroports secondaires (Ngaoundéré, Bertoua, Bafoussam et Bamenda).

II.1 Récapitulatifs des données du domaine aérien

Tableau 1 : Evolution du trafic aérien de passagers (en nombre) par type de vols, 2016-2024

Type de vols par aéroports									
Type de vols	**2016**	**2017**	**2018**	**2019**	**2020**	**2021**	**2022**	**2023**	**2024**
Douala									
Domestique	58 346	123 807	138 318	88 776	25 937	89 852	145 558	176 710	174 524
Sous régional (CEMAC)	180 954	172 674	178 184	188 605	65 926	92 157	135 037	144 562	152 769
Régional	-	-	278 327	277 946	115 855	209 806	293 991	337 717	395 904
International	475 725	509 121	250 987	257 327	110 164	340 569	266 188	271 811	267 479
Transit	197 203	225 309	225 015	220 021	86 926	142 772	181 971	175 653	154 165
Total	**912 228**	**1 030 911**	**1 070 831**	**1 032 675**	**404 808**	**875 156**	**1 022 745**	**1 106 453**	**1 144 841**
Yaoundé									
Domestique	78 539	152 716	177 656	134 027	39 276	109 085	153 795	193 191	185 764
Sous régional (CEMAC)	37 870	44 301	13 716	14 786	3 617	11 268	13 090	26 649	32 010
Régional	-	-	116 934	133 899	49 855	92 337	132 223	150 079	175 964
International	304 196	296 365	177 464	227 048	89 725	165 473	215 420	231 802	237 901
Transit	96 510	92 008	134 985	119 047	66 283	135 800	172 276	181 223	184 525
Total	**517 115**	**585 390**	**620 755**	**628 807**	**248 756**	**513 963**	**686 804**	**782 944**	**816 164**
Garoua									

Domestique	29122	39636	50 603	74 966	40 143	45 014	40 994	43 194	53 435
Sous régional (CEMAC)	10	271	80	4137	1 466	1 005	974	994	1 507
Régional	-	-	980	276	85	19	253	111	27
International	5242	5950	3 048	-	10	22	-	…	…
Transit	4094	1886	2 994	2 471	710	1 676	1 487	1 468	759
Total	**38 468**	**47 743**	**57 705**	**81 850**	**42 414**	**47 736**	**43 708**	**45 767**	**55 728**
Maroua									
Domestique	39 397	58 699	37 399	74 966	40 143	45 014	40 994	43 194	53 435
Sous régional (CEMAC)	1 124	1 964	5 140	4 137	1 466	1 005	974	994	1 507
Régional	-	-	101	276	85	19	253	111	27
International	30	101	39	-	10	22	-		…
Transit	4 579	1 403	1 916	2 471	710	1 676	1 487	1 468	759
Total	**45 130**	**62 167**	**44 595**	**81 850**	**42 414**	**47 736**	**43 708**	**45 767**	**55 728**
Ngaoundéré									
Domestique	3 452	18 413	13 579	18 579	6 024	21 264	22 790	31 115	23 202
Sous régional (CEMAC)	221	333	184	338	347	185	194	312	242
Régional	-	-	-	-	-	-	142	…	…
International	-	-	-	-	-	-	-	…	…
Transit	1 676	2 693	1 751	4 758	1 269	1 421	342	255	74
Total	**5 349**	**21 439**	**15 514**	**23 675**	**7 640**	**22 870**	**23 468**	**31 682**	**23 518**
Ensemble									
Domestique	208 856	393 271	417 555	391 314	151 523	310 229	404 131	487 404	490 360
Sous régional (CEMAC)	220 179	219 543	197 304	212 003	72 822	105 620	150 269	173 511	188 035
Régional	-	-	396 342	412 397	165 880	302 181	426 862	488 018	571 922
International	785 163	811 436	431 499	484 375	199 899	506 064	481 608	503 613	505 380
Transit	304 062	323 299	366 661	348 768	155 898	283 345	357 563	360 067	340 282
Total	**1 518 290**	**1 747 650**	**1 809 400**	**1 848 857**	**746 032**	**1 507 461**	**1 820 433**	**2 012 613**	**2 095 979**

Source : MINT à partir des données fournies par CCAA.

Tableau 2 : Evolution du trafic aérien de marchandises (arrivées, en tonne) par type de vols, 2016-2024

Type de vols par aéroports									
Type de vols	**2016**	**2017**	**2018**	**2019**	**2020**	**2021**	**2022**	**2023**	**2024**
Douala									
Domestique	-	11	8	0,21	4,58	1,37	18,4	0,89	2,08
Sous régional (CEMAC)	435	150	99	80,03	124,71	50,08	49,08	106,31	46,24
Régional	-	-	-	1 875,43	3 574,11	4 012,66	3 185,48	2 956,21	3 644,25
International	6 618	7 515	7 615	2 728	2 254	2 756	4 483	2 283	2 171
Transit	-	-	-	…	…	…	…	…	…
Total	**7 053**	**7 676**	**7 722**	**4 684**	**5 958**	**6 820**	**7 736**	**5 346**	**5 864**
Yaoundé									
Domestique	60	19	120	23,55	37,1	0,35	0,26	6,86	5
Sous régional (CEMAC)	2 778	295	730	35	13	120,13	0	0,78	1
Régional	-	-	-	715,30	1 338,43	1 004,83	819,00	2 170,55	1 504,44
International	3 167	1 782	4 247	1 933	934	2 898	1123,45	1163,88	1 370
Transit	-	-	-	…	…	…	…	…	…
Total	**6 005**	**2 096**	**5 097**	**2 708**	**2 323**	**4 023**	**1 943**	**3 342**	**2 881**
Garoua									
Domestique	55	56	75	41,02	12,77	39,66	219,2	57,21	161
Sous régional (CEMAC)	-	0,90	80,00	-	-	-	-	1,53	26,16
Régional	-	-	-	-	-	54,56		-	-
International	60	-	138	-	100	-		-	-
Transit	-	-	-	…	…	…	…	…	…
Total	**115**	**57**	**293**	**41**	**113**	**94**	**219**	**59**	**188**
Maroua									
Domestique	8	21	27	15,16	9,88	1,58	1,52	-	-
Sous régional (CEMAC)	-	-	-	-	-	-	-	…	…
Régional	-	-	-	-	-	-	-	…	…
International	-	-	-	-	-	-	…	…	…
Transit	-	-	-	…	…	…	…	…	…
Total	**8**	**21**	**27**	**15,16**	**9,88**	**1,58**	**1,52**	**0**	**0**
Ngaoundéré									
Domestique	3,00	4,00	9,00	0,20	-	1	0,13	0,05	…

Sous régional (CEMAC)	-	-	-	1,30	-	2,44	-	…	…
Régional	-	-	-	-	-	-	-	…	…
International	-	-	-	-	-	-		…	…
Transit	-	-	-					…	…
Total	**3**	**4**	**9**	**1,5**	**0**	**3,44**	**0,13**	**0,05**	///
Ensembles									
Domestique	126	111	239	80,14	64,33	43,96	239,51	65,01	169
Sous régional (CEMAC)	3 213,00	445,90	909,00	116,72	138,15	172,65	49,08	108,62	73,34
Régional	-	-	-	2 590,73	4 912,54	5 072,05	4 004,48	5 126,76	5 148,69
International	9 845,00	9 297,00	12 000,00	4 661,93	3 288,36	5 653,07	5 606,37	3 446,70	3 541,67
Transit	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Total	13 184	9 854	13 148	7 450	8 403	10 942	9 899	8 747	8 933

Source : MINT à partir des données fournies par CCAA.

Tableau 3 : Evolution du trafic aérien de marchandises (départs, en tonne) par type de vols, 2016-2024

Type de vols par aéroports									
Type de vols	**2016**	**2017**	**2018**	**2019**	**2020**	**2021**	**2022**	**2023**	**2024**
Douala									
Domestique	-	24	28	0,21	4,58	1,37	15,17	6,33	8,25
Sous régional (CEMAC)	3 112	623	211	80	125	50,08	150	97	224
Régional	-	-	-	1875,43	3574,11	4012,66	1810,75	2054,58	2622,63
International	5 260	8 036	7 932	2 728	2 254	2 756	4 212	4 174	4 518
Transit	-	-	-	…	…	…	…	…	…
Total	**8372**	**647**	**8171**	**4684,16**	**5957,7**	**6819,68**	**6187,72**	**6331,53**	**7372,5**
Yaoundé									
Domestique	73	65	56	85,17	14,94	6,79	2,6	5,94	0,06
Sous régional (CEMAC)	68	8	12	23,09	1,15	24,12	12,54	63,78	18,21
Régional	-	-	-	221,97	532,46	4161,39	456,54	1395,76	662,42
International	4 041	3 799	3 110	6 021	2 004	2 582	1947,49	2563,25	2259,16
Transit	-	-	-	…	…	…	…	…	…
Total	**4 182**	**3 872**	**3 178**	**6351,48**	**2552,3**	**6774,05**	**2419,17**	**4028,73**	**2939,85**
Garoua									
Domestique	18,00	26,00	30,00	9,67	2,87	12,73	71,34	11,69	13,41
Sous régional (CEMAC)	0,00	4,00	0,00	0,71	0,00	0,00	0,00	0	0
Régional	-	-	-	-	-	-	-	-	-
International	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Transit	-	-	-	…	…	…	…	…	…
Total	**18,00**	**30,00**	**30,00**	**10,38**	**2,87**	**12,73**	**71,34**	**11,69**	**13,41**
Maroua									
Domestique	5	6	6	209	233	64,05	2,07	…	…
Sous régional (CEMAC)	-	-	-	-	-	-	-	…	…
Régional	-	-	-	-	-	-	-	…	…
International	-	-	-	-	-	-	…	…	…
Transit	-	-	-	…	…	…	…	…	…
Total	**5,00**	**6,00**	**6,00**	**208,56**	**233,23**	**64,09**	**2,07**	*///*	*///*
N'Gaoundéré									
Domestique	0,85	3	1	0,84	0,3	-	…	…	…

Sous régional (CEMAC)	-	-	-	-	-	1	…	…	…
Régional	-	-	-	-	-	-	…	…	…
International	-	-	-	-	-	-	…	…	…
Transit	-	-	-	-	-	-	…	…	…
Total	**0,85**	**3**	**1**	**1,24**	**0,3**	**0,52**	*///*	*///*	*///*
Ensembles									
Domestique	96,85	124,00	121,00	304,45	255,92	84,94	91,18	23,96	21,72
Sous régional (CEMAC)	3180,00	635,00	223,00	104,23	125,86	74,76	162,46	160,64	242,01
Régional	-	-	-	2097,40	4106,57	8174,05	2267,29	3450,34	3285,05
International	9301,00	11835,00	11042,00	8749,74	4258,05	5337,32	6159,37	6737,01	6776,98
Transit	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Total	**12577,85**	**12594,00**	**11386,0**	**11255,82**	**8746,40**	**13671,07**	**8680,30**	**10371,95**	**10325,76**

Source : MINT à partir des données fournies par CCAA.

Tableau 4 : Mouvements d'avions (atterrissages et décollages de vols, en nombre) par aéroport, 2016-2024

Nature du trafic par aéroports									
Nature du trafic	**2016**	**2017**	**2018**	**2019**	**2020**	**2021**	**2022**	**2023**	**2024**
Douala									
Atterrissages	9 406	10 197	10 429	8 245	3 597	6 360	9 793	9 350	9 661
Décollages	9 381	10 227	10 436	8 257	3 617	6 380	9 852	9 361	9 484
Total mouvement	**18 787**	**20 424**	**20 865**	**16 502**	**7 214**	**12 740**	**19 645**	**18 711**	**19 145**
Yaoundé									
Atterrissages	4745,00	5039,00	5585,00	4 893	2 289	4 444	5 184	6 200	5 793
Décollages	4738,00	5038,00	5571,00	4 891	2 298	4 448	5 207	6 204	5 794
Total	**9 483**	**10 077**	**11 156**	**9 784**	**4 587**	**8 892**	**10 391**	**12 404**	**11 587**
Garoua									
Atterrissages	623	671	671	1 419	505	964	625	1 441	834
Décollages	621	666	673	1 408	498	960	634	1 409	826
Total	**1 244**	**1 337**	**1 344**	**2 827**	**1 003**	**1 924**	**1 259**	**2 850**	**1 660**
Maroua									
Atterrissages	953	891	863	1 216	939	964	746	652	337
Décollages	959	888	849	1 215	919	960	746	653	338
Total	**1 912**	**1 779**	**1 712**	**2 431**	**1 858**	**1 924**	**1 492**	**1 305**	**675**
Ngaoundéré									
Atterrissages	248	354	289	450	316	458	413	387	235
Décollages	248	354	289	445	314	458	413	387	235
Total	**496**	**708**	**578**	**895**	**630**	**916**	**826**	**774**	**470**
Ensembles									
Atterrissages	15 975	17 152	17 837	16 223	7 646	13 190	16 761	18 030	16 860
Décollages	15 947	17 173	17 818	16 216	7 646	13 206	16 852	18 014	16 677
Total	**31922**	**34325**	**35655**	**32439**	**15292**	**26396**	**33613**	**36044**	**33537**

Source : MINT à partir des données fournies par CCAA.

Tableau 5 : Evolution du trafic aérien (en nombre) à l'aéroport de MAROUA SALACK, 2016-2024

Nombre de passagers par type de vols à l'aéroport Maroua Salack									
Nature	**2016**	**2017**	**2018**	**2019**	**2020**	**2021**	**2022**	**2023**	**2024**
Domestique (vols effectués dans le triangle national)									
Arr.	20 157	29 695	28 031	38 666	21 255	21 976	20 219	21 148	27 163
Dép.	19 240	29 004	26 961	36 395	18 888	23 041	20 775	22 046	27 208
Transit	…	…	…	1 678	506	1 429	1 422	1 280	485
Régional (vols effectués dans la zone CEMAC)									
Arr.	591	908	1062	2661	769	419	359	397	713
Dép.	533	1056	1284	1476	697	599	615	597	802
Transit	…	…	…	671	204	250	248	188	274
International (vols effectués vers l'étranger hors CEMAC)									
Arr.	12	56	71	67	51	47	122	82	9
Dép.	18	45	114	209	44	6	131	29	18
Transit	**4 579**	**1 403**	**3 205**	**10**	**-**	**7**	**6**	**111**	**-**
Ensembles									
Arr.	**20 760**	**30 659**	**29 164**	**41 394**	**22 075**	**22 442**	**20 700**	**21 627**	**27 885**
Dép.	**19 791**	**30 105**	**28 359**	**38 080**	**19 629**	**23 646**	**21 521**	**22 672**	**28 028**
Transit	**4 579**	**1 403**	**3 205**	**2 359**	**710**	**1 686**	**1 676**	**1 579**	**759**
Cargo (fret et poste) en tonne									
Domestique									
Arr.	8	21	27	3	5	…	1,52	-	-
Dép.	5	6	6	1	…	…	2,07	-	-
Régional									
Arr.	-	-	-	-	-	…	…	…	…
Dép.	-	-	-	-	-	…	…	…	…
International									
Arr.	-	-	-	-	-	…	…	…	…
Dép.	-	-	-	-	-	…	…	…	…
Ensemble cargo									
Arr.	**8**	**21**	**27**	**3**	**5**	///	**1,52**	///	///
Dép.	**5**	**6**	**6**	**1**	///	///	**2,07**	///	///

Source : MINT à partir des données fournies par CCAA.

Tableau 6 : Evolution du trafic aérien à l'aéroport de Yaoundé, 2016-2024

Nombre de passagers par type de vols à l'aéroport de Yaoundé									
Nature	**2016**	**2017**	**2018**	**2019**	**2020**	**2021**	**2022**	**2023**	**2024**
Domestique (vols effectués dans le triangle national)									
Arr.	38 426	74 958	106 873	67 950	19 801	56 372	76 161	96 999	93 256
Dép.	40 113	77 758	105 064	66 077	19 475	52 713	73 958	96 192	92 508
Transit	…	…	…	35 214	24 774	84 478	107 912	109 411	111 668
Régional (vols effectués dans la zone CEMA)									
Arr.	21 614	27 944	33 845	73 058	26 261	52 585	6 378	13 462	15 317
Dép.	16 256	16 357	10 624	75 627	26 614	51 040	6 712	13 187	16 693
Transit	…	…	…	17 560	1 653	2 710	15 167	32 781	34 550
International (vols effectués vers l'étranger hors CEMAC)									
Arr.	147 301	140 264	138 158	119 986	44 006	81 704	163 810	179 893	195 266
Dép.	146 865	156 101	168 989	107 062	45 719	83 769	177 947	201 988	218 599
Transit	**96 510**	**126 048**	**162 314**	**65 840**	**39 856**	**49 164**	**42 608**	**39 031**	**38 307**
Ensembles									
Arr.	**207 341**	**243 166**	**278 876**	**260 994**	**90 068**	**190 661**	**246 349**	**290 354**	**303 839**
Dép.	**203 234**	**250 216**	**284 677**	**248 766**	**91 808**	**187 522**	**258 617**	**311 367**	**327 800**
Transit	**…**	**…**	**…**	**118 614**	**66 283**	**136 352**	**165 687**	**181 223**	**184 525**
Cargo (fret et poste) en tonne									
Domestique									
Arr.	60	19	121	23,55	37,1	0,35	0,26	6,86	5,42
Dép.	73	65	56	85,17	14,94	6,79	2,6	5,94	0,06
Régional									
Arr.	2 778	295	731	751	1 352	1124,96	6,61	18,46	3,78
Dép.	68	8	12	245,06	533,61	4185,51	12,62	63,78	18,21
International									
Arr.	3 167	1 782	4 253	1 933	934	2 898	2 063	3 739	3 131
Dép.	4 041	3 799	3 110	6 021	2 004	2 582	2 501	3 974	2 922
Ensembles Cargo									
Arr.	**6 005**	**2 096**	**5 105**	**2 708**	**2 323**	**4 023**	**2 069**	**3 764**	**3 140**
Dép.	**4 182**	**3 872**	**3 178**	**6 351**	**2 552**	**6 774**	**2 516**	**4 044**	**2 940**

Source : MINT à partir des données fournies par CCAA.

Tableau 7: Evolution du trafic aérien à l'aéroport de Douala, 2016-2024

Nombre de passagers par type de vols à l'aéroport de Douala									
Nature	**2016**	**2017**	**2018**	**2019**	**2020**	**2021**	**2022**	**2023**	**2024**
Domestique (vols effectués dans le triangle national)									
Arr.	27 257	59 562	88 762	57 852	16 566	36 432	57 705	83 798	82 986
Dép.	30 769	64 245	98 158	62 915	18 248	51 969	76 988	92 912	91 538
Transit	…	…	…	56 361	30 402	42 206	25 044	16 278	16 593
Régional (vols effectués dans la zone CEMAC)									
Arr.	80 509	82 624	89 562	95 154	33 563	45 297	61 855	70 902	75 272
Dép.	100 445	90 050	93 187	92 335	31 707	45 480	66 557	73 660	77 497
Transit	…	…	…	33 936	10 685	26 932	50 947	57 686	47 956
International (vols effectués vers l'étranger hors CEMAC)									
Arr.	244 426	251 887	256 968	252 904	108 253	196 977	273 370	293 952	314 469
Dép.	231 299	257 234	274 076	277 866	116 237	210 935	295 693	315 576	348 914
Transit	**187 203**	**225 309**	**210 444**	**129 724**	**45 839**	**73 634**	**103 419**	**101 689**	**89 616**
Ensembles									
Arr.	**352 192**	**394 073**	**435 292**	**405 910**	**158 382**	**278 706**	**392 930**	**448 652**	**472 727**
Dép.	**362 513**	**411 529**	**465 421**	**433 116**	**166 192**	**308 384**	**439 238**	**482 148**	**517 949**
Transit	**187 203**	**225 309**	**210 444**	**220 021**	**86 926**	**142 772**	**179 410**	**175 653**	**154 165**
Cargo (fret et poste) en tonne									
Domestique									
Arr.	-	11	8	80,14	4,58	1,37	44,5	0,89	2,08
Dép.	-	24	28	31,06	15,5	3,02	15,17	6,33	8,25
Régional									
Arr.	435	150	100	80,03	124,71	4062,74	196,5	177,34	193,67
Dép.	3 112	623	211	76	188	188,15	188	137	260
International									
Arr.	6 618	7 515	7 615	4 604	3 998	6 791	9 221	5 921	6 324
Dép.	5 260	8 036	7 932	7 722	5 216	6 686	4 212	6 294	7 158
Ensembles Cargo									
Arr.	**7 053**	**7 676**	**7 723**	**4 764**	**4 127**	**10 855**	**9 462**	**6 099**	**6 520**
Dép.	**8 372**	**8 683**	**8 171**	**7 829**	**5 419**	**6 877**	**4 415**	**6 437**	**7 427**

Source : MINT à partir des données fournies par CCAA.

Tableau 8: Evolution du trafic aérien global au Cameroun (MAROUA SALAK, YAOUNDE ET DOUALA), 2016-2024

Nombre de passagers par type de vols (MAROUA SALAK, YAOUNDE ET DOUALA)									
Nature	**2016**	**2017**	**2018**	**2019**	**2020**	**2021**	**2022**	**2023**	**2024**
Domestique (vols effectués dans le triangle national)									
Arr.	85 840	164 215	223 666	164 468	57 622	114 780	154 085	201 945	203 405
Dép.	90 122	171 007	230 183	165 387	56 611	127 723	171 721	211 150	211 254
Transit	-	-	-	93 253	55 682	128 113	134 378	126 969	128 746
Régional (vols effectués dans la zone CEMAC)									
Arr.	102 714	111 476	124 469	170 873	60 593	98 301	68 592	84 761	91 302
Dép.	117 234	107 463	105 095	169 438	59 018	97 119	73 884	87 444	94 992
Transit	-	-	-	52 167	12 542	29 892	66 362	90 655	82 780
International (vols effectués vers l'étranger hors CEMAC)									
Arr.	391 739	392 207	395 197	372 957	152 310	278 728	437 302	473 927	509 744
Dép.	378 182	413 380	443 179	385 137	162 000	294 710	473 771	517 593	567 531
Transit	288 292	352 760	375 963	195 574	85 695	122 805	146 033	140 831	127 923
Ensembles									
Arr.	**580 293**	**667 898**	**743 332**	**708 298**	**270 525**	**491 809**	**659 979**	**760 633**	**804 451**
Dép.	**585 538**	**691 850**	**778 457**	**719 962**	**277 629**	**519 552**	**719 376**	**816 187**	**873 777**
Transit	**191 782**	**226 712**	**213 649**	**340 994**	**153 919**	**280 810**	**346 773**	**358 455**	**339 449**
Cargo (fret et poste) en tonne									
Domestique									
Arr.	68	51	156	106,69	46,68	1,72	46,28	7,75	7,5
Dép.	78	95	90	117,23	30,44	9,81	19,84	12,27	8,31
Régional									
Arr.	3 213	445	831	831	1 477	5 188	203	196	197
Dép.	3 180	631	223	321	721	4 374	201	200	278
International									
Arr.	9 785	9 297	11 868	6 537	4 932	9 689	11 284	9 660	9 455
Dép.	9 301	11 835	11 042	13 744	7 220	9 268	6 713	10 268	10 080
Ensembles Cargo									
Arr.	**13 066**	**9 793**	**12 855**	**7 475**	**6 455**	**14 878**	**11 533**	**9 863**	**9 660**
Dép.	**12 559**	**12 561**	**11 355**	**14 182**	**7 971**	**13 651**	**6 934**	**10 480**	**10 367**

Source : MINT à partir des données fournies par CCAA.

Tableau 9 : Évolution du trafic aérien global au Cameroun 2019-2024

Aéroports	Nature	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Douala	Arrivées	378 209	149 127	402 814	391 625	448 652	472 727
	Départs	434 557	167 503	316 330	439 698	489 158	525 197
	Total	**812 766**	**316 630**	**719 144**	**831 323**	**937 810**	**997 924**
Yaoundé	Arrivées	260 876	90 668	250 250	249 727	290 354	303 839
	Départs	248 845	92 104	189 409	261 650	315 196	331 857
	Total	**509 721**	**182 772**	**439 659**	**511 377**	**605 550**	**635 696**
Garoua	Arrivées	20 948	12 104	33 200	33 200	41 465	35 425
	Départs	21 908	12 519	26 766	33 537	41 777	37 361
	Total	**42 856**	**24 623**	**59 966**	**66 737**	**83 242**	**72 786**
Maroua	Arrivées	31 280	22 075	20 700	21 111	21 627	27 441
	Départs	38 396	19 786	21 596	21 982	23 234	28 028
	Total	**69 676**	**41 861**	**42 296**	**43 093**	**44 861**	**55 469**
Ngaoundéré	Arrivées	8 785	3 165	11 345	11 649	15 540	11 799
	Départs	9 712	3 210	10 748	12 126	16 336	11 961
	Total	**18 497**	**6 375**	**22 093**	**23 775**	**31 876**	**23 760**
Bertoua	Arrivées	500	16	7	-	13	5
	Départs	275	15	10	-	21	5
	Total	775	31	17	-	34	10
Bafoussam	Arrivées	2 750	248	3 426	4 414	5 661	4 720
	Départs	2 717	200	3 399	4 313	5 391	4 492
	Total	**5 467**	**448**	**6 825**	**8 727**	**11 052**	**9 212**
Cameroun	Arrivées	703 348	277 403	721 742	711 726	823 312	855 956
	Départs	756 410	295 337	568 258	773 306	891 113	938 901
	Total	**1 459 758**	**572 740**	**1 290 000**	**1 485 032**	**1 714 425**	**1 794 857**

Source : MINT à partir des données fournies par CCAA.

Tableau 10 : Nombre de vols cargos et nombre de compagnies par aéroport, 2018-2022

Nombre de vols pour marchandises par aéroport (Cargo) de 2018-2022					
Types de vols	**2018**	**2019**	**2020**	**2021**	**2022**
Douala	767	742	555	730	793
Yaoundé	538	640	471	681	732
Garoua	6	2	-	-	1
Maroua	-	-	-	-	-
N'Gaoundéré	-	-	-	-	-
Bertoua	-	-	-	-	-
Bafoussam	-	-	-	-	-
Total	**1311**	**1384**	**1026**	**1411**	**1526**
Nombre de compagnies aériennes par aéroport (régulières)					
Douala	18	18	14	18	17
Yaoundé	20	17	14	14	14
Garoua	1	1	1	1	1
Maroua	1	1	1	1	1
N'Gaoundéré	1	1	1	1	1
Bertoua	-	-	-	-	1
Bafoussam	1	1	1	1	1
Total	**42**	**39**	**32**	**36**	**36**

Source : MINT à partir des données fournies par CCAA.

Tableau 11 : Nombre de vols selon le sens et l'aéroport, 2019-2024

Libellés		**2019**	**2020**	**2021**	**2022**	**2023**	**2024**
Douala	Arrivées	8 245	3 597	6 364	7 964	7 977	8 267
	Départs	8 257	3 617	6 385	8 132	7 983	8 284
	Total	**16 502**	**7 214**	**12 749**	**16 096**	**15 960**	**16 551**
Yaoundé	Arrivées	4 893	2 289	4 468	4 997	5 441	5 449
	Départs	4 891	2 298	4 477	5 009	5 440	5 455
	Total	**9 784**	**4 587**	**8 945**	**10 006**	**10 881**	**10 904**
Garoua	Arrivées	1 419	505	997	624	627	555
	Départs	1 408	498	993	625	628	553
	Total	**2 827**	**1 003**	**1 990**	**1 249**	**1 255**	**1 108**
Maroua	Arrivées	1 217	939	997	746	652	972
	Départs	1 216	919	993	746	653	977
	Total	**2 433**	**1 858**	**1 990**	**1 492**	**1 305**	**1 949**
Ngaoundéré	Arrivées	450	316	459	413	387	421
	Départs	445	314	459	413	387	421
	Total	**895**	**630**	**918**	**826**	**774**	**842**
Bertoua	Arrivées	254	29	4	6	7	3
	Départs	250	27	4	6	7	3
	Total	**504**	**56**	**8**	**12**	**14**	**6**
Bafoussam	Arrivées	172	24	288	343	207	172
	Départs	172	24	284	344	207	172
	Total	**344**	**48**	**572**	**687**	**414**	**344**
Cameroun	Arrivées	16 650	7 699	13 577	15 093	15 298	15 839
	Départs	16 639	7 697	13 595	15 275	15 305	15 865
	Total	**33 289**	**15 396**	**27 172**	**30 368**	**30 603**	**31 704**

Source : MINT à partir des données fournies par CCAA.

Tableau 12 : Nombre de vols selon le type et l'aéroport, 2019-2024

Libellés		2019	2020	2021	2022	2023	2024
Douala	Domestique	4 509	1 917	4 918	5 167	5 156	5 072
	CEMAC	5 572	2 042	3 004	4 895	4 967	5 193
	International	6 421	3 255	4 827	6 034	5 837	6 286
	Total	**16 502**	**7 214**	**12 749**	**16 096**	**15 960**	**16 551**
Yaoundé	Domestique	5 468	2 568	5 740	5 998	5 884	5 778
	CEMAC	1 207	467	598	1 112	1 876	2 066
	International	3 109	1 552	2 607	2 896	3 121	3 060
	Total	**9 784**	**4 587**	**8 945**	**10 006**	**10 881**	**10 904**
Garoua	Domestique	2 503	951	1 921	1 140	1 056	998
	CEMAC	67	8	18	16	69	29
	International	257	44	51	93	130	81
	Total	**2 827**	**1 003**	**1 990**	**1 249**	**1 255**	**1 108**
Maroua	Domestique	2 006	1 623	1 751	1 297	1 111	1 598
	CEMAC	404	220	173	184	187	347
	International	23	15	6	11	7	4
	Total	**2 433**	**1 858**	**1 930**	**1 492**	**1 305**	**1 949**
Ngaoundéré	Domestique	864	604	888	797	753	815
	CEMAC	31	26	29	25	21	27
	International	-	-	1	4	-	-
	Total	**895**	**630**	**918**	**826**	**774**	**842**
Bertoua	Domestique	504	56	8	12	14	6
	CEMAC	-	-	-	-	-	-
	International	-	-	-	-	-	-
	Total	**504**	**56**	**8**	**12**	**14**	**6**
Bafoussam	Domestique	891	373	469	685	414	344
	CEMAC	-	-	-	-	-	-
	International	2	-	-	2	-	-
	Total	**893**	**373**	**469**	**687**	**414**	**344**
Cameroun	Domestique	16 745	8 092	15 695	15 096	14 388	14 611
	CEMAC	7 281	2 763	3 822	6 232	7 120	7 662
	International	9 812	4 866	7 492	9 040	9 095	9 431
	Total	**33 838**	**15 721**	**27 009**	**30 368**	**30 603**	**31 704**

Source : MINT à partir des données fournies par CCAA.

Tableau 13 : Nombre de vols selon le sens et le type de vol, 2019-2024

Libellés		2019	2020	2021	2022	2023	2024
Domestique	Arrivées	8 561	4 094	8 294	7 901	7 364	7 300
	Départs	8 584	4 052	8 009	8 028	7 398	7 311
	Total	**17 145**	**8 146**	**16 303**	**15 929**	**14 762**	**14 611**
Régional	Arrivées	3 700	1 367	1 954	1 243	3 751	3 997
	Départs	3 581	1 396	1 874	1 262	3 369	3 665
	Total	**7 281**	**2 763**	**3 828**	**2 505**	**7 120**	**7 662**
International	Arrivées	4 861	2 428	3 554	6 366	4 369	4 542
	Départs	4 949	2 438	3 938	6 401	4 726	4 889
	Total	**9 810**	**4 866**	**7 492**	**12 767**	**9 095**	**9 431**
TOTAL	Arrivées	17 122	7 889	13 802	15 510	15 484	15 839
	Départs	17 114	7 886	13 821	15 691	15 493	15 865
	Total	**34 236**	**15 775**	**27 623**	**31 201**	**30 977**	**31 704**

Source : MINT à partir des données fournies par CCAA. N.B: Les mouvements de l'aéroport de BAMENDA n'ont pas été pris en compte dans les tableaux N° 11 et 12 pour 2022 et 2023.

Tableau 14 : Flux des marchandises par aéroport, 2016-2024

Aéroports	Nature du trafic	ANNÉES								
		2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Douala	Import	7353	7676	7723	4684,16	5957,7	6838,98	9462,29	6099,17	6520,24
	Export	8372	8683	8171	7829,11	7545,99	7142,49	6297,79	6436,5	7426,72
	Transit	…	…	…	-	-	-	-	-	-
Yaoundé	Import	3594	2096	5099	2707,68	2323,03	4025,39	2069,4	3764,19	3139,92
	Export	4183	3872	3177	6351,48	2552,3	6787,24	2516,4	4043,97	2940,33
	Transit	…	…	…	-	-	-	-	-	-
Garoua	Import	115	57	293	41,02	12,77	95,27	249,29	168,08	195,71
	Export	18	30	30	10,38	2,87	12,98	71,34	11,69	13,41
	Transit	…	…	…	-	-	-	-	-	-
Maroua	Import	8	21	27	15,52	9,88	1,58	1,52	-	-
	Export	5	6	6	209,43	233,23	64,09	2,07	-	-
	Transit	…	…	…	-	-	-	-	-	-
Ngaoundéré	Import	3	4	9	1,5	0	3,44	0,13	3,68	-
	Export	0,185	3	1	1,24	0,3	0,52	4,5	1,3	-
	Transit	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Bertoua	Import	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Export	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Transit	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Bafoussam	Import	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Export	-	-	-	7	-	-	-	-	-
	Transit	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Ensembles	Import	**11 073**	**9 854**	**13 151**	**7 450**	**8 303**	**10 965**	**11 783**	**10 035**	**9 856**
	Export	**12 578**	**12 594**	**11 385**	**14 409**	**10 335**	**14 007**	**8 892**	**10 493**	**10 380**
	Transit	-	-	-	-	-	-	-	-	-

Source : MINT à partir des données fournies par CCAA.

Tableau 15 : Nombre de passagers transportés par aéroports et par compagnie aérienne, 2016-2024

Aéroports	Compagnies Aérienne	Nom de passagers transporté par chaque compagnie aérienne par années								
		2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Douala	Air France	132 115	118 813	109 345	155 463	66 054	106 733	121 495	130 805	130 843
	Brussels Airlines	66 052	86 468	92 567	165 214	67 772	100 718	123 854	132 578	130 184
	Turkish Airlines	28 094	27 986	34 022	48 165	24 139	49 590	69 301	67 614	59 914
	RAM	25 682	32 767	30 878	46 638	13 598	7 322	41 035	58 656	60 471
	Ethiopian Airlines	71 815	84 031	91 943	108 005	44 270	90 879	125 350	145 350	160 701
	Asky	18 015	65 510	64 687	116 497	52 287	90 082	105 297	110 168	109 008
	Kenya Airways	32 799	36 764	41 172	56 525	15 226	19 432	18 302	29 245	30 247
	South African Airways	27 657	19 271	144	-	-	-	-	-	-
	Rwandair	38 114	64 403	61 543	50 395	404 808	28 683	81 512	77 037	78 416
	Air Côte d'Ivoire	33 578	39 812	38 887	92 406	33 660	62 336	36 779	37 773	37 601
	Trans Air Congo	15 813	17 981	12 722	7 833	1 821	5 199	3 198	-	-
	Ceiba	32 929	29 859	27 869	31 544	5 594	2 410	5 136	784	-
	Karinou Airlines	8 912	20 191	1 551	-	-	-	-	-	-
	Cronos	13 001	12 604	11 825	12 917	7 024	5 254	8 377	15 149	8 109
Yaoundé	Air France	47 975	102 868	98 375	135 479	60 735	99 616	114 512	136 053	127 868
	Brussels Airlines	35 257	61 901	70 450	81 645	30 135	87 773	122 631	123 673	128 672
	Turkish Airlines	19 071	35 996	37 759	50 441	22 003	46 859	66 452	64 438	55 693
	RAM	12 709	25 610	24 086	25 587	7 350	5 032	21 520	29 389	34 380
	Ethiopian Airlines	16 213	45 814	49 705	91 136	40 266	81 393	106 742	110 746	131 062
	Asky	11 946	29 017	22 945	18 482	8 093	9 388	20 026	181 086	48 096
	Kenya Airways	12 232	17 476	20 093	29 496	7 144	12 177	2 537	-	44
	South African Airways	898	…	…	-	-	-	-	-	-
	Rwandair	699	…	…	-	-	-	49	-	-
	Air Côte d'Ivoire	5 406	15 456	16 070	41 591	22 515	37 304	37 304	76 906	42 097

Source : MINT à partir des données fournies par ADC et CCAA.

CHAPITRE 3 : TRANSPORT FERROVIAIRE

Le domaine du transport ferroviaire est l'un des sous-secteurs du MINT qui se présente comme un complexe réseau de désertes organisé, assurant sur les plans technique et opérationnel le transport de passagers et de marchandises. A cet effet, le MINT, à travers la Direction du Transport Ferroviaire (DTF), assure l'élaboration, la mise en œuvre et le suivi de la politique gouvernementale en matière de transport ferroviaire.

En matière de transport Ferroviaire, le MINT travaille en collaboration avec la société Cameroon Railway (CAMRAIL). Cette dernière est le concessionnaire de l'Etat du Cameroun dans l'expiation du patrimoine ferroviaire dans le cadre de son programme gouvernemental de relance économique. Le processus de mise en concession qui a démarré en janvier 1996, a vu son épilogue avec la signature le 19 janvier 1999 de la convention de concession et le démarrage effectif des activités de CAMRAIL le 1er avril 1999. Ainsi, la société CAMRAIL assure : (a) l'exploitation technique et commerciale des services de transport ferroviaire ; (b) la maintenance, l'aménagement et la gestion des infrastructures ferroviaires ; et (c) la gestion courante du domaine ferroviaire.

III.1Récapitulatifs des données statistiques du domaine ferroviaire

Tableau 16 : Evolution du nombre de matériels, 2014-2024

Libellés	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Nombre de wagons	1 201	1 232	1 234	1 233	1133	1 070	1 084	1 107	1 146	1149	1174
Nombre de locomotives	45	41	43	37	36	38	36	36	38	38	37
Nombre de Gares ferroviaires	36	36	33	33	33	33	33	33	33	33	33
Nombre de km de chemin de fer réhabilités	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Nombre de km de chemin de fer effectivement renouvelés	-	-	-	-	4	2	6	2	-	-	-
Nombre de km de chemin de fer construit	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	…

Source : MINT à partir des données fournies par Camrail.

Tableau 17 : Evolution du degré de productivité, 2014-2024

Libellés	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Ratio du nombre d'employés pour 1000 000TU[1]	1,92	1,87	1,67	1,73	1,76	1,45	1,53	1,54	1,60	1,49	1,43
Ratio du nombre de locomotives pour 1000 000TU	0,04	0,04	0,04	0,04	0,04	0,04	0,04	0,04	0,04	0,04	0,03
Ratio du nombre de wagons pour 1000 000TU	1,03	1,05	1,15	1,3	1,24	1,03	1,07	1,15	1,18	1,10	1,10
Nombre de jours nécessaire pour qu'un wagon fasse une rotation complète	8	9	10	9	9	9	9	9	10	8,10	7,60
Nombre d'employées	2 045	1 921	1 793	1 635	1 609	1 513	1 541	1 490	1 551	1 554	1 520
Nombre de fois que les locomotives CC tombent en pannes	317	448	384	408	312	380	377	362	333	348	370

Source : MINT à partir des données fournies par Camrail.

[1] Tonne par unité de produits

Tableau 18 : Evaluation du nombre de passagers à niveau, 2014-2024

Rubriques	Années									
	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Nombre de passages à niveau effectivement réhabilités	1	2	-	-	-	-	2	2	10	-
Nombre de passages à niveau effectivement renouvelés	1	-	4	6	-	4	-	-	-	-
Nombre de passages à niveaux existants	153	120	125	125	125	125	125	127	131	127
Le nombre de passage à niveau sécurisés	…	3	3	4	7	8	6	11	12	11
Nombre d'incidents enregistrés par passage à niveaux	60	73	53	80	11	…	…	…	…	…

Source : MINT à partir des données fournies par Camrail.

Tableau 19 : Enquête de satisfaction, 2014-2024

Rubriques	Années										
	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Nombre de déraillements trafic voyageur	4	1	2	1	2	1	-	-	1	1	4
Nombre de déraillements trafic marchandise	16	20	15	21	19	9	-	10	15	16	9
Nombre de fois de pannes des locomotives	421	448	384	408	312	380	377	362	333	345	400
Durée de rotation des wagons	8	10	10	9	10	9	9	9	10	8,5	8,0
Taux de disponibilité des locomotives	84,80%	82,74%	81,30%	81,84%	84,20%	84,07%	77,87%	79,16%	80,77%	81,75%	81,60%
Taux de satisfaction de la clientèle[2]	65%	77%	…	46%	…	…	…	…	83%	…	…
Nombre de passages à niveau sécurisés	3	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…

Rubriques	Années										
	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Nombre d'incidents enregistrés par passage à niveau	7	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…
Taux de satisfaction de la clientèle (voyageur)	…	…	…	…	…	…	…	…	83%	81%	72%
Taux de réclamation par millier de voyageur	…	…	…	…	…	…	…	…	4,21/1000	2,84/1000	9,62/1000

Source : MINT à partir des données fournies par Camrail.

Tableau 20 : Evolution du trafic global du secteur ferroviaire au Cameroun entre 2014 et 2024

Années	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Tonnes de marchandises par an (en millions)	1,8	1,8	2	1,5	1,40	1,61	1,56	1,50	1,48	1,51	1,53
Voyageurs par an (en millions)	1,55	1,6	1,5	0,86	0,69	0,66	0,57	0,63	0,74	0,86	0,95
Locomotives	60	56	59	51	36	38	36	36	38	38	37
Voitures à voyageurs	103	103	63	50	33	31	34	41	43	43	43
Wagons	1 234	1 234	1 234	1 233	1133	1070	1084	1107	1146	1149	1174
Sièges kilomètres offerts (en millions)	0,7	0,7	0,6	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,3	0,3	0,3

Source : MINT à partir des données fournies par Camrail.

Tableau 21 : Evolution du trafic marchandises, par voie ferroviaire au Cameroun entre 2014 et 2024

Rubrique	Unité	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Tonnage (T) Taxé	milliers	1664	1779	1601	1494	1396	1609	1557	1497	1475	1513	1534
Tonne-Kilomètre (TKM)	millions	993	960	846	806	785	941	922	874	866	921	931
Recette (FCFA)	millions	46989	45826	38846	34924	34084	40618	40566	38922	37877	41400	45377

Source : MINT à partir des données fournies par Camrail.

Tableau 22 : Evolution du trafic voyageur par ligne entre 2014 et 2024

Années	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
TRANSCAM1											
Voyageurs	509738	572 01	621578	133 355	126648	145714	133305	195726	289266	351643	411924
Voyageurs-km	97395	127 658	142610	15 119	14247,6212	13687,109	13175,427	23033,191	35702,581	54195	70018
Recettes (FCFA)	1865274 426	2 265 194	2 295 001	280 092	288136,049	291987,846	264540,845	540774,9067	958397,2912	1237713	1607498
TRANSCAM2											
Voyageurs	843 803	880 392	799 295	538 797	505984	510948	439328	432159	451622	508128	535278
Voyageurs-km	413 912	401 462	364 699	222 795	201833,1269	202130,9712	176921,898	174237,525	175996,799	207443,06	223548
Recettes (FCFA)	6 490 206 594	6 094 815	5 645 847	3 159 944	3276771,102	3437865,775	3128116,67	3142523,518	3077281,338	3616099	3899981
LIGNE OUEST											
Voyageurs	205 233	177 677	161 561	186 901	58 597	-	-	-	-	-	-
Voyageurs-km	5 525	4 668	4 153	4 720	2 415	-	-	-	-	-	-
Recettes (FCFA)	103 658 447	90 489	81 250	92 724	30 179	-	-	-	-	-	-
TOTAL (TC1+TC2+LIGNE OUEST)											
Voyageurs	1558774	1 630 670	1 582 435	859 053	691229	656662	572633	627885	740888	859771	947202
Voyageurs-km	516 832	533 788	511 462	242 634	218495,7263	215818,0802	190097,325	197270,716	211699,38	261638,06	293566
Recettes (FCFA)	8 459 138 467	8 450 498	8 022 108	3 532 790	3595086,19	3729853,621	3392657,515	3683298,425	4035678,629	4853812	5507479

Source : MINT à partir des données fournies par Camrail.

Tableau 23 : Evolution du trafic voyageur par voie ferroviaire entre 2014 et 2024

Années	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
NOMBRE VOYAGEURS (1000V) en 10^3											
Trains directs	245	420	482	-	-	-	-	73	181	232	313
Trains semi-directs (10^3)	1059	1006	914	646	605	636	557	539	545	613	619
Trains Omnibus (10^3)	254	205	186	213	86	21	15	16	15	15	15
V OYAGEURS en KMS 10^6											
Trains directs	65	111	127	-	-	-	-	12	33	44	61
Trains semi-directs (10^6)	434	441	402	252	246	245	215	209	212	244	262
Trains Omnibus (10^6)	18	13	10	10	11	9	11	9	12	12	14
RECETTES (10^6)											
Trains directs (10^3)	…	…	1936	-	-	-	…	310	750	1027	1422
Trains semi-directs (10^6)	6 738	…	5 744	3 298	2 991	3 167	3 021	3 298	3 212	3733	3998
Trains Omnibus (10^6)	391	…	95	102	50	18	14	75	74	13	14
Colis -bagages direct (106)	…	…	4	-	-	-	…	-	-	…	…
Colis-bagages semidirect (10^6)	484	…	482	316	323	338 146	262	254	248	229	224
Colis-bagages Omnibus (10^6)	247	…	121	73	95	85,52	95	61	59	80	73
TOTAL	**7860**		**2638**	**491**	**468**	**338164**	**371**	**700**	**1131**	**5082,67**	**5731,89**

Source : MINT à partir des données fournies par Camrail.

Tableau 24 : Evolution du trafic marchandises par type de marchandises en tonne (1000T) entre 2014 et 2024

Années	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Bois en agrumes	130,5	123	166	188	173	193	211	149	141	87	34
Bois ouvrés	103,2	90	41	34	26	28	23	25	25	10	7
Bois sauvage	-	-	44	38	33	34	25	22	25	21	23
Hydrocarbures citernes	516	552	567	602	594	682	689	719	692	678	745
Hydrocarbures conteneurs	-	-	4	2	3	-	-	-	-	-	-
Oil & Gas	…	…	…	…	…	47	15	16	20	24	12

Années	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Produits ALUCAM (montée)	34,5	21	12	24	18	24	3	10	11	22	11
Coton	68,8	80	65	76	46	28	38	30	41	26	34
Graines et tourteaux	30,3	35	34	42	37	39	26	28	31	34	34
Farines et céréales	141,3	131	123	118	115	138	130	127	114	0	0
Animaux vivants	14,9	15	15	9	7	5	4	4	5	139	170
Engrais et insecticides	52,1	32	57	53	…	…	…	…	…	5	5
Sucre	42,7	36	26	37	44	46	66	41	35	66	39
Groupage	4,3	1	0	0	39	41	51	71	108	121	122
MADp/cPQ1	-	211	146	39	45	23	1	5	-	-	-
Matières 1ères cimenterie	…	…	…	…	17	33	15	3	16	20	2
Matériaux de construction oléoduc (cotco)	…	…	…	…	45	23	1	5	-	-	-
Containeur	227,3	212	138	100	142	172	174	160	146	174	199
Matériaux de construction	75,2	47	33	34	31	59	49	72	46	71	73
Autres marchandises	223	194	129	96	25	17	31	15	20	15	22
TOTAL	**1 664,10**	**1 780,00**	**1 600,00**	**1 492,00**	**1 439,93**	**1 631,87**	**1 552,42**	**1 501,89**	**1 475,52**	**1 513,48**	**1 533,59**

Source : MINT à partir des données fournies par Camrail.

Tableau 25 : Evolution du trafic voyageur (trains semi-directs et omnibus) nombre de voyageurs en milliers entre 2014 et 2024

Années	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Trains Directs Douala/Yaoundé low cost	-	160	256	-	-	-	-	-	-	…	…
Trains Directs Douala/Yaoundé Premium	145	133	110	-	-	-	-	50	121	153	202
Trains Directs Douala/Yaoundé 1er classe	100	126	115	-	-	-	-	24	60	79	111
Total trains directs	245	419	481	-	-	-	-	74	181	232	313
Trains semi-directs Douala/Yaoundé 2ème classe	382,3	…	…	…	127	146	133	122	109	119	99
Trains semi-directs Douala/Yaoundé 1ère classe	106,8	…	…	…	…	…	…	-	-	…	…
Trains semi-directs Ydé/Ndéré 2ème classe	690,9	…	…	…	414	408	330	312	344	387	394

Trains semi-directs Ydé/Ndéré 1ère classe	124,3	…	…	…	64	82	94	104	93	107	127
Total trains SémiDirects	**1304,3**	**-**	**-**	**-**	**605**	**636**	**557**	**538**	**546**	**613**	**620**
Autres (omnibus) 2ème classe	254,4	…	…	…	86	21	15	16	15	15	15
Total trains semi-direct et omnibus	**1803,7**	**419**	**481**	**-**	**691**	**657**	**572**	**628**	**742**	**860**	**948**

Source : MINT à partir des données fournies par Camrail.

Tableau 26 : Parc du matériel roulant, 2014-2024

Libellés	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Acquis											
Nombre de voitures-voyageurs	40	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Nombre de Wagons	10	-	-	-	-	-	20	18	4	-	25
Locomotives de lignes et de manœuvre**	…	9	-	-	-	9	4	-	-	-	-
Total Montant	**-**							**5**	**20**	**18**	**-**
Réhabilités											
Nombre de voitures-voyageurs	2	7	1	3	2	3	14	6	3	1	7
Nombre de Wagons	25	15	56	78	71	98	80	137	118	109	98
Locomotives de lignes et de manœuvre	1	3	2	7	3	3	6	3	3	4	7

Source : MINT à partir des données fournies par Camrail.

Tableau 27 : Evolution du trafic marchandises, 2016-2024

Rubriques	2018	2019	2020	2021	2022
Tonnage (T) Taxé en 10^3	1396	1609	1 557	1 497	1 475
Tonne-Kilomètre (TKM) en 10^6	785	941	922	874	866
Recettes Brut (KFCFA) en 10^6	34 084	40 618	40 566	38 922	37 877

Source : MINT à partir des données fournies par Camrail.

Tableau 28 : Evolution du trafic ferroviaire de marchandises par gare (en tonnes) entre 2018 et 2024

Gares	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Bessengue	16 587 068	21 396 929	20 992 378	22 586 281	22 109 026	24 379 197	29 855 319
Port dla	6 795 815	7 961 573	10 373 808	9 325 079	8 381 144	11 765 823	11 294 754
Bassa	123 916	148 021	160 701	203 723	269 634	289 409	348 899
Edea	2820,44	3424,82	-	178,5	…	609,201982	-
Makondo	894	1 110	1 331	1 733	2 659	1 713	1 960
Mvolye	64	640	9 938	17 742	…	19 088	12 138
Yde mses	161 211	144 974	118 524	128 212	124 543	116 616	169 322
Obala	2 021	5 040	-	496	…	-	1 650
Batchenga	-	-	-	-	…	-	-
Mbandjock	624 304	750 276	692 824	587 756	780 580	478 443	314 486
Mgoumou	6 015	4 235	5 526	5 387	5 381	3 505	2 932
Nanga eboko	214 348	194 883	93 830	44 507	42 024	7 978	18 413
Mengue bibey	12 821	13 343	11 431	12 399	8 964	522	66 389
Mbargue	615,53	1154,52	613,195	-	2517,13181	380,985594	1035,83242
Belabo	5 463 243	5 072 834	5 309 785	4 271 789	4 170 357	2 672 577	1 166 122
Mbitom	12 780	901 647	1 021 644	355 700	352 563	508 919	516 185
Ngaoundal	79 705	72 951	67 023	85 149	89 539	84 016	87 225
Ngaoundere	3 996 604	3 944 523	1 706 840	1 295 822	1 538 283	1 070 907	1 519 694
Total	**34084245,29**	**40617557,93**	**40566194,9**	**38921954,2**	**37877215**	**41399702,9**	**45376521,4**

Source : MINT à partir des données fournies par Camrail.

CHAPITRE 4 : TRANSPORT MARITIME ET PORTUAIRE

Assuré par la Direction des Affaires Maritimes et des Voies Navigable (DAMVN au MINT), le sous-sous-secteur transport maritime et portuaire au Cameroun est géré par quatre (4) principales instances opérant sous la tutelle du Ministère des Transports : (1) l'Autorité Portuaire Nationale (APN), (2) les Organismes Portuaires Autonomes (OPA) assurant le rôle d'autorité portuaire dans chacun des sites portuaires (Douala, Kribi, Limbé et Garoua), (3) les Comités Consultatifs d'Orientation de l'activité portuaire (CCO) au sein de chaque OPA).

IV.1. Récapitulatifs des données statistiques du domaine maritime

Tableau 29 : Manutention des navires au port autonome de Douala, 2016-2024

Libellés	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Nombre d'accostages	3 132	3 343	3 361	2 475	2 676	2 863	2 916	2 790	2 863
Nombre d'appareillages	3 132	3 343	3 361	2 475	2 676	2 863	2 916	2 790	2 863

Source : MINT à partir des données fournies par le PAD.

Tableau 30 : Certaines procédures relatives au code ISPS du PAD, 2016-2024

Libellés	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Nombre de contrôle antipollution à bord des navires	800	850	800	825	527	703	…	710	1069
Nombre d'accidents des navires	12	6	5	4	4	11	12	10	1
Nombre de tours de surveillance des navires (Effectués par les marins pompiers)	820	1240	1150	1 220	1253	600	720	720	1220

Source : MINT à partir des données fournies par le PAD.

Tableau 31 : Manutention des navires au port autonome de Kribi, 2018-2024

Libellés	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Nombre d'accostages	295	331	461	453	406	468	412
Nombre d'appareillages	295	331	461	453	406	468	412

Source : MINT à partir des données fournies par le PAD.

Tableau 32 : Certaines procédures relatives au code ISPS du PAK, 2018-2024

Libellés	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Nombre de contrôle antipollution à bord des navires	211	…	183	125	169	73	64
Nombre d'accidents des navires	-	…	2	3	1	-	-
Nombre de tours de surveillance des navires (Effectués par les marins pompiers)	…	…	130	173	172	231	…

Source : MINT à partir des données fournies par le PAD.

Tableau 33 : Evolution du trafic portuaire du PAD, 2016-2024

Type de trafic	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Long cours	11 042 894	11 756 695	11 800 027	12 797 841	12 265 118	12 703 577	12 438 854	12 155 686	12873210
Local	79 887	40 207	34 956	61 966	36 406	49 283	41 267	41 189	47 088
Total	**11 122 781**	**11 796 902**	**11 834 983**	**12 859 807**	**12 301 524**	**12 752 860**	**12 480 121**	**12 196 875**	**12 920 298**
Nombre de navire	3 188	3 132	3 343	3 361	2 475	2 676	2 863	2 945	2 790
Nombre de navires par TYPE									
Cargos	350	412	414	418	405	374	358	185	203
Bananiers	86	0	0	0	3	-	…	65	82
Pétroliers	129	153	160	200	194	179	155	181	165
Chimiquiers	9	21	18	26	25	7	16		
Minéraliers	31	0	0	0	0	-	-		
Butaniers	24	0	0	0	0	7	30	33	48
Tankers à huile		2	0	2	2	-	-	35	25
Porte-conteneurs	294	329	305	268	260	252	250	267	294
Ro/Ro	82	84	61	76	74	73	76	63	60
Divers	132	134	144	90	82	159	100	174	166
TOTAL	**1137**	**1135**	**1102**	**1080**	**1045**	**1051**	**985**	**1003**	**1043**
Type de navires par tonnage									
Cargos	4 744 648	5 263 319	5 282 718	5 729 426	5 921 249	6 232 362	6 188 843	3 816 644	4 166 075
Bananiers	333 788	418 155	419 696	455 186	17 270	-	…	314 924	358 652
Pétroliers	1 263 037	1 393 093	1 398 227	1 516 462	1 733 901	1 590 109	1 741 747	1 674 008	1 770 633
Chimiquiers	30 723	34 507	34 634	37 562	220 945	23 016	130 663		
Minéraliers	710 210	148 802	149 350	161 979	150 151	-	…		
Butaniers	47 856	112 474	112 889	122 435	46 475	36 729	177 425	168 472	201 854
Tankers à huile	0	9 450	0	10 156	0	-	…	140 574	84048
Porte-conteneurs	3 198 011	3 562 165	3 575 294	3 877 622	3 557 505	3 851 624	3 261 475	3 569 043	3874249
Ro/Ro	445 021	523 504	534 918	569 995	403 579	539 461	497 445	439 824	404 208
Divers	231 531	284 281	285 329	309 456	214 043	430 276	441 256	1 934 425	1 926 519
Pinardier	38 069	6 947	6 972	7 562	0	-	-		
TOTAL	**11042894**	**11756697**	**11800027**	**12797841**	**12265118**	**12703577**	**12438854**	**12057914**	**12786238**

Source : MINT à partir des données fournies par le PAD.

Tableau 34 : Evolution du trafic portuaire du PAK, 2018-2024

Type de Trafic	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Long cours	6944889	8313521	7906445	7781094	8904184	9590445	9349241
Local	-	147609	369750	779710	1061342	1243860	1492822
Total	6944889	8461130	8276195	8560804	9965526	10834305	10842063
NOMBRE DE NAVIRES PAR TYPE							
Cargo	1	9	11	-	-	13	9
Bananiers	-	-	0	-	-	-	-
Pétroliers	46	55	55	50	52	55	53
Chimiquiers	-	-	-	-	-	-	-
Minéraliers	-	-	-	-	-	-	-
Butaniers	27	38	36	33	38	40	39
Tankers à huile	-	-	-	-	-	-	-
Porte-conteneurs	193	195	219	219	230	205	175
Ro/Ro	-	-	-	-	-	-	-
Bulk Carrier	23	28	33	…	…	…	…
Divers	5	6	107	123	27	103	71
Total	295	331	461	425	347	416	347
TYPE DE NAVIRES PAR TONNAGE							
Cargos	-	10 772	-	-	-	5 483	48 179
Bananiers	-	-	-	-	-	-	-
Pétroliers	5 841 390	6 880 956	6 311 488	6 306 963	6 708 301	7 139 080	6 895 959
Chimiquiers	-	-	-	-	-	-	-
Minéraliers	-	-	-	-	-	-	-
Butaniers	865630	1 213 278	1 364 091	1 319 069	1 448 949	1 557 170	1 485 518
Tankers à huile	-	…	-	-	-	-	-
Porte-conteneurs	-	135 820	369 750	779 710	1 061 342	1 243 860	1 492 822
Ro/Ro	-	-	-	-	-	-	-
Bulk Carrier	237 869	219287	230 865	154 304	746 524	753 970	910764
Divers	-	1017	0	757	410	1848	8820
Total	6 944 889	8 461 130	8 276 194	8 560 803	9 965 526	10 701 411	10 842 062

Source : MINT à partir des données fournies par le PAK.

Tableau 35 : Trafic marchandises conteneurisées (en tonne et en nombre) au Port de Douala, 2016-2024

TRAFIC	DESIGNATION	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Importations	En nombre	176 706	204 989	196 118	183 649	182 208	111 592	114 271	119 733	126 500
	En tonne	2423803	2514284	2616265	2626183	2880829	2164510	1964331	2861090	3 096 189
Exportations	En nombre	167 685	181 382	182 640	186 844	239 646	130 852	114 693	118 888	135 611
	En tonne	1 844 061	1 938 594	2 055 356	1 909 809	1638090	1687115	1297144	1581427	1 559 233

Source : MINT à partir des données fournies par le PAD.

Tableau 36 : Trafic marchandises conteneurisées (en tonne et en nombre) au Port de KRIBI, 2018-2024

TRAFIC	Désignation	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Importations	En nombre	2154	37940	15073	33497	145674	41879	50684
	En tonne	27795	95 396	270 648	632 680	353 472	1 010 493	1 227 925
Exportations	En nombre	1867	33949	4663	18393	33053	9394	10451
	En tonne	47010	109 515	99 102	147 030	130 368	233 367	264 897

Source : MINT à partir des données fournies par le PAK.

Tableau 37 : Structure du trafic par grandes familles de produits au Port de Douala, 2016-2024

PRODUITS	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Structure des importations									
Hydrocarbures	1335365	1330120	1366300	1751330	1513864	1492125	1728590	1840529	1 970 433
Produits alimentaires et boissons	2359915	2316812	2439487	3073606	3179958	2876423	3212548	3259959	3 741 439
Produits métalliques/ Matériaux de construction	1318288	1495829	1290087	1175154	858047	950909	790482	871008	673 054
Produits chimiques et pharmaceutiques	353 823	541 422	662 561	670 750	487 833	586 235	680 679	662 473	385 832
Minerais et matières premières	2480446	2116633	2372520	2762811	3363986	3353267	2698283	2572126	2 872 330
Produits manufacturés	153 300	200 040	345 102	448 449	300 169	448 597	467 621	431 249	809 155
Autres produits	161 394	447 275	199 644	201 059	225 940	271 500	157 633	258 719	79 260
Total importations	**8 162 531**	**8 448 131**	**8 675 701**	**10 083 159**	**9 929 797**	**9 979 056**	**9 735 836**	**9 896 063**	**10 531 503**
Structure des exportations									
Bois	1897851	1984149	2139463	1843340	1414704	1655373	1657052	1405617	1307480
Aluminium	56 580	64 093	61 048	62 070	20 762	25 647	36 503	33 259	36 852
Produits agricoles	801 347	690 999	525 920	523 728	362 762	477 487	492 973	428 969	590 942
Produits industriels	29 658	62 719	236 273	154 583	262 229	290 401	268 618	188 528	111 417
Produits alimentaires et boissons	62 782	109 300	80 228	91 530	59 979	183 500	48 557	19 145	52 546
Autres produits	32 145	397 304	81 394	41 827	214 886	92 112	199 315	184 041	242 452
Total exportations	**2 880 363**	**3 308 564**	**3 124 326**	**2 717 078**	**2 335 322**	**2 724 520**	**2 703 018**	**2 259 559**	**2 341 689**
Total importations + exportations	**11 042 894**	**11 756 695**	**11 800 027**	**12 800 237**	**12 265 119**	**12 703 576**	**12 438 854**	**12 155 622**	**12 873 192**

Source : MINT à partir des données fournies par le PAD.

Tableau 38 : Structure du trafic par grandes familles de produits au Port de Kribi, 2018-2024

PRODUITS	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
STRUCTURE DES IMPORTATIONS							
Hydrocarbures	156,39	422	0	15458	46084	6005	36480
Produits alimentaires et boissons	47 691	20 924	56 598	135 356	119 964	109 720	206 432
Produits métalliques/Matériaux de construction	2009	980	57289	92050	143569	103844	219464
Produits chimiques et pharmaceutiques	238	4 212	4 978	45 990	24 578	74 499	119467
Minerais et matières premières	-	-	4 704	18 292	22 632	6 024	17612
Produits manufacturés	81	…	79 236	277 919	285 465	388 106	511845
Autres produits	17412	79 620	87 791	48 372	644 374	859 102	853236
total importation	67587,39	106158	290596	633437	1286666	1547300	1964536
STRUCTURE DES EXPORTATIONS							
Hydrocarbures	…	…	**7675580**	**7626033**	**8157250**	**8829434**	**8381478**
Bois	272450,00	403 472	273 255	253 529	391 256	352 772	338 472
Aluminium	-	-	-	116	200	1 348	-
Produits agricoles	27830,00	34683	31009	46061	124537	98200	130649
Produits industriels	-	883	219	1 541	614	1 263	3 048
Produits alimentaires et boissons	675,00	12	…	19	…	375	216
Autres produits	6690943,00	7985003	5537	68	5003	6610	26015
Total exportations	6991898,00	8424053,00	7985600,00	7927367,00	8678860,00	9290002,00	8879878,00
Total import + exportations	7 059 485	8 530 211	8 276 196	8 560 804	9 965 526	10 837 302	10 844 414

Source : MINT à partir des données fournies par le PAK.

Tableau 39 : Trafic cabotage du Port de Douala, 2016-2024

TRAFIC	DESTINATION	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Importations (par tonnage)	Gabon	58	-	86	57	466	27	12	832	44
	Guinée Equatoriale	21	-	42	396	833	38	10	157	179
	Nigéria	-	-	-	…	…	…	…	…	…
	Congo	4819	56750	23743	2976	2741	16 562	1 899	2 727	2 090
	Tchad	219375	188288	250327	455105	414776	632 147	713 706	992 757	959 531
	RCA	77935	89796	96356	118919	65520	110 657	140 182	137 286	215 822
	Autres destination	122		2340	35	112	54	8 273	21173	1743
	Total	**302330**	**334834**	**372894**	**577488**	**484448**	**759485**	**864082**	**1154932**	**1179409**
Exportations (par tonnage)	Gabon	37	…	…	468	-	13	-	93	20
	Guinée Equatoriale	2225	…	93	466	-	11	115	-	214

	Nigéria	-	-	-			…	…	…	…
	Congo	71548	59103	103766	85074	148556	190 196	290 160	118 696	181 713
	Tchad	63632	120483	100418	36366	73964	121 335	134 270	101 636	174 100
	RCA	53363	90599	84320	109213	121946	145 929	259 646	122 135	132 778
	Autres destination	18	…	7682	483	688	5 673	19517	48 429	45 719
	Total	**190823**	**270185**	**296279**	**232070**	**345154**	**463157**	**703708**	**390989**	**534544**

Source : MINT à partir des données fournies par le PAD.

Tableau 40 : Evolution en tonne des importations des produits alimentaires et boissons au Port de Douala, 2016-2024

PRODUITS	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Riz	652 357	730 323	577 103	1 035 963	515 685	780 694	873 132	733282	888 765
Blé en vrac	604 119	588 210	557 454	785 732	864 623	979 771	898 362	970 781	1 210 873
Sel	171 309	46 768	109 502	200 095	186 203	165 420	209 196	212 875	246 153
Poisson congelé	256 724	172 241	221 981	221 922	167 760	209 911	256 275	285 924	238 905
Farine de froment	93 991	23 545	31 504	13 595	14 708	...	…	-	-
Malt d'orge	65 501	52 008	96 669	107 704	98 454	90 568	115 901	132 328	125 355
Autres produits alimentaires	228 143	281 135	233 495	186 301	141 284	145 598	136 866	194 086	299 560
Sucre granulé	91 747	142 975	91 052	105 363	116 540	138 524	210 515	389 978	520 637
Semoule blé	-	70042	195594	12235	2726	1 544	352	-	291
Lait écrémé	18 499	22 767	35 355	46 816	154 675	30 516	35 853	38 467	47 919
Aliments pour bétail	9 635	6 871	9 783	13 871	2 750	38 015	51 676	85 604	59 450
Vins conditionnés	8 973	25 805	10 416	12 980	27 508	14 011	13 158	-	-
Huiles alimentaires	60 092	58 423	82 406	88 897	109 427	104 355	142 814	200 378	92 282
Eaux minérales	79	760	2800	608	2	15	52	63	840
Conserves	9 942	5 618	2 185	3 189	3 171	…	…	-	-
Autres boissons et alcools	56 820	50 739	8 125	8 933	51	8 065	7 464	-	-
Fruits et légumes	12 192	17 658	32 312	14 771	7 009	7 114	4 436	12	1 412
Viandes surgelées	10 172	10 005	12 509	17 971	14 091	8 677	15 642	16 181	8 996
Bières	8 966	7 784	8 247	9 658	8 288	…	…	-	-
Charcuteries	288	521	466	364	272	…	…	-	-
Poisson séché	117	230	22	22701	28	172	-	-	-
Vins en vrac	249	2384	1810	858	-	-	-	-	-
Total produits alimentaires et boissons	**2 359 915**	**2 316 812**	**2 320 790**	**2 910 527**	**2 435 255**	**2 722 970**	**2 971 694**	**3 259 959**	**3 741 438**

Source : MINT à partir des données fournies par le PAD.

Tableau 41 : Indicateurs de rendement du Port de Douala, 2016-2024

INDICATEURS	UNITE	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Attente moyenne bouée de base	Heure	51,87	30,38	23,91	11,42	11,16	12,92	16,46	22,14	22,43
Jauge brute moyenne	JTB	19085	19792	20456	24918	19 391	20 685	21 972	20 424	19 530
Cargaison moyenne	Tonnes	9825	13097	10027	12819	11 353	12 998	12 581	11 749	11 865
Séjour à quai moyen	Jours	3,73	3,85	3,92	4,07	4,08	4,2	4,63	4,2	4,2
Rendement moyen journalier	Tonnes/Jours	2604	4516	2545	3142	2 806	3 191	2 940	2 797	2 823
Taux d'occupation des quais à divers	%	69,18	70,1	52,1	70,75	62	57	70	92	62,48
Taux d'occupation des quais à global	%	68,29	68	60,67	77,16	76	77	79	60	60,31
Cadence des portiques	U/H	16,33	17,72	16,19	17,83		22,1	25	27	17,34
Délai séjour conteneurs au parc DIT (jours)	Import	19,75	17,63	21,18	22,68	18,66	10,56	9,34	9,5	9,9
	Export	6,7	9,73	11,42	9,25	10,95	16,18	18,02	21,17	20,72
Nombre Conteneurs TEU éq. 20 pieds	Nombre	344391	386371	126266	370493	421854	360 512	338 412	348 470	379 237
Nombre Conteneurs TEU éq. 40 pieds	Nombre	232531	254993	126246	247951	277 688	242 444	228 964	109 849	117 126

Source : MINT à partir des données fournies par le PAD.

Tableau 42 : Indicateurs de rendement du Port de KRIBI, 2016-2024

INDICATEURS	UNITE	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Attente moyenne bouée de base	Heure		27:04:00		48:00:00	24:00:00	2	43:30:10
Jauge brute moyenne	JTB	50 207	42 087	34 178	45 600	42 009	43 726	45 600
Cargaison moyenne	Tonnes	618 545	713 400	830 461	602 622	892 010	903 701	602 622
Séjour à quai moyen	Jours	Un jour et demi	34:09:03	24:00:00	48:00:00	24:00:00	72:00:00	42:17:45
Rendement moyen journalier	Tonnes/Jours	185 563	21 614	24 734	27 682	29 734	30 123	27 682
Taux d'occupation des quais TAC	%		65	1	1	1	1	79,45
Taux d'occupation des quais TPOL	%	0,4	13	0	1	1	1	66,23
Cadence des portiques	U/H	33	20	18	0	20	19	31
Délai séjour conteneurs au parc	Import	11jours	18	20	19	20	22	19,41
	Export	07jours	10	9	8	7	8	8,41
Nombre Conteneurs TEU éq. 20 pieds	Nombre	87 426	81 925	69 601	98 064	97 480	111 548	81 734
Nombre Conteneurs TEU éq. 40 pieds	Nombre		76 008	70 838	81 734	80 103	81450	98 064

Source : MINT à partir des données fournies par le PAK.

Tableau 43 : Trafic du TCHAD transitant par le Port de Douala, 2016-2024

Produits	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Produits alimentaires, huiles et boissons	70810	95734	109149	48791	36159	30 684	37 210	52 402	44 094
Produits agricoles (tabac, coton, café, caoutchouc)	41856	29209	24508	21272	89234	104 999	85 266	110 290	142 187
Bois placage, contreplaqué	3215	1624	1579	49	1579	57	0	0	2 505
Lubrifiant, produits chimiques et pharmaceutique	18016	22830	60508	24330	3345	17 452	5 905	8 687	9 491
Matériaux de construction, papier	60453	36893	32098	7203	6814	12 906	10 348	17 875	45 055
Automobile et pièces détachées	18783	16687	18351	63666	24253	79 984	91 730	113 896	69 176
Textile, matière première	11828	7040	5098	16401	16641	48 255	17 897	17 849	23 447
Machines, Appareils, Munition et Minerais	8155	38169	15543	152237	26382	26 884	59 574	158 742	64 274
Céréales, blé riz, malt …	18551	24622	23777	26514	44242	57 720	100 222	47 546	69 465
Farine de froment	13080	6129	16574	97190	143143	152 275	268 455	419 552	497 167
Vêtements	8156	6625	12411	9955	83320	131 215	167 628	115 813	140 111
Autres produits	10104	23209	31149	23863	13652	25 176	24 654	31 741	26 659
Total	**283007**	**308771**	**350745**	**491471**	**488764**	**687607**	**868889**	**1094393**	**1133631**

Source : MINT à partir des données fournies par le PAD.

Tableau 44 : Trafic de la RCA transitant par le Port de Douala, 2016-2024

PRODUITS	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Produits alimentaires, huiles et boissons	29292	39260	27851	12182	11023	15284	18 126	16 029	16 412
Produits agricoles (tabac, coton, café, caoutchouc)	1463	1883	3685	6561	13939	19 435	17 770	16 237	38777
Bois placage, contreplaqué	52029	82548	77600	107731	119872	145 323	230 070	120 279	132 066
Lubrifiant, produits chimiques et pharmaceutique	10007	13162	7513	8099	3299	5 936	8 158	4 201	55 609
Matériaux de construction, papier	8222	16023	24517	1008	2380	-	317	2 224	999
Automobile et pièces détachées	7869	9664	14371	7816	3549	10 796	7 680	11 064	8 731
Textile, matière première	448	3238	3102	3591	3353	5 435	6 323	4 593	3 718
Machines, Appareils, Munition et Minerais	5001	2007	2287	19731	5005	8 270	20 163	16 787	12 628
Céréales, blé riz, malt …	4239	3582	4207	3095	650	785	1 631	804	248
Farine de froment	5409	502	2524	53576	21098	35077	58 033	58 364	71 399
Vêtements	3245	889	2990	715	984	965	281	691	607
Autres produits	4074	7637	7029	4027	2296	3 887	6 948	8 148	7 407
Total	**131298**	**180395**	**177676**	**228132**	**187448**	**251193**	**375500**	**259421**	**348601**

Source : MINT à partir des données fournies par le PAD

Tableau 45 : Trafic des conteneurs au Port de Douala, 2016-2024

DESIGNATION	SITUATION		2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Débarquement	Pleins	110332	111369	118813	118447	121162	110 600	109 762	117 092	125 396
	Vides	8864	23416	11681	4826	3314	992	4 509	2 641	1 104
	Transborde	…	…	…	…	…	…	…	…	…
	Total boites	119196	134785	130494	123273	124476	111592	114271	119733	126500
	TEU	161959	204989	196118	183649	182208	166 073	168 164	175 275	181 159
	Tonnage	2423803	2514284	2616265	2626183	2 880 829	2164510	1 964 331	2 861 090	3 096 189
Embarquement	Pleins	73706	80596	85748	79001	95731	77 024	75 223	60 191	66 593
	Vides	39629	39612	36270	45677	57481	53 828	39 470	58 697	69 018
	Total boites	113335	120208	122018	124678	153212	130852	114693	118888	135611
	TEU	119072	181382	182640	186844	239646	194 439	170 248	173 195	198 078
	Tonnage	1844061	1938594	2055356	1909809	1 638 090	1687115	1297144	1581427	1 559 233
Embarquement & Débarquement	Pleins	184 038	191 965	204 561	197 448	216 893	187 624	184 985	177 283	191 989
	Vides	48 493	63 028	47 951	50 503	60 795	54 820	43 979	61 338	70 122
	Transborde	…	…	…	…	…	…	…	…	…
	Total boites	232 531	254 993	252 512	247 951	277 688	242 444	228 964	238 621	262 111
	TEU	281 031	386 371	378 758	370 493	421 854	360 512	338 412	348 470	379 237
	Tonnage	**4 267 864**	**4 452 878**	**4 671 621**	**4 535 992**	**4 518 919**	**3 851 625**	**3 261 475**	**4 442 517**	**4 655 422**

Source : MINT à partir des données fournies par le PAD.

Tableau 46 : Trafic des conteneurs au Port de KRIBI, 2018-2024

DESIGNATION	SITUATION	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
IMPORT	Pleins (EVP)	3 069	8 568	23 195	49 818	55 611	68 565	85 972
	Vides (EVP)	7 153	7 012	4 833	2 337	877	765	76
	Total TEUs (EVP)	10 222	15 580	28 028	52 155	56 488	69 330	86 048
	TONNAGE*(tonnes)	27 795	95 396	270 648	632 680	787 320	1 010 493	1 227 925
EXPORT	Pleins (EVP)	3 321	8 310	7 347	9 444	17 674	15 400	17 471
	Vides (EVP)	5 107	4 684	2 886	20 172	28 307	37 383	50 200
	Total TEUs (EVP)	8 428	12 994	10 233	29 616	45 981	52 783	67 671
	TONNAGE*(tonnes)	47 010	109 515	99 102	147 030	274 019	233 367	264 897
TRANSBORDEMENT	Pleins (EVP)	88 154	…	141 055	101 578	148 434	130 347	121 264
	Vides (EVP)	29 016	…	60 508	26 691	26 959	22 603	29 563
	Total TEUs (EVP)	117 170	124 829	201 610	128 269	175 393	152 950	150 827

	TONNAGE*(tonnes)	…	…	…	1 528 772	2 250 726	2 047 087	2 047 087
TOTAL	Pleins (EVP)	94 544	16 878	171 597	160 840	221 719	214 312	224 707
	Vides (EVP)	41 276	11 696	68 227	49 200	56 143	60 751	79 839
	Total TEUs (EVP)	135 820	153 403	239 871	210 040	277 862	275 063	304 546
	TONNAGE*(tonnes)	74 805	204 911	369 750	2 308 482	3 312 065	3 290 947	3 539 909

Source : MINT à partir des données fournies par le PAK.

Tableau 47 : Evolution en tonne des produits chimiques et pharmaceutiques au Port de Douala, 2016-2024

PRODUITS	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Boue et forage	2 414	3 653	1 925	4 800	858	…	…	…	…
Engrais chimiques	84 878	73 285	217 220	195 600	226 730	34 780	133 308	233 392	248 371
Produits chimiques industriels	205 516	361 938	320 821	342 520	176 626	268 401	244 948	245 337	250 166
Produits pharmaceutiques	25 620	61 050	45 416	60 052	47 237	38 914	47 273	40 201	31 955
Lubrifiants	37 809	45 149	79 104	72 578	86 170	64 196	65 868	65 335	61 920
Total produits chimiques et pharmaceutiques	**356 237**	**545 075**	**664 486**	**675 550**	**537 621**	**406 291**	**491 397**	**584 265**	**592 412**

Source : MINT à partir des données fournies par le PAD.

Tableau 48 : Evolution des exportations des bois au Port de Douala, 2016-2024

PRODUITS	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
181Billes de bois	1 000 158	1 036 861	1 195 916	852 464	565 824	846924	725535	627 683	582 984
Sciages	897 693	947 288	943 547	990 807	848 570	808 226	931 005	777 697	724 496
Total bois	**1 897 851**	**1 984 149**	**2 139 463**	**1 843 271**	**1 414 394**	**1 655 150**	**1 656 540**	**1 405 380**	**1 307 480**

Source : MINT à partir des données fournies par le PAD.

Tableau 49 : Evolution des exportations des produits agricoles au port de Douala, 2016-2024

PRODUITS	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Banane	321 999	280 958	227 126	205 742	180 425	210 084	236 235	221 063	255 289
Cacao	239 523	168 001	93 924	136 475	193 629	266 963	261 019	26 713	37 490
Café	34 143	25 310	16 030	20 392	2 136	18 625	10 713	15 738	11 922
Palmistes	726	51	-	-	-	…	…	…	…
Coton	159 899	183 631	125 645	119 095	113 231	169 576	181 043	117 279	139 213
Arachide	-	1330	152	337	0	5 693	82	…	…

Caoutchouc	43 471	30 981	57 056	40 203	16 062	22 524	17 317	19 690	31 365
Huile de palme	33	123	5156	260	58	11425	5 432	421	5 077
Thé	-	4	23	67	218	-	-	-	-
Yohimbé	634	218	418	528	-	…	…	…	…
Tabacs	919	392	390	629	410	146	336	1500	238
Total produits agricoles	**801 347**	**690 999**	**525 920**	**523 728**	**506 169**	**705 036**	**712 177**	**402 404**	**480 594**

Source : MINT à partir des données fournies par le PAD.

Tableau 50 : Evolution des exportations des produits alimentaires et boissons au Port de Douala, 2016-2024

PRODUITS	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Chocolat	1 553	2 081	1 199	806	114	5 551	452	456	863
Bières	1 386	3 924	519	146	631	…	…	-	-
Eaux minérales	-	-	72	54	-	-	86	8	-
Confiseries biscuiteries	1 001	1 843	3 245	2 192	11 980	1 527	770	586	946
Autres fruits et légumes	6 047	17 271	3 844	1 681	812	-	-	-	-
Autres produits alimentaires	41 417	61 182	52 560	66 408	20 390	23 534	26 229	9 936	38 856
Beurres de cacao	11 378	24 843	18 789	20 243	17 041	13 473	15 438	8 158	11 882
Total produits alimentaires et boissons	**62 782**	**111 144**	**80 228**	**91 530**	**50 968**	**44 085**	**42 975**	**19 144**	**52 547**

Source : MINT à partir des données fournies par le PAD.

Tableau 51 : Evolution des exportations des produits agricoles au port de KRIBI, 2018-2024

PRODUITS	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Bois	272450	292940	273255	274470	321548	331548	338450
Banane	-	-	…	…	2126	859	…
Cacao	8138	6542	4985	5093	22999	…	…
Café	-	1506	4772	4772	292	…	27
Palmistes	-	-	…	…	…	…	…
Coton	511	20808	11916	11916	59960	43783	67062
Arachide	-	-	…	…	…	…	…
Caoutchouc	2160	5827	9304	10587	26932	22721	22393
Huile de palme	312	-	1061	…	…	…	…
Thé	-	-	169	…	…	…	…

Yokimbe	-	-	…	…	…	…	…
Tabacs	-	-	290	…	…	…	…
Total produit agricoles	283571	327623	305752	306838	433857	398911	427932

Source : MINT à partir des données fournies par le PAK.

Tableau 52 : Evolution en tonnes des importations des produits alimentaires et boissons au port de Kribi, 2018-2024

PRODUITS	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Riz	-	2408	3425	3738	2774	9338	27479
Blé en vrac	-	-	…	…	…	7021	56868
Sel	24	-	4345	25	28	14	55
Poisson congelé	50	28	1310	1396	2347	8693	21458
Farine de froment	650	1172	667	868	1133	1812	12363
Malt d'Orge	3919	13281	6622	23628	10624	13708	1853
Autres produits alimentaires	2185	1454	15473	56109	60709	41415	59139
Sucre granulé	-	-	560	1705	…	…	…
Semoule blé	110	-	…	15906	3668		1871
Lait écrémé	…	867	1865	4828	4442	2386	1975
Aliments pour bétail	-	-	384	1376	1738	1544	1202
Vins conditionnés	1	155		2154	2228	1838	1376
Huiles alimentaires	…	671	4893	1531	1593	11690	493
Eaux minérales	…	84	…	1089	2106	2145	2397
Conserves	982	37	…	1053	1917	2370	1057
Autres boissons et alcools	138	657	…	1773	150	287	97
Fruits et légume	…	120	4164	1367	10220	326	405
Viandes surgelées	-	-	2058	4046	7223	5133	12143
Bières	…	-	7317	11245	7066	…	4200
Charcuteries	50	-	2207	145	…	…	…
Poisson séché	-	-	1310	1374	…	…	…
Vins en vrac	-	-	-	…	…	-	-
Total produits Alimentaires et boissons	8109	20934	56600	135356	119966	109720	206431

Source : MINT à partir des données fournies par le PAK.

CHAPITRE 5 : TRANSPORT ROUTIER

Au Ministère des transports, le domaine du transport routier est assuré par la Direction des Transports Routiers (DTR). Grâce à sa flexibilité et son accessibilité, le transport routier constitue le principal mode de déplacement des biens et des personnes.

Ce sous-secteur travail en collaboration avec plusieurs sociétés et organismes :

- la société Presbyterian Printing press (PRESSPRINT), c'est l'organe qui assure l'impression des permis ;
- la société High Tech Telesoft (HTT), c'est cette société qui assure l'immatriculation des véhicules de transport routier ;
- le Bureau de Gestion du Fret Terrestre (BGFT),
- la Société de Transports et Équipements Collectifs de Yaoundé S.A (STECY) ;
- la Société Camerounaise de Transports Urbains (SOCATURE).

V.1.Récapitulatifs des données statistiques du domaine du transport routier

Tableau 53 : Véhicules[2] nouvellement immatriculés 2014-2024

ANNEES	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
PLUS DE 20 ANS	9 314	11 409	12 084	14 378	12011	12492	13340	17925	17624	16230	20934
15 A 20 ANS	13 288	15 711	15 837	17 921	12981	11870	13251	17857	15401	9432	9747
10 A 15 ANS	10 962	11 555	10 856	9 565	7329	6134	6332	8012	5574	3570	3957
5 A 10 ANS	3 132	3 745	3 562	2 762	2349	2126	2702	3097	2522	1731	2408
1 A 5 ANS	4 450	6 256	6 206	12 362	9661	11415	9981	11094	14982	13031	22534
MOINS D'UN AN	48 406	48 928	53 175	35 391	33742	33992	35561	34896	30329	29611	31260
Autres	21	5	…	…	1	…	3	5	2		1
TOTAL GENERAL	**89 573**	**97 609**	**101 720**	**92 379**	**78074**	**78029**	**81170**	**92886**	**86434**	**73605**	**90841**

Source : MINT à partir des données fournies par HTT.

Tableau 54: Nombre de véhicules immatriculés par région et par type d'énergie, 2014-2024

ANNEE	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
ADAMAOUA	**2 965**	**3 297**	**4 548**	**2 863**	**2353**	**2137**	**2678**	**2600**	**1910**	**2170**	**2518**
Autres	166	148	62	19	34	39	61	83	79	70	96
Essence	2 350	2 713	4 154	2 561	2011	1901	2372	1998	1569	1626	1930
Gasoil	449	436	332	283	308	197	245	519	262	474	492
CENTRE	**24 696**	**25 858**	**27 388**	**29 252**	**23631**	**23844**	**25699**	**29804**	**24383**	**22604**	**27818**
Autres	185	190	96	73	58	56	70	68	65	55	74
Essence	18 597	19 982	22 167	23 134	18495	20922	23180	27013	15939	18733	25104

[2] Les motos ne sont pas prises en compte dans ces véhicules nouvellement immatriculés.

ANNEE	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Gasoil	5 914	5 686	5 125	6 045	…	2866	2449	2723	8379	3816	2640
EST	**3 536**	**2 838**	**2 448**	**2 667**	**1718**	**2365**	**2172**	**2068**	**2247**	**4144**	**7109**
Autres	47	24	14	7	5	12	27	8	6	7	22
Essence	3 188	2 551	2 222	2 521	1561	2241	1783	1667	2128	3246	6549
Gasoil	301	263	212	139	152	112	362	393	113	891	538
EXTREME NORD	**7 031**	**7 420**	**6 894**	**3 572**	**4024**	**4114**	**5939**	**2638**	**2369**	**2428**	**2948**
Autres	35	56	26	9	4	8	13	12	8	3	9
Essence	6 763	7 079	6 600	3 264	3826	3953	5796	2530	2299	2339	2595
Gasoil	233	285	268	299	194	153	130	96	62	86	344
LITTORAL	**27 110**	**30 403**	**32 435**	**32 602**	**27244**	**25901**	**25530**	**33565**	**33520**	**22361**	**25583**
Autres	1 492	1 745	1 269	1 055	1161	1029	1368	1841	1749	1431	1360
Essence	18 045	19 937	23 069	23 344	18711	17314	19190	22801	18450	16896	19750
Gasoil	7 573	8 721	8 097	8 203	7368	7558	4972	8923	13321	4034	4473
NORD	**6 186**	**8 026**	**8 252**	**6 591**	**7112**	**7700**	**5763**	**3965**	**4096**	**3381**	**4697**
Autres	67	91	35	37	29	20	34	39	13	4	25
Essence	5 706	7 456	7 730	6 242	6762	7491	5543	3737	3919	3100	4342
Gasoil	413	479	487	312	321	189	186	189	164	277	330
NORD-OUEST	**3 128**	**5 048**	**6 854**	**5 530**	**4422**	**1784**	**1876**	**2631**	**1851**	**1883**	**2438**
Autres	5	14	15		4	1	2	2	5	9	3
Essence	2 174	3 781	5 789	5 085	3977	1529	1502	2398	1720	1477	1853
Gasoil	949	1 253	1 050	445	441	254	372	231	126	397	582
OUEST	**7 928**	**7 680**	**6 487**	**4 620**	**4555**	**4991**	**4992**	**5276**	**6605**	**6438**	**6965**
Autres	11	12	14	3	1	1	1	1	…	12	8
Essence	7 513	7 141	6 038	4 299	4279	4766	4755	5005	6422	6202	5614
Gasoil	404	527	435	318	275	224	236	270	183	224	1343
SUD-OUEST	**4 278**	**5 613**	**5 289**	**3 464**	**2337**	**1359**	**2438**	**5009**	**5102**	**2735**	**3009**
Autres	16	19	88	6	21	1	3	16	12	2	
Essence	3 810	4 997	4 592	3 127	2048	1199	2165	4369	4909	2433	2729
Gasoil	452	597	609	331	…	159	270	624	181	300	280
SUD	**2 715**	**1 426**	**1 125**	**1 218**	**678**	**3834**	**4083**	**5330**	**4351**	**5461**	**7756**
Autres	52	15	13	35	10	6	9	21	26	46	34
Essence	2 477	1 190	830	814	528	3698	3689	3914	2463	3633	6441
Gasoil	186	221	282	369	140	130	385	1395	1862	1782	1281
TOTAL	**89 573**	**97 609**	**101 720**	**92 379**	**78074**	**78029**	**81170**	**92886**	**86434**	**73605**	**90841**

Source : MINT à partir des données fournies par HTT.

Tableau 55: Nombre de véhicules immatriculés par région et par Age, 2014-2024

ANNEES	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
ADAMAOUA	**2 964**	**3 297**	**4 548**	**2 863**	**2 353**	**2 137**	**2 678**	**2 600**	**1 910**	**2 170**	**2 518**
MOINS D'UN AN	1 530	1 749	2 900	1 201	780	818	1119	928	519	462	861
1 A 5 ANS	233	277	463	495	359	331	420	496	356	410	529
5 A 10 ANS	77	91	84	81	129	52	88	53	22	86	53
10 A 15 ANS	339	269	281	219	240	156	162	134	96	134	65
15 A 20 ANS	536	603	470	351	358	298	332	323	283	338	257
PLUS DE 20 ANS	249	308	350	516	487	482	557	666	634	740	753
CENTRE	**24 690**	**25 858**	**27 388**	**29 252**	**23 631**	**23 844**	**25 696**	**29 800**	**24 381**	**22 604**	**27 817**
MOINS D'UN AN	11 747	11 487	13 332	8 403	8454	8153	9925	10700	7553	7328	8187
1 A 5 ANS	719	1 321	1 021	2 913	2230	2486	2672	2064	1755	2717	4819
5 A 10 ANS	1 125	1 102	997	868	698	612	769	942	754	670	875
10 A 15 ANS	3 671	3 533	3 306	3 686	2588	2363	2169	2581	1772	1315	1536
15 A 20 ANS	4 182	4 684	4 797	7 230	4959	5005	5366	7274	6053	3893	3863
PLUS DE 20 ANS	3 246	3 731	3 935	6 152	4702	5225	4795	6239	6494	6681	8537
EST	**3 533**	**2 837**	**2 448**	**2 667**	**1 718**	**2 365**	**2 172**	**2 068**	**2 247**	**4 144**	**7 109**
MOINS DE UN AN	2 559	1 983	1 660	1 270	929	1224	1021	679	1079	2026	3765
1 A 5 ANS	252	207	180	851	375	660	421	683	622	1099	2330
5 A 10 ANS	38	52	39	31	30	40	127	85	28	92	168
10 A 15 ANS	159	146	111	83	57	68	144	126	77	117	86
15 A 20 ANS	311	239	243	160	122	148	157	194	175	259	208
PLUS DE 20 ANS	214	210	215	272	205	225	302	301	266	551	552
EXTREME NORD	**7 031**	**7 420**	**6 894**	**3 572**	**4 024**	**4 114**	**5 939**	**2 638**	**2 369**	**2 428**	**2 948**
MOINS D'UN AN	5 270	4 990	5 239	2 304	3003	3278	5073	1890	1736	1669	1784
1 A 5 ANS	758	1 380	509	247	249	160	286	220	291	352	504
5 A 10 ANS	130	186	146	78	89	75	70	52	20	18	40
10 A 15 ANS	288	258	305	294	221	170	134	95	59	54	75
15 A 20 ANS	328	371	381	359	223	202	188	197	130	155	174
PLUS DE 20 ANS	257	235	314	290	239	229	188	184	133	180	371
LITTORAL	**27 105**	**30 401**	**32 435**	**32 602**	**27 243**	**25 901**	**25 530**	**33 565**	**33 520**	**22 361**	**25 583**
MOINS D'UN AN	11 763	11 742	12 503	10 433	10348	9800	8513	10950	10183	10867	7956
1 A 5 ANS	1 047	1 324	2 420	4 057	2621	3114	2922	4115	7389	4852	8640

ANNEES	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
5 A 10 ANS	1 358	1 733	1 706	1 409	1154	1111	1235	1470	1371	476	824
10 A 15 ANS	4 944	5 513	5 159	4 309	3448	2773	2882	3848	2678	862	1144
15 A 20 ANS	4 984	6 384	6 771	7 749	5644	4891	5429	7097	6196	2295	2690
PLUS DE 20 ANS	3 009	3 705	3 876	4 645	4028	4212	4549	6085	5703	3009	4329
NORD	**6 185**	**8 026**	**8 252**	**6 591**	**7 112**	**7 700**	**5 763**	**3 965**	**4 096**	**3 381**	**4 697**
MOINS D'UN AN	4 506	5 548	5 760	4 323	5300	5794	3748	1943	1816	1507	1985
1 A 5 ANS	413	655	481	979	735	865	811	684	1140	836	1315
5 A 10 ANS	164	241	261	117	115	81	107	74	35	35	66
10 A 15 ANS	321	478	564	306	254	228	211	209	146	138	173
15 A 20 ANS	507	723	735	360	306	287	332	381	322	276	317
PLUS DE 20 ANS	274	381	451	506	402	445	554	674	637	589	841
NORD-OUEST	**3 127**	**5 048**	**6 854**	**5 530**	**4 422**	**1 784**	**1 876**	**2 631**	**1 851**	**1 883**	**2 438**
MOINS D'UN AN	385	1 660	3 797	2 937	1793	347	425	505	133	316	288
1 A 5 ANS	126	220	347	1 177	1087	451	375	505	309	142	370
5 A 10 ANS	91	142	98	33	40	38	62	95	27	37	31
10 A 15 ANS	478	551	421	194	207	118	127	187	106	110	114
15 A 20 ANS	1 066	1 216	1 000	521	514	303	317	439	459	369	459
PLUS DE 20 ANS	981	1 259	1 191	668	781	527	570	900	817	909	1176
OUEST	**7 926**	**7 679**	**6 487**	**4 620**	**4 555**	**4 991**	**4 992**	**5 276**	**6 605**	**6 438**	**6 965**
MOINS D'UN AN	6 376	5 905	4 938	2 896	2282	2713	3068	3071	3987	3685	3096
1 A 5 ANS	524	523	460	734	1402	1450	1041	1137	1441	1415	2203
5 A 10 ANS	45	65	53	51	42	37	50	58	50	52	75
10 A 15 ANS	182	196	117	106	73	64	77	91	63	105	97
15 A 20 ANS	400	399	325	308	241	241	210	299	311	319	259
PLUS DE 20 ANS	399	591	594	525	515	486	546	620	753	862	1235
SUD-OUEST	**4 277**	**5 612**	**5 289**	**3 464**	**2 337**	**795**	**1 461**	**3 607**	**3 837**	**1 843**	**1 860**
MOINS D'UN AN	2 165	3 106	2 598	1 322	569			1			
1 A 5 ANS	240	262	270	741	507	134	434	1911	1911	551	844
5 A 10 ANS	75	92	104	35	42	91	91	331	866	692	343
10 A 15 ANS	422	460	441	201	184	27	56	67	50	41	45
15 A 20 ANS	790	868	893	578	483	135	234	382	267	165	191
PLUS DE 20 ANS	585	824	983	587	552	408	646	915	743	394	437

ANNEES	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
SUD	**2 714**	**1 426**	**1 125**	**1 218**	**678**	**3 834**	**4 083**	**5 330**	**4 351**	**5 461**	**7 756**
MOINS D'UN AN	2 105	758	448	302	284	1731	2235	2319	1412	1200	2494
1 A 5 ANS	138	87	55	168	96	1807	942	859	813	516	1481
5 A 10 ANS	29	41	74	59	10	53	138	201	165	224	231
10 A 15 ANS	158	151	151	167	57	59	192	359	310	570	476
15 A 20 ANS	184	224	222	305	131	87	274	738	729	1134	1083
PLUS DE 20 ANS	100	165	175	217	100	97	302	854	922	1817	1991
TOTAL	**89 552**	**97 604**	**101 720**	**92 379**	**78 073**	**77 465**	**80 190**	**91 480**	**85 167**	**72 713**	**89 691**

Source : MINT à partir des données fournies par HTT.

Tableau 56 : Evolution (en nombre) de la répartition des véhicules ré immatriculés par âge entre 2016 et 2024

ANNEES	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
PLUS DE 20 ANS	12101	11649	8572	19693	29326	32903	24129	16637	21287
15 A 20 ANS	9889	9372	6323	8588	12258	14234	11848	9118	12292
10 A 15 ANS	4886	4429	3145	5152	8461	9473	6557	3893	4247
5 A 10 ANS	2222	1841	1678	2679	4533	4770	2717	1869	2245
1 A 5 ANS	1699	1709	1351	1891	2626	2628	1993	1144	1712
MOINS D'UN AN	260	180	136	1250	1247	1305	910	554	721
Total général	**31057**	**29180**	**21205**	**39253**	**58451**	**65313**	**48154**	**33215**	**42504**

Source : MINT à partir des données fournies par HTT.

Tableau 57: Evolution de la répartition des véhicules nouvellement immatriculés (en nombre) par année et par type d'énergie entre 2016 et 2024

ANNEES	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
AUT	1574	1234	1309	1173	1588	2091	1963	1639	1631
ESS	78502	73213	62379	65014	69975	75432	59818	59685	76907
GAS	21644	17900	14386	11842	9607	15363	24653	12281	12303
Total général	**101720**	**92379**	**78074**	**78029**	**81170**	**92886**	**86434**	**73605**	**90841**

Source : MINT à partir des données fournies par HTT.

Tableau 58: Nombre de cartes bleues et licences de transport délivrées par régions entre 2014 et 2024

ANNEES	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
ADAMAOUA	**3296**	**3277**	**3174**	**2977**	**2936**	**3076**	**2617**	**3071**	**3528**	**4782**	**2616**
Cartes bleues	2995	3044	2995	2854	2841	2955	2490	2867	3347	3991	2219
Licences de Transport	301	233	179	123	95	121	127	204	181	791	397
CENTRE	**13044**	**12170**	**10800**	**10452**	**10830**	**9255**	**9692**	**10253**	**9887**	**8737**	**6597**
Cartes bleues	10352	9814	8562	7963	8420	7323	7550	7679	7309	6424	4284
Licences de Transport	2692	2356	2238	2489	2410	1932	2142	2574	2578	2313	2313
EST	**1753**	**1483**	**1486**	**1443**	**1117**	**1274**	**1068**	**1129**	**1382**	**659**	**699**
Cartes bleues	1654	1401	1414	1408	1079	1220	999	1047	1331	628	634
Licences de Transport	99	82	72	35	38	54	69	82	51	31	65
EXTREME NORD	**1419**	**1465**	**1418**	**1320**	**1235**	**1513**	**1225**	**966**	**1101**	**836**	**1089**
Cartes bleues	1275	1320	1297	1244	1186	1431	1165	910	994	714	915
Licences de Transport	144	145	121	76	49	82	60	56	107	122	174
LITTORAL	**17185**	**18985**	**18592**	**15699**	**14757**	**14152**	**14267**	**13337**	**15107**	**9132**	**10213**
Cartes bleues	14781	16568	16094	13905	13256	12365	12740	11452	12920	7713	7454
Licences de Transport	2404	2417	2498	1794	1501	1787	1527	1885	2187	1419	2759
NORD	**764**	**1024**	**959**	**876**	**917**	**988**	**2062**	**2576**	**2394**	**1743**	**1813**
Cartes bleues	648	851	837	788	826	908	1939	2360	2193	1373	1452
Licences de Transport	116	173	122	88	91	80	123	216	201	370	361
NORD-OUEST	**3198**	**4075**	**3199**	**1419**	**1537**	**1112**	**817**	**981**	**1235**	**665**	**706**
Cartes bleues	2375	3030	2517	1230	1306	941	655	708	883	499	451
Licences de Transport	823	1045	682	189	231	171	162	273	352	166	255
OUEST	**3175**	**3268**	**3116**	**2838**	**3480**	**3277**	**3074**	**3181**	**3129**	**2029**	**2610**
Cartes bleues	2753	2855	2740	2534	3208	3014	2824	2870	2782	1880	1902
Licences de Transport	422	413	376	304	272	263	250	311	347	149	708
SUD-OUEST	**1517**	**1911**	**2204**	**993**	**756**	**1946**	**2753**	**2520**	**2162**	**1001**	**1109**
Cartes bleues	859	1177	1485	761	593	1728	2544	2257	1983	740	795
Licences de Transport	658	734	719	232	163	218	209	263	179	261	314
SUD	**263**	**229**	**241**	**246**	**239**	**317**	**373**	**434**	**706**	**789**	**1032**
Cartes bleues	215	196	210	231	204	273	314	346	613	723	882
Licences de Transport	48	33	31	15	35	44	59	88	93	66	150
TOTAL	**45614**	**47887**	**45189**	**38263**	**37804**	**36910**	**37948**	**38448**	**40631**	**30373**	**28484**

Source : MINT à partir des données fournies par HTT.

Tableau 59: Evolution de la répartition des nouvelles immatriculations de motos par type entre 2016 et 2024

ANNEES	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
ADAMAOUA	**3342**	**1683**	**1115**	**1133**	**1513**	**1395**	**865**	**892**	**1387**
Motocyclettes	3338	1624	1097	1105	1478	1382	860	889	1383
Tricycles	4	59	18	28	35	13	5	3	4
CENTRE	**12509**	**9609**	**9035**	**9457**	**11356**	**11307**	**7810**	**8128**	**10914**
Motocyclettes	12501	9564	9016	9433	11336	11195	7746	8031	10702
Tricycles	8	45	19	24	20	112	64	97	212
EST	**1812**	**2112**	**1277**	**1889**	**1444**	**1369**	**1695**	**3148**	**6006**
Motocyclettes	1804	2098	1240	1819	1399	1318	1619	2973	5704
Tricycles	8	14	37	70	45	51	76	175	302
EXTREME NORD	**5786**	**2512**	**3240**	**3412**	**5385**	**2081**	**2017**	**1990**	**2281**
Motocyclettes	5763	2495	3189	3357	5327	2039	1979	1963	2247
Tricycles	23	17	51	55	58	42	38	27	34
LITTORAL	**10810**	**10060**	**8396**	**8479**	**7181**	**9357**	**12222**	**10364**	**11475**
Motocyclettes	10319	9055	7652	7699	6517	8666	11464	9766	11007
Tricycles	491	1005	744	780	664	691	758	598	468
NORD	**6099**	**5163**	**5886**	**6602**	**4523**	**2525**	**2882**	**2239**	**3115**
Motocyclettes	5939	4984	5713	6312	4364	2430	2777	2211	3099
Tricycles	160	179	173	290	159	95	105	28	16
NORD-OUEST	**4096**	**4095**	**2862**	**783**	**826**	**1046**	**427**	**410**	**621**
Motocyclettes	4095	4094	2859	780	825	1044	427	410	619
Tricycles	1	1	3	3	1	2			2
OUEST	**5345**	**3611**	**3681**	**4120**	**4141**	**4246**	**5468**	**5083**	**5316**
Motocyclettes	5342	3609	3667	4090	4127	4222	5438	5056	5269
Tricycles	3	2	14	30	14	24	30	27	47
SUD-OUEST	**2724**	**2026**	**1056**	**185**	**489**	**2209**	**2771**	**1139**	**1158**
Motocyclettes	2712	2019	1046	180	480	2174	2737	1118	1142
Tricycles	12	7	10	5	9	35	34	21	16
SUD	**463**	**394**	**340**	**3548**	**3172**	**3091**	**2138**	**1512**	**3808**
Motocyclettes	460	362	334	3502	3142	3024	2066	1484	3726
Tricycles	3	32	6	46	30	67	72	28	82
TOTAL	**52986**	**41265**	**36888**	**39608**	**40030**	**38626**	**38295**	**34905**	**46081**

Source : MINT à partir des données fournies par HTT.

Tableau 60 : Nombre de nouvelles immatriculations de motos par région entre 2016 et 2024

ANNEES	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
ADAMAOUA	3342	1683	1115	1133	1513	1395	865	892	1387
CENTRE	12509	9609	9035	9457	11356	11307	7810	8128	10914
EST	1812	2112	1277	1889	1444	1369	1695	3148	6006
EXTREME NORD	5786	2512	3240	3412	5385	2081	2017	1990	2281
LITTORAL	10810	10060	8396	8479	7181	9357	12222	10364	11475
NORD	6099	5163	5886	6602	4523	2525	2882	2239	3115
NORD-OUEST	4096	4095	2862	783	826	1046	427	410	621
OUEST	5345	3611	3681	4120	4141	4246	5468	5083	5316
SUD-OUEST	2724	2026	1056	185	489	2209	2771	1139	1158
SUD	463	394	340	3548	3172	3091	2138	1512	3808
TOTAL	**52986**	**41265**	**36888**	**39608**	**40030**	**38626**	**38295**	**34905**	**46081**

Source : MINT à partir des données fournies par HTT.

Tableau 61 : Récapitulatif des indicateurs des infrastructures routiers

Libellés	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Nombre de routes réhabilitées (en Km)	…	…	106,00	219,70	164,50	…	65,00	352,16	87,80	133,54	194,04
Montant investi pour l'entretien des routes	43 426 397 945	50 281 523 718	60 000 000 000	81 019 230 597	51 000 000 000	47 974 521 610	70 810 013 453	94 032 027 769	82 963 776 393	82 395 729 310	…
Nombre de Km de routes bitumées par an	…	…	198,50	59,20	13,09	197,5	165,08	485,79	460,92	531,98	433,36
Nombre d'ouvrage d'art construits (en ml)	…	…	10,00	245,00	1572,00	181,00	…	1490,42	574,00	231,00	620,00
Nombre d'ouvrage d'art réfectionnés (en ml)	…	…	…	60,5	406,00	827,45	437,00	604,9	22,00	120,00	…
Nombre de stations de péage fonctionnelles	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/
Nombre de station de pesage fonctionnelles	20	20	20	20	22	23	22	22	22	24	29

Source : MINT à partir des données fournies par le MINTP.

Tableau 62 : Evolution du nombre de postes de pesage par Région

Régions	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Adamaoua	1	1	1	1	2	2	2	2	2	2	3
Centre	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	5
Est	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4
Extrême - Nord	1	1	1	1	1	1	1	1	1	2	2
Littoral	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3
Nord	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Nord-Ouest	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2
Sud-Ouest	2	2	2	2	2	3	2	2	2	2	2
Sud	1	1	1	1	2	2	2	2	2	2	5
OUEST	1	1	1	1	1	1	1	1	1	2	2

Source : MINT à partir des données fournies par le MINTP.

CHAPITRE 6 : SECURITE ROUTIERE

La sécurité routière assure la prévention routière et la lutte contre la mortalité routière au Cameroun.

VI.1 Récapitulatifs des données statistiques du sous-domaine sécurité routière

Tableau 63 : Récapitulatif de quelques indicateurs de sécurité routière, 2020-2024, (en nombre)

CATEGORIES	2020	2021	2022	2023	2024
Nouveau certificat de capacité	393	…	…	…	…
Ancien certificat de capacité	-	…	…	…	…
Conversion étrangère au national	1212	…	…	159	1553
Conversion militaire au civil	174	…	…	…	…
Duplicata nouveau permis	20388	…	…	…	…
Extension nouveau permis	12452	…	…	…	73666
Extension ancien permis	221	…	…	…	…
Nouveau permis International	406	…	…	1200	1339
Nouveau permis national	59719	…	…	8537	8782
Renouvellement nouveau permis	27021	…	…	3770	5313
Renouvellement ancien permis	109	…	…	…	…
Renouvellement ancien certificat de capacité	-	…	…	…	…
Renouvellement nouveau certificat de capacité	1096	…	…	216	…
Duplicata ancien certificat de capacité	3	…	…	…	…
Duplicata nouveau certificat de capacité	938	…	…	…	…
Renouvellement du permis international	137	…	…	…	…
Duplicata de L'ancien permis	4337	…	…	3580	3260
prototype homologué	75	…	55	153	112
permis suspendus	77	203	25	250	126
obstacles enlevés sur les routes nationales	837	23	243	…	…
poste de péages fonctionnels	50	50	58	…	…
nombre de centre de visite technique	40	40	50	…	68

Source : MINT à partir des données fournies par la DTR.

Tableau 64 : Quelques actions de sensibilisation 2020-2024, (en nombre)

Activités réalisées	2020	2021	2022	2023	2024
Nombre de descentes effectuées	145	76	97	…	…
Nombre des personnes sensibilisées	446526	130823	50210	…	…
Nombre des dépliants distribués	442140	10 123	61500	…	…
Nombre des campagnes lancées	15	3	7	…	…
Nombre des messages diffusés/affichages banderoles	39	6	22	…	…
Nombre d'agences de voyages sensibilisées	52	34	78	…	…
Nombre d'établissements scolaires sensibilisés	18	12	14	…	…
Nombre d'axes routiers fréquentés	20	7	20	…	…
Nombre des véhicules contrôlés	32841	144000	5615	11124	4864
Nombre d'obstacles enlevé sur les voies public	114	23	243	…	…

Source : MINT à partir des données fournies par la DTR.

Tableau 65 : Nombre d'agréments délivrés, 2020-2024

Types d'agréments	2020	2021	2022	2023	2024
Autorisations pour l'ouverture des agences de voyages	80	39	28	52	25
Autorisation pour le gestionnaire des gares routières	13	7	43	16	45
Agréments pour le transport des marchandises dangereuses (sur le territoire national	216	118	206	140	150
Agréments pour le transport des marchandises dangereuses (en zone CEMAC)	38	16	17	31	53
Agréments pour le transport des marchandises diverses (sur le territoire National)	2	10	3	25	10
Agréments pour le transport des marchandises diverses (en zone CEMAC)	14	10	6	29	28

Source : MINT à partir des données fournies par la DTR.

Tableau 66 : Nombre de certificats de visites techniques annuels délivrés par région entre 2020 et 2024

Régions	2020		2021		2022		2023		2024	
	Acceptés	Refusés	Acceptés	Refusés	Acceptés	Refusés	Acceptés	Refusés	Acceptés	Refusés
Adamaoua	5306	431	12683	425	12160	562	13795	194	15908	115
Centre	102431	19295	176771	19050	179856	11227	183043	8867	188840	8824
Est	7256	834	11052	921	12072	12072	12801	377	13941	236
Extrême-Nord	5463	241	7858	274	8056	307	7798	312	8400	242
Littoral	98466	17219	175915	16194	176451	10131	174643	7222	166215	6187
Nord	7410	1138	12234	480	12747	265	11867	210	13078	254
Nord-Ouest	3715	254	18218	386	20156	490	20621	780	21825	812
Ouest	20748	8157	35839	9123	39085	5764	40698	3781	42659	2761
Sud	3732	712	6359	659	6732	398	6872	348	7481	226
Sud-Ouest	8734	1846	20104	2218	21942	1527	22211	1325	23925	538
Total	263261	50127	477033	49730	489257	42743	494349	23416	502272	20195

Source : MINT à partir des données fournies par la DTR.

Tableau 67 : Récapitulatif des accidents de circulation (en nombre) sur les axes intra-urbains par région entre 2018 et 2024

Années	Accidents	Centre	Nord-ouest	Sud-ouest	Littoral	Ouest	Est	Extrême-nord	Adamaoua	Sud	Nord	Ensemble
2018	ACCIDENTS MATERIELS	4128	14	44	627	254	15	29	20	26	6	**5163**
	ACCIDENTS CORPORELS	58	17	20	325	132	28	21	12	57	21	**691**
	ACCIDENTS MORTELS	88	8	17	68	41	37	29	12	25	73	**398**
2019	ACCIDENTS MATERIELS	4083	31	39	786	57	33	37	45	50	49	**5210**
	ACCIDENTS CORPORELS	863	30	37	448	56	31	42	40	45	64	**1656**
	ACCIDENTS MORTELS	82	8	18	93	32	27	19	19	26	9	**333**
2020	ACCIDENTS MATERIELS	3414	109	150	660	121	59	323	72	120	116	**5144**
	ACCIDENTS CORPORELS	834	35	51	425	31	35	124	30	58	29	**1652**
	ACCIDENTS MORTELS	91	62	10	120	30	38	52	18	39	27	**487**
2021	ACCIDENTS MATERIELS	4415	34	16	683	347	53	34	20	83	77	**5762**
	ACCIDENTS CORPORELS	762	21	27	198	194	119	146	24	197	186	**1874**
	ACCIDENTS MORTELS	79	5	5	24	52	27	18	2	23	24	**259**
2022	ACCIDENTS MATERIELS	5068	22	18	3965	336	55	40	54	76	72	**9706**
	ACCIDENTS CORPORELS	762	13	153	691	160	197	116	110	185	176	**2563**
	ACCIDENTS MORTELS	79	10	31	181	36	58	19	14	37	21	**486**
2023	ACCIDENTS MATERIELS	4434	55	128	4623	374	63	57	86	90	87	**9997**

	ACCIDENTS CORPORELS	630	45	152	931	226	230	99	135	201	191	**2840**
	ACCIDENTS MORTELS	108	11	28	163	56	84	17	13	33	18	**531**
2024	**ACCIDENTS MATERIELS**	3799	53	108	4157	373	44	40	70	70	84	**8798**
	ACCIDENTS CORPORELS	741	31	131	954	236	170	101	188	198	193	**2943**
	ACCIDENTS MORTELS	114	14	29	167	73	86	13	23	31	30	**580**

Source : MINT à partir des données fournies par la Sureté National.

Tableau 68 : Récapitulatif du nombre de blessés lors d'accidents sur les axes intra-urbains par région et par sexe entre 2018 et 2024

Nombre de blesses par années et par sexe																					
Années	**2018**			**2019**			**2020**			**2021**			**2022**			**2023**			**2024**		
Sexes	**M**	**F**	**Total**	**M**	**F**	**Total**	**M**	**F**	**Total**	**M**	**F**	**Total**	**M**	**F**	**Total**	**M**	**F**	**Total**	**M**	**F**	**Total**
Centre	534	161	695	715	186	901	699	193	892	394	211	605	714	86	800	654	137		594	170	
Nord-ouest	40	7	47	17	13	30	28	20	48	28	4	32	21	7	28	42	15	57	37	12	49
Sud-ouest	35	9	44	19	19	38	41	21	62	22	8	30	152	82	234	214	70	284	179	88	
Littoral	436	214	650	930	345	1275	1064	152	1216	181	77	258	576	203	779	886	263		936	251	
Ouest	298	178	476	270	100	370	196	98	294	313	102	415	176	88	264	364	170		465	197	
Est	67	13	80	52	8	60	117	38	155	176	59	235	267	75	342	376	100	476	303	74	377
Extrême-nord	60	7	67	97	7	104	174	17	191	126	32	158	148	34	182	152	42	194	160	39	199
Adamaoua	337	64	401	278	84	362	305	35	340	17	8	25	178	58	236	150	57	207	278	41	319
Sud	45	40	85	82	46	128	166	79	245	169	20	189	207	55	262	162	87		220	105	325
Nord	194	59	253	220	41	261	359	67	426	143	48	191	226	53	279	297	78		272	90	

Source : MINT à partir des données fournies par la Sureté Nationale. F=Féminin, M=Masculin.

Tableau 69 : Récapitulatif des victimes (décédés) (en nombre) sur les axes intra-urbains par région et par sexe, 2018-2024

Nombre de décédés par années et par sexes																					
Années	**2018**			**2019**			**2020**			**2021**			**2022**			**2023**			**2024**		
Sexes	**M**	**F**	**Total**	**M**	**F**	**Total**	**M**	**F**	**Total**	**M**	**F**	**Total**	**M**	**F**	**Total**	**M**	**F**	**Total**	**M**	**F**	**Total**
Centre	83	26	109	61	23	84	119	31	150	61	27	88	69	20	89	109	27	136	155	38	193
Nord-ouest	9	2	11	7	4	11	44	22	66	12	1	13	4	6	10	09	04	13	14	02	16
Sud-ouest	19	5	24	17	2	19	7	8	15	7	2	9	37	10	47	37	08	45	29	10	39
Littoral	136	34	170	152	56	208	188	38	226	32	8	40	151	31	182	160	32	192	145	37	182
Ouest	62	32	94	44	20	64	40	19	59	105	34	139	36	9	45	53	27	80	90	22	112
Est	25	14	39	22	8	30	37	12	49	27	7	34	92	21	113	99	20	119	97	21	118
Extrême-nord	27	6	33	15	8	23	58	23	81	23	5	28	17	6	23	15	02	17	11	04	15
Adamaoua	29	9	38	38	8	46	40	7	47	4	1	5	14	0	14	10	05	15	24	02	26
Sud	16	9	25	21	9	30	32	13	45	43	5	48	37	2	39	30	05	35	38	10	48
Nord	63	19	82	7	4	11	25	5	30	24	5	29	23	4	27	14	07	21	27	07	34

Source : MINT à partir des données fournies par la Sureté Nationale. F=Féminin, M=Masculin

CHAPITRE 7 : METEOROLOGIE NATIONALE

La météorologie constitue un pilier essentiel du secteur des transports, en contribuant à la sécurité, à la planification et à l'optimisation des activités de transport aérien, maritime, fluvial et routier. Les informations météorologiques et climatologiques permettent d'anticiper les risques liés aux conditions atmosphériques et d'améliorer la prise de décision opérationnelle.

Cette session vise à fournir des informations statistiques actualisées relatives au sous-secteur de la météorologie pour la période 2020–2025. Elle met en évidence l'état du réseau d'observation, les principales caractéristiques climatiques observées, les phénomènes météorologiques extrêmes ainsi que les services météorologiques appliqués aux transports.

Les données présentées sont issues du réseau national d'observation météorologique et des archives opérationnelles, et ont fait l'objet de traitements statistiques conformes aux pratiques climatologiques en vigueur.

La prévision climatique saisonnière est une estimation de l'évolution future ou prévision de trois prochains mois, par exemple la période allant de Décembre à Février (DJF). Cela est faisable en examinant les informations historiques, actuelles et prévisionnelles disponibles. Une prévision saisonnière est donc une prévision de la différence probable entre la saison et la climatologie exprimées sous forme probabiliste, en raison de l'incapacité de prendre en compte tous les facteurs qui déterminent l'avenir du climat saisonnier au regard du chaos dynamique.

La prévision climatologique saisonnière comprend l'évaluation des résultats de systèmes des modèles mondiaux de prévision d'ensemble, outils de prévision statistique saisonnière, analyse de la variabilité du climat à l'aide de séries chronologiques, années analogiques (années précédentes où le comportement des températures de surfaces de la mer (SSTs) des bassins océaniques sont similaires/proches à celles de l'année en cours et celles prévues pour les prochaines trois mois), analyses de persistance, de composites et de tendances, ainsi que des études climatiques aux niveaux local, national, régional et mondial.

L'association de la variation des précipitations d'une année à l'autre avec le schéma identifié de température de la surface de la mer à grande échelle dans l'océan mondial ont considérablement amélioré la prévision des précipitations saisonnières. Cette relation s'est révélée être une justification scientifique de prédictions.

Les précipitations supérieures à la moyenne sont définies comme se situant dans le tiers le plus humide des précipitations moyennes enregistrées sur 30 ans, au-dessous de la moyenne. On entend par tiers des précipitations les plus sèches et près de la moyenne, le tiers moyen centré sur la médiane climatologique.

Dans le but d'améliorer la qualité, la méthodologie de prévision du climat saisonnier, trois (3) étapes sont mise en œuvre. Il s'agit d'une compilation de modèles et d'approches visant à réduire les incertitudes prévisionnelles et à améliorer la fiabilité des résultats de prévision.

- **METHODOLOGIE**

-Faire les cumulées des précipitations saisonnières (somme des précipitations totales sur 3 mois) ;

-Calculer les anomalies (précipitations saisonnières actuelles - précipitations saisonnières moyennes à long terme (1981-2010) ;

-Tracer pour chaque saison pour chaque région en fonction de la fenêtre sélectionnée,

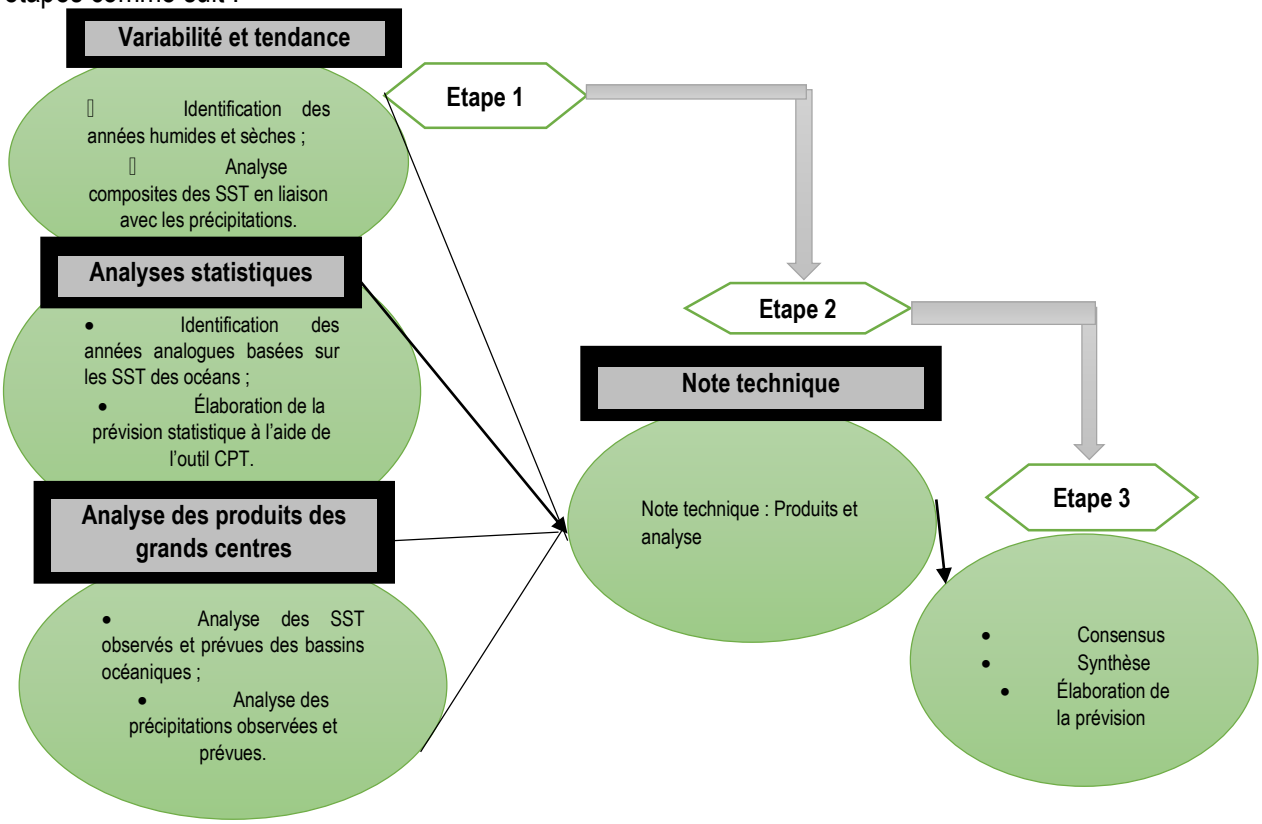
-Téléchargement des données de la bibliothèque de données à l'aide d'un script ou collecte de données observées in-situ.

➢ **Etapes pour la réalisation de prévision saisonnière**

Pour réaliser la prévision saisonnière, les étapes ci-dessous sont suivies :

- Analyser la variabilité et tendance du climat pour des saisons cible ;
- Identification des années humides (totale de précipitation saisonnière ≥125% de la moyenne) et sèches (totale de précipitation saisonnière ≤75% de la moyenne) ;
- Analyse des composites des SSTS en liaison avec les précipitations ;
- Analyse des cumuls des précipitations journalières de chaque station des années sèches et humides ;
- Générer et analyser des prévisions statistiques avec l'outil de Climate Predictability Tool (CPT) ;
- Identification des années analogues basées sur le comportement des ssts des bassins océaniques ;
- Analyse des produits de chaque Grand Centre ;
- Analyse des produits des Centres de l'OMM ;
- Combiner des résultats de ces étapes et générer des consensus pour des régions et pays.

De manière schématique, les étapes pour la prévision saisonnière peuvent être regroupées en trois étapes comme suit :



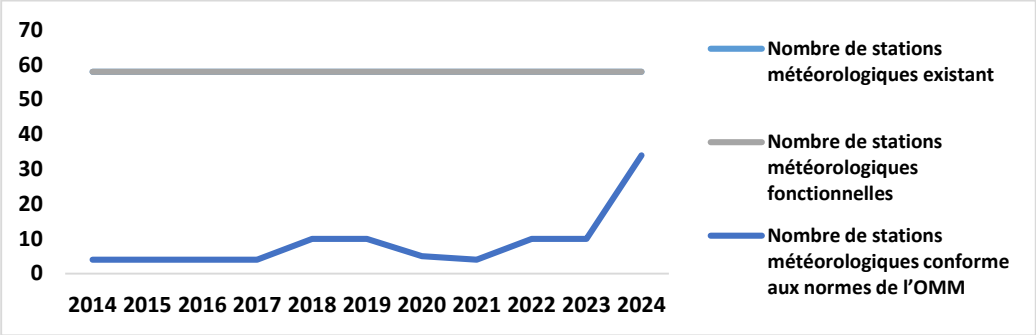
VII.1. Réseau national de stations météorologiques

Le réseau national de stations météorologiques constitue la base du système d'observation atmosphérique du Cameroun. Il permet la collecte régulière des données nécessaires à la surveillance du climat et à la fourniture des services météorologiques aux différents secteurs socio-économiques, notamment les transports.

Ce réseau est composé de stations synoptiques, climatologiques et automatiques, réparties sur l'ensemble du territoire national afin d'assurer une couverture spatiale représentative des différentes zones climatiques.

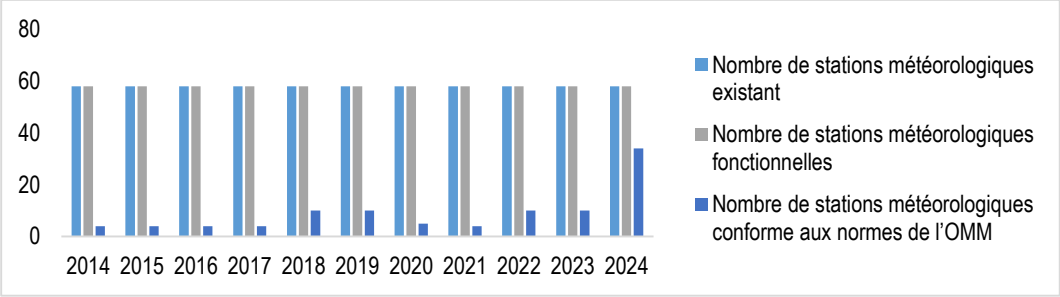
Comme l'indiquent les graphiques suivants, le nombre de stations météorologiques au Cameroun est resté constant entre 2020 et 2024, soit un total de 58 stations météorologiques. Par ailleurs, toutes les stations existantes sont fonctionnelles. Aussi, entre 2023 et 2024, 24 stations météorologiques ont été accréditées conformes aux normes de l'OMM ; portant ainsi à 58,62% la proportion de stations météorologiques du Cameroun conformes aux normes de l'OMM en 2024.

Graphique 29 : Courbe évolutive du nombre de stations météorologiques par année entre 2014 et 2024



Source : MINT à partir des données de la DMN.

Graphique 30 : Évolution du nombre de stations météorologiques par année entre 2014 et 2024



Source : MINT à partir des données de la DMN.

Tableau 70 : Évolution du nombre de stations météorologiques par région

Région	Adamaoua	Centre	Est	Extrême-Nord	Littoral	Nord	Nord-Ouest	Ouest	Sud	Sud-Ouest	Total
Nombre de stations météorologiques existant	05	10	05	06	04	04	07	08	04	06	59
Nombre de stations météorologiques fonctionnelles	05	10	05	06	04	04	07	08	04	06	59
Nombre de stations météorologiques construites	04	09	04	04	04	04	06	04	04	02	45
Nombre de stations automatiques installées	05	10	05	02	02	04	01	03	04	01	34
Nombre de stations météorologiques réhabilitées	00	01	02	01	00	01	00	00	00	00	05

Source : DMN

Tableau 71 : Évolution du nombre de stations météorologiques par année entre 2014 et 2024

Année	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Nombre de stations météorologiques Existant	58	58	58	58	58	58	58	58	58	58	58
Nombre de stations météorologiques Fonctionnelles	58	58	58	58	58	58	58	58	58	58	58
Nombre de stations météorologiques conforme aux normes de l'OMM	04	04	04	04	10	10	05	04	10	10	34

Source : DMN

VII.2. Observations climatiques

Les températures moyennes annuelles observées sur la période 2020–2025 reflètent les caractéristiques climatiques des différentes régions du Cameroun. L'analyse des anomalies de température permet de mettre en évidence les variations interannuelles et les tendances récentes.

Les précipitations constituent un paramètre climatique majeur influençant directement les infrastructures et les opérations de transport. Les cumuls annuels et leur répartition saisonnière permettent d'apprécier la variabilité spatiale et temporelle des pluies.

Les grandes lignes des observations relevées sur le climat camerounais durant la période de 2020 à 2025 sont présentées ci-dessous.

VII.2.1. Analyse des températures et précipitations de l'année 2025

⇒ ***Temperature en 2025***

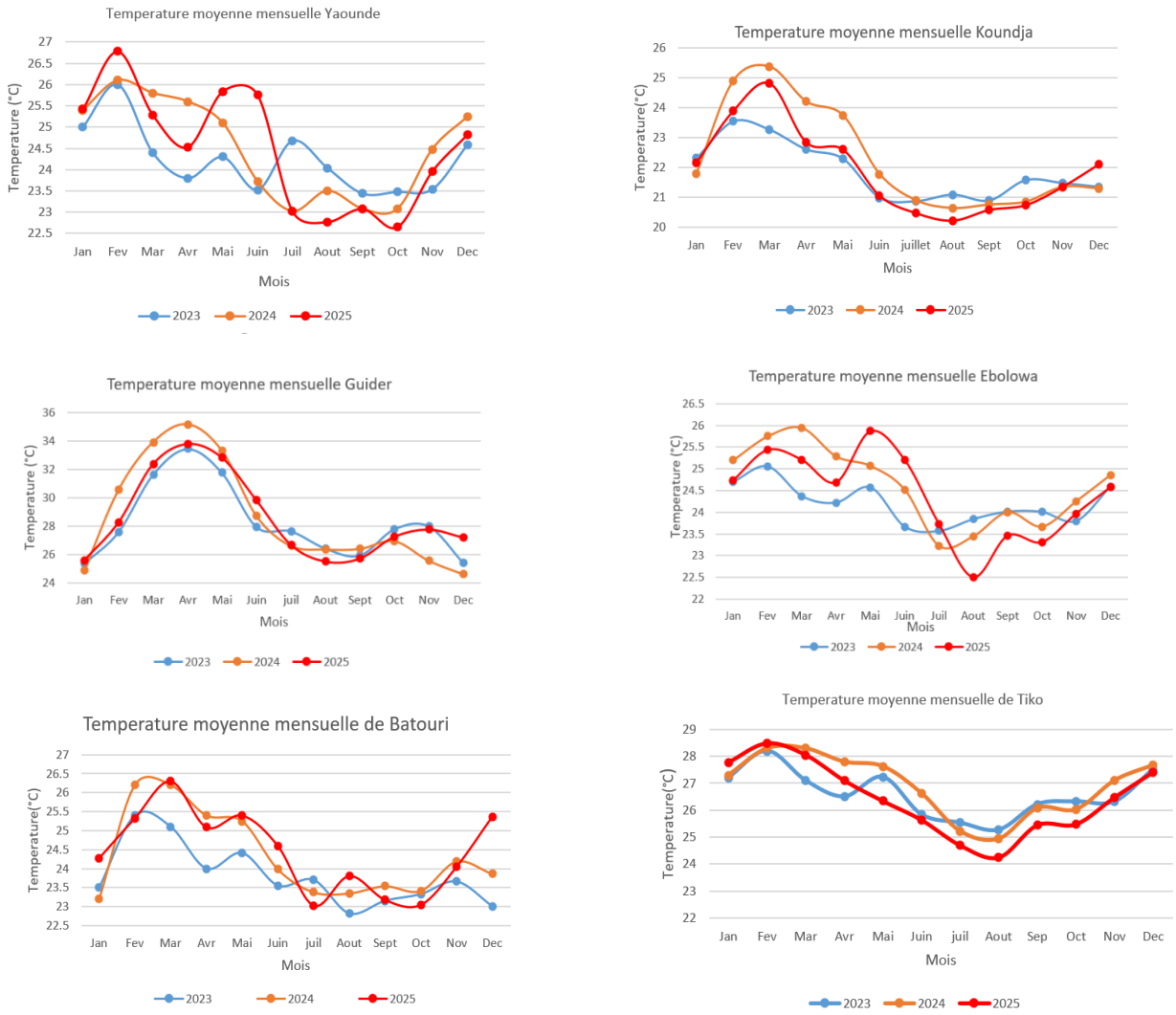


Figure 1 : Variation temporelle de la Température moyenne mensuelle pour les années 2023, 2024 et 2025 pour quelques stations du réseau d'observation de la DMN

La figure ci-dessus présente les analyses de températures basées sur les stations de Guider, Batouri, Koundja, Ebolowa, Yaoundé et Tiko, reparties sur le territoire et sur la période allant de janvier à décembre. Ces analyses montrent que 2025 a été relativement moins chaude que 2024, avec une température annuelle de 25,04°C contre 25,21°C en 2024 et 24,82°C en 2023. Cependant, la région de

l'Est ne cesse d'enregistrer des températures croissantes avec une moyenne allant de 23,80°C en 2023, passant par 24,33°C en 2024 et atteignant 24,46°C en 2025. Les régions du Nord et Centre connaissent une variation annuelle quasi nulle de l'ordre de 0,02°C entre 2024 et 2025.

⇒ ***Precipitation en 2025***

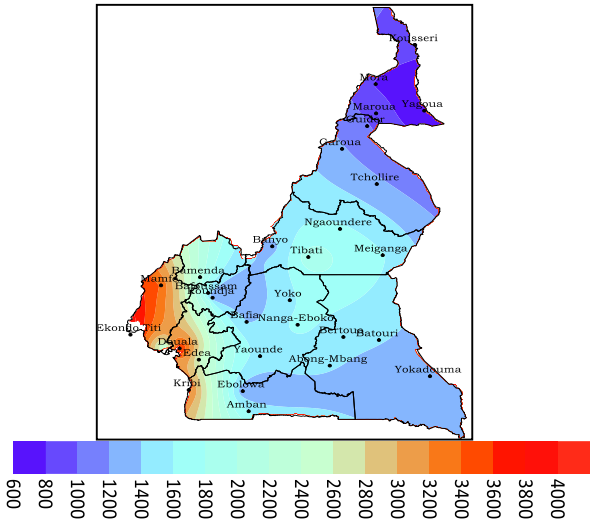


Figure 2 : Distribution spatiale des précipitations (mm) – année

En 2025, les plus forts cumuls de précipitations ont été observés dans le Sud-Ouest et le long de la côte du Littoral (3 800 mm à plus de 4 000 mm). Les précipitations diminuent vers l'intérieur des terres sur le Centre, l'Est, l'Ouest, le Nord-Ouest, l'Adamaoua et une grande partie du Nord (1 400 à 2 600 mm), avec un minimum local autour de Yoko (< 1 600 mm), puis atteignent leurs plus faibles valeurs dans l'Extrême-Nord (environ 800 à 1 200 mm). Cette analyse, fondée sur le réseau d'observation de la DMN, peut être affectée par la faible densité des stations.

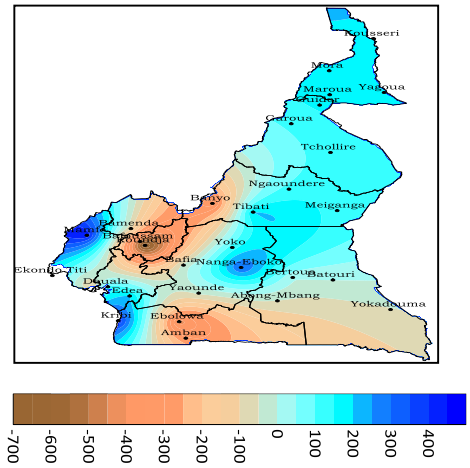


Figure 3 : Anomalies pluviométriques en 2025 (réseau d'observation de la DNM – Cameroun)

À partir de l'analyse spatiale des cumuls annuels de précipitations issus du réseau d'observation de la DMN, l'année 2025 a montré que la majeure partie des Hauts Plateaux de l'Ouest, ainsi que les régions du Centre et du Sud, ont enregistré des déficits pluviométriques supérieurs à 200 mm, notamment à Koundja et Ambam dans les régions de l'Ouest et du Sud respectivement. Cette situation peut ne pas refléter exactement la réalité en raison de la faible densité du réseau d'observation de la DMN utilisé pour l'analyse. Des anomalies positives de précipitations ont été principalement observées dans les parties nord, sud-ouest et est du pays, ainsi que dans les régions de l'Ouest et du Littoral, avec des valeurs pouvant atteindre 300 mm.

VII.2.2. Analyse des températures et précipitations de l'année 2024

⇒ **Température en 2024**

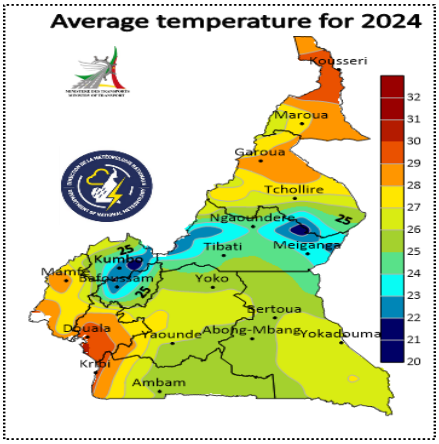


Figure 4 : Temperature Moyenne en 2024

La situation des températures moyennes en 2024 indique que des températures élevées, de 29 °C et plus, ont été observées dans l'Extrême-Nord et le long de la côte de la région du Littoral. Des températures moyennement élevées, comprises entre 28 °C et 29 °C, ont été observées à l'intérieur des terres, dans certaines parties du Nord et du Sud-Ouest. Des températures moyennes basses, comprises entre 22 °C et 24 °C, ont été enregistrées dans l'Adamaoua ainsi que dans la majeure partie des régions du Nord-Ouest et du Sud-Ouest. Le reste du pays a enregistré des températures moyennes comprises entre 24 °C et 28 °C.

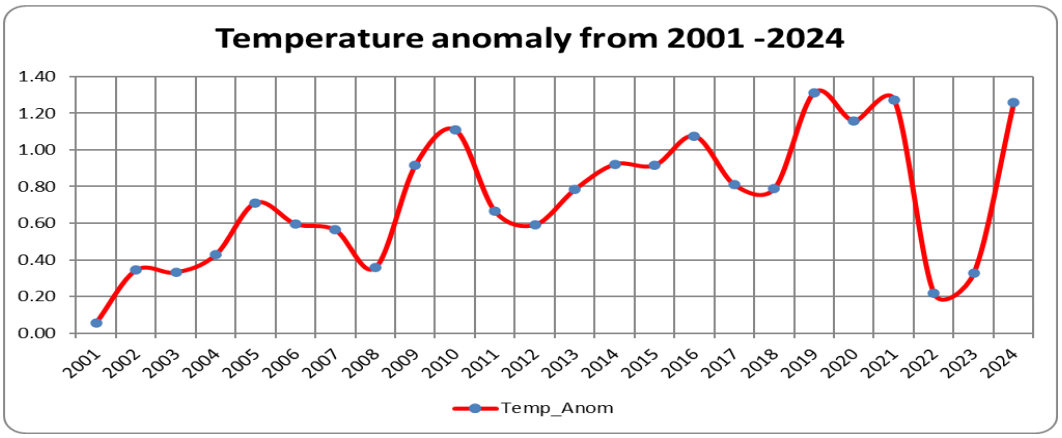


Figure 5 : Anomalie de température (2001–2024) – Cameroun

L'analyse des températures pour la période 2001 à 2024 indique un réchauffement général à l'échelle nationale. L'année 2019 se distingue comme la plus chaude, suivie respectivement de 2021 et de 2024. L'année 2001, bien qu'en anomalie chaude, est celle ayant présenté le réchauffement le plus faible, suivie de 2022 et de 2023. La tendance au cours des dernières décennies est celle d'une augmentation des températures.

⇒ **Précipitation en 2024**

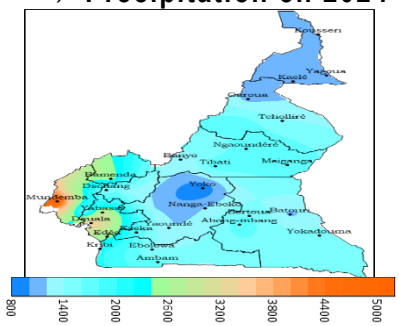


Figure 6 : Distribution spatiale des précipitations (mm) – 2024

En 2024, les plus forts cumuls de précipitations ont été observés dans le Sud-Ouest et le long de la côte du Littoral, avec des valeurs dépassant 3 200 mm. Les précipitations diminuent vers l'intérieur des terres, avec des cumuls modérés sur le Centre, l'Est, l'Ouest, le Nord-Ouest, l'Adamaoua et une grande partie du Nord, et les plus faibles valeurs enregistrées dans l'Extrême-Nord. Cette analyse, fondée sur le réseau d'observation de la DMN, peut être affectée par la faible densité des stations.

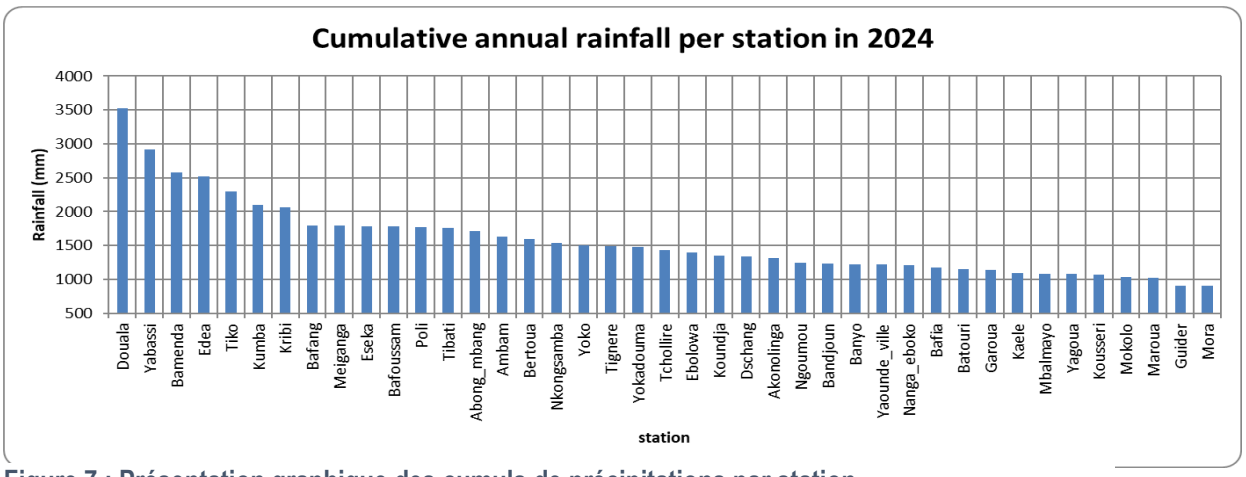


Figure 7 : Présentation graphique des cumuls de précipitations par station.

En 2024, les plus forts cumuls de précipitations ont été enregistrés à Mundemba (Sud-Ouest) et à Douala, avec respectivement 4 965,7 mm et 3 522,4 mm. Les précipitations diminuent vers le nord, avec des valeurs d'environ 907 mm à Mora et Guider, et un minimum notable à Yoko (Centre) avec 813,8 mm.

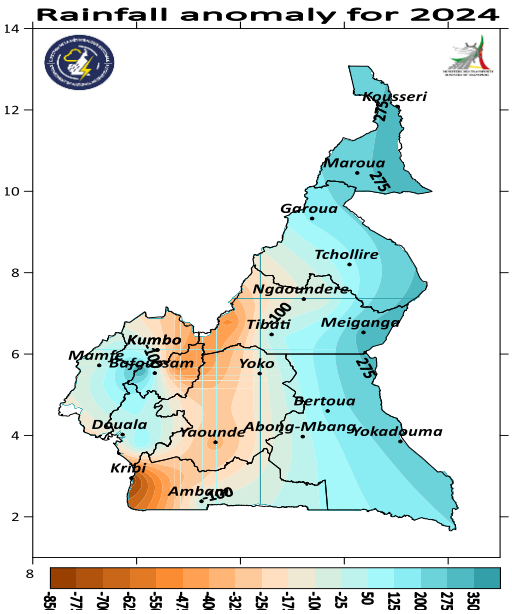
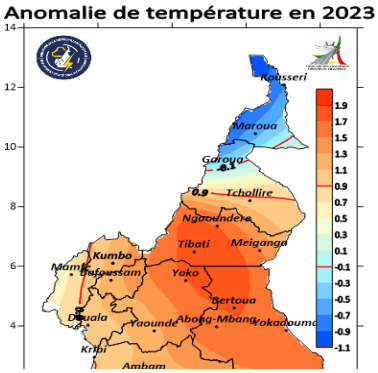


Figure 8 : Anomalie des précipitations pour l'année 2024 d'après les données du réseau d'observation de la Direction de la Météorologie Nationale (DMN)

À partir de l'analyse spatiale des cumuls annuels de précipitations issus du réseau d'observation de la DMN, l'année 2024 a montré que la majeure partie des Hauts Plateaux de l'Ouest, ainsi que les régions du Centre et du Sud, ont enregistré des déficits pluviométriques supérieurs à 200 mm, notamment à Kribi et à Koundja dans les régions du Sud et de l'Ouest respectivement. Cette situation peut ne pas refléter exactement la réalité en raison de la faible densité du réseau d'observation de la DMN utilisé pour l'analyse. Des anomalies positives de précipitations ont été principalement observées dans les parties nord et est du pays, ainsi que dans les régions de l'Ouest et du Littoral, avec des valeurs pouvant atteindre 300 mm.

VII.2.3. Analyse des températures et précipitations de l'année 2023

⇒ **Température en 2023**



La situation des températures dans le pays montre un réchauffement général d'environ 0.33°C avec une valeur positive la plus élevée de 1.9°C observée dans la partie centrale de l'Adamaoua s'étendant jusqu'à la partie nord-ouest de la région de l'Est. L'ensemble des régions du Sud, l'Adamaoua et la majeure partie du Nord ont observé une anomalie positive. Tandis que, l'Extrême-Nord et la partie nord de région du Nord ont observé une anomalie négative avec une valeur la plus basse d'environ -1.1°C observée autour de la zone du Lac Tchad et à l'ouest de la région de l'Extrême-Nord.

Figure 9 : Anomalie de température en 2023

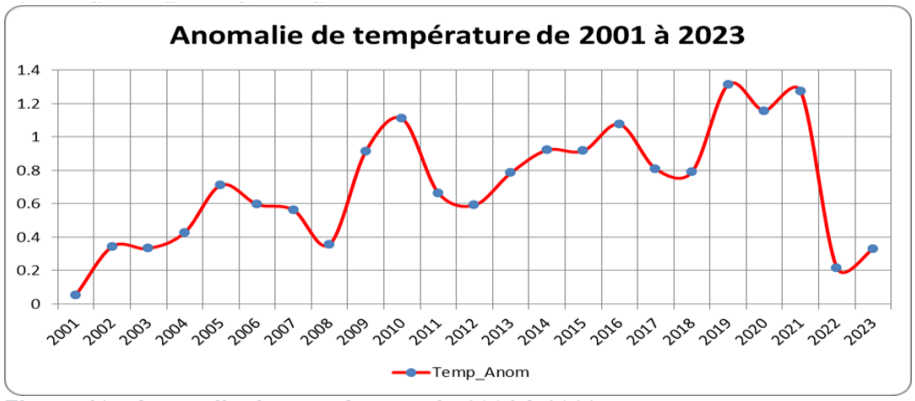
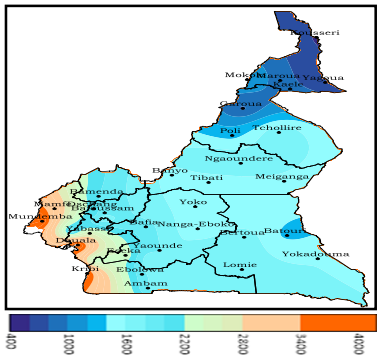


Figure 10 : Anomalie de température du 2001 à 2023

La figure d'anomalie de température montre une anomalie positive de 2001 à 2023. L'année 2001, bien qu'anormalement chaude, a été la moins chaude, suivie de 2022 et 2023. La tendance des températures depuis les dernières décennies est à la hausse.

⇒ ***precipitation en 2023***



La carte de distribution spatiale des précipitations pour 2023 (figure 11) à gauche, illustre la situation d'abondance dans la partie sud-ouest du pays couvrant le sud-ouest et la côte des régions du Littoral et du Sud, avec des valeurs allant de 3400 mm à plus de 4000 mm. Cette valeur diminue vers l'intérieur du pays avec tout le sud du pays couvrant le Centre, l'Est, l'Ouest, la majeure partie du Nord-Ouest, l'Adamaoua jusqu'au sud de la région du Nord enregistrant entre 1200 mm et 2200 mm. À partir de la moitié nord du Nord, la quantité totale de précipitations diminue plus au nord jusqu'à l'Extrême-Nord avec des valeurs allant de 1200 mm à environ 400 mm.

Figure 11 : Distribution spatiale de précipitation

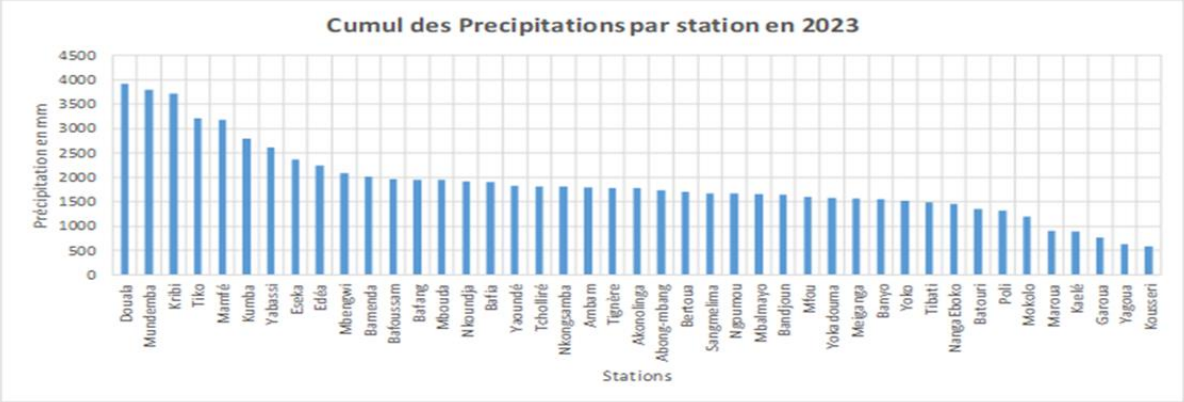


Figure 12 : Présentation graphique de total de précipitation par station

La présentation graphique des précipitations totales (figure 12) ci-contre montre la côte avec des stations comme Douala, Mudemba, Kribi et Tiko dans cet ordre enregistrant les quantités de précipitations les plus élevées en 2023. La quantité diminue vers l'intérieur du pays. La pluie diminue ensuite vers le nord avec les quantités de précipitations les plus faibles observées à Kousseri, Yagoua, Kaéle et Garoua dans les régions de l'Extrême-Nord et du Nord dans cet ordre.

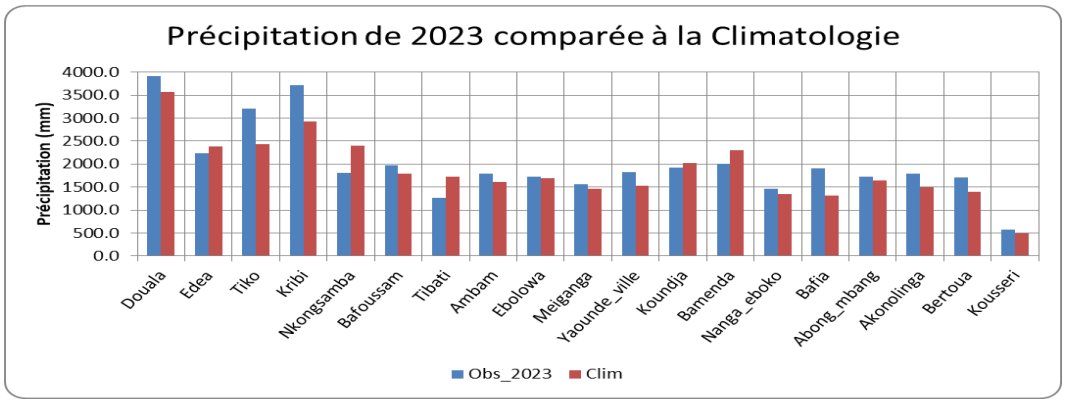
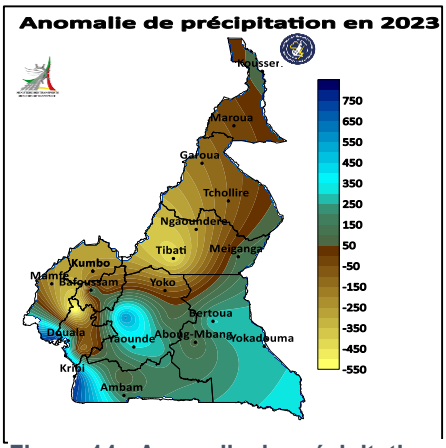


Figure 13 : Anomalie de précipitations annuelle par stations

D'après l'analyse graphique des précipitations de 2023, la plupart des stations ont observé une situation pluviométrique humide que d'habitude. Sur les 19 stations, 14 ont enregistré des précipitations supérieures à la normale, tandis que seulement 5 ont enregistré des précipitations inférieures à la normale, ce qui montre une année plus humide sur une plus grande partie du territoire national.



D'après l'analyse spatiale des sommes annuelles de précipitations du réseau d'observation de la DNM, l'année 2023 a vu la majeure partie du Septentrion et des hautes terres de l'ouest s'étendant jusqu'à la région du Littoral, observées des déficits pluviométriques allant jusqu'à -583 mm à Nkongsamba. Cette analyse peut ne pas être exacte compte tenu de la nature espars du réseau d'observation de la DNM utilisé. Des valeurs positives de précipitations ont été observées principalement dans la partie sud du pays et à l'est des régions de l'Adamaoua et du Nord. Des valeurs positives maximales de 587 mm et 357 mm ont été observées à Bafia et à Douala respectivement.

Figure 14 : Anomalie de précipitations en 2023 avec les données du réseau d'observations de la DMN

VII.2.4. Analyse des températures et précipitations de l'année 2022

⇒ **Temperature en 2022**

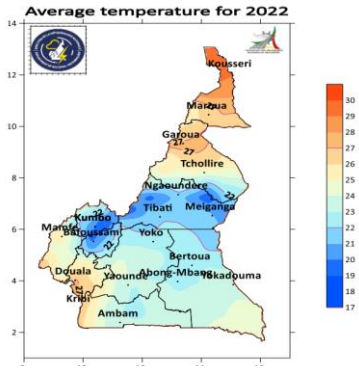


Figure 15 : Température moyenne 2022

La situation thermique en 2022 indique que des températures élevées, de 27 °C et plus, ont été observées dans l'Extrême-Nord et le nord de la région du Nord, ainsi que le long de la côte dans les régions du Littoral et du Sud. Des températures modérées, comprises entre 24 °C et 27 °C, ont été observées à l'intérieur des terres, au sud-est de la région de l'Est et dans le reste de la partie méridionale de la région du Nord. Les régions ayant enregistré les températures les plus basses au cours de cette année sont le Nord-Ouest, l'Ouest et l'Adamaoua, avec des valeurs comprises entre 20 °C et 22 °C.

➢ **Anomalie de température de 2000 à 2021**

La situation thermique au cours des vingt-trois (23) dernières années montre une augmentation des températures à l'échelle nationale par rapport à la climatologie 1991–2020. Parmi ces 23 années, 2019 apparaît comme l'année la plus chaude enregistrée, avec une anomalie de +0,88 °C, suivie de 2021 avec +0,84 °C. La tendance générale est à la hausse des températures, bien que l'année 2022 présente une anomalie négative de –0,24 °C, ce qui en fait la troisième année la plus froide après 2001 et 2000, avec des anomalies respectives de –0,40 °C et –0,61 °C.

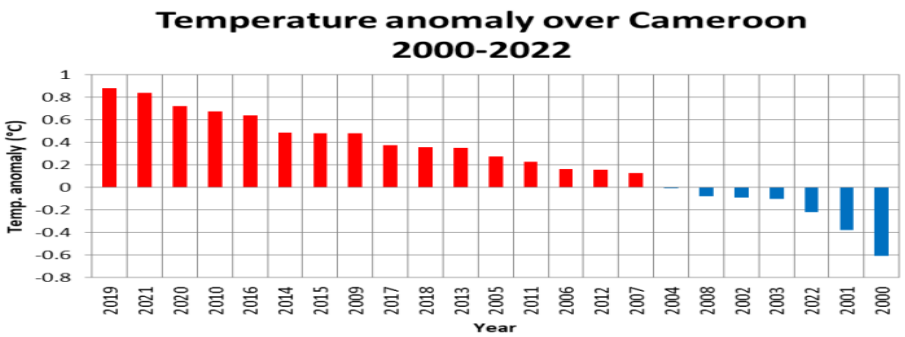


Figure 16 : Évolution de la température sur les 23 dernières années (2001–2024)

⇒ **Precipitation en 2022**

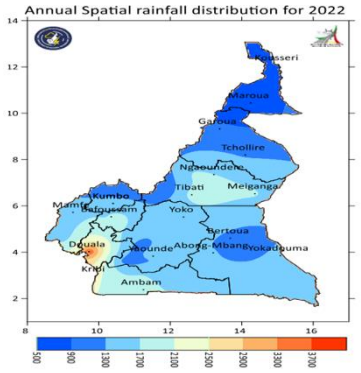


Figure 17 : Représentation spatiale de la distribution des précipitations pour l'année 2022

La carte de la répartition spatiale des précipitations pour l'année 2022, présentée à gauche, illustre la situation pluviométrique en mettant en évidence les zones de fortes et de faibles précipitations. La bande côtière, en particulier la région du Littoral, a enregistré les cumuls les plus élevés, supérieurs à 3 300 mm. Des valeurs pluviométriques comprises entre 2 100 mm et 3 300 mm s'étendent de l'intérieur des terres vers les Hauts Plateaux de l'Ouest et la partie centrale de la région de l'Adamaoua. Les plus faibles cumuls ont été observés dans l'Extrême-Nord et la partie nord de la région du Nord. L'analyse, fondée sur les données du réseau d'observation de la Direction de la Météorologie Nationale, peut ne pas refléter fidèlement la situation réelle des précipitations en raison de la faible densité du réseau d'observation.

La représentation graphique des cumuls totaux de précipitations dans la figure ci-dessus montre que la zone côtière, avec des stations telles que Douala, Tiko, Kribi et Édéa (située un peu plus à l'intérieur des terres), enregistre les plus forts cumuls pluviométriques. Les précipitations diminuent ensuite vers le nord, avec les plus faibles valeurs observées à Kousseri, Kaélé et Guider, respectivement dans les régions de l'Extrême-Nord et du Nord.

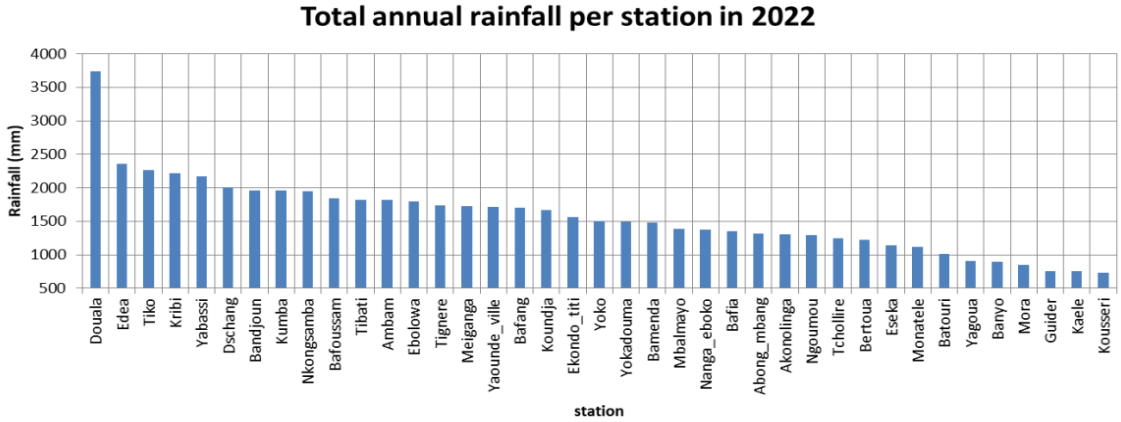


Figure 18 : Présentation graphique des précipitations totales par station

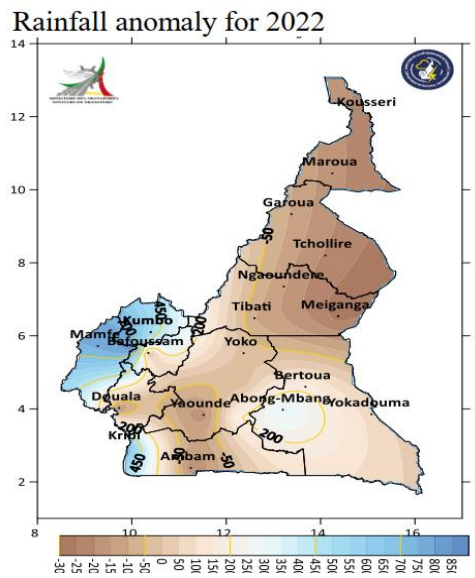


Figure 20 : Anomalies pluviométriques en 2022 (réseau d'observation de la DNM – Cameroun)

À partir de l'analyse des cumuls annuels de précipitations issus du réseau d'observation de la DMN, l'année 2022 a montré que la majeure partie du nord du pays ainsi que le sud s'étendant vers le Centre ont enregistré des déficits pluviométriques, pouvant atteindre jusqu'à –240 mm à Kousseri, dans l'Extrême-Nord, comme l'illustre la carte présentée à gauche. Cette situation peut ne pas refléter exactement la réalité en raison de la faible densité du réseau d'observation de la DMN utilisé pour l'analyse. Des anomalies positives de précipitations ont été principalement observées dans les Hauts Plateaux de l'Ouest, sur la côte et dans la région de l'Est, avec une valeur maximale de +815,3 mm à Bamenda. Il est important de noter que le schéma de variation observé est similaire à celui mis en évidence par l'analyse de tendance.

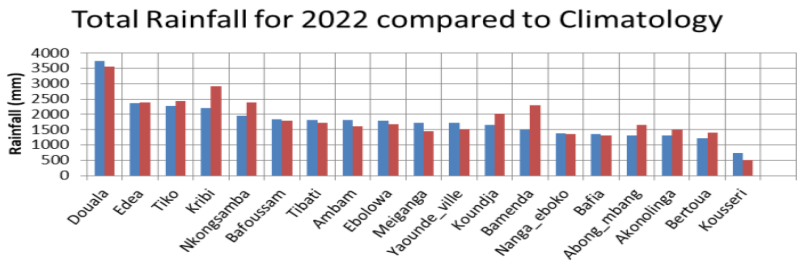


Figure 19 : Anomalie annuelle des précipitations pour certaines stations

Sur les dix-neuf (19) stations, la situation pluviométrique en 2022 montre que neuf stations ont enregistré des cumuls supérieurs à la climatologie (anomalies positives), tandis que les dix (10) autres

ont observé des valeurs inférieures à la climatologie. Toutefois, certaines de ces variations sont peu significatives au regard des écarts de valeurs.

VII.2.5. Analyse des températures et précipitations de l'année 2021

⇒ **Temperatures moyennes en 2021**

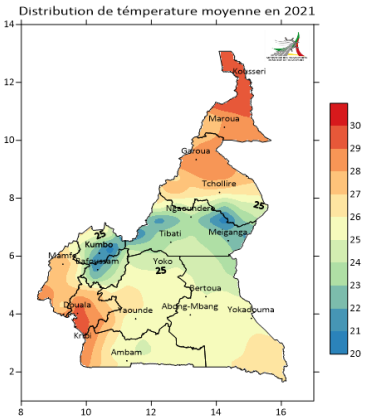


Figure 21 : Temperature moyenne pour 2021

La situation des températures en 2021 indique des températures élevées comprises entre 27°C et 30°C dans les régions du Nord et de l'Extrême-Nord ainsi que sur la côte. Des températures modérées de 24°C -27°C ont été observées sur la plupart des régions du Sud, du Centre et de l'Est. Les régions où les températures les plus basses ont été observées cette année sont le Nord-Ouest, l'Ouest et l'Adamawa avec des valeurs comprises entre 20°C et 24°C.

La situation des températures au cours des vingt-et-une (21) dernières années est en augmentation sur le pays par rapport à la climatologie 1981-2010. Les 21 dernières années montrent que 2019 est l'année la plus chaude enregistrée avec 1,31°C, suivie de 2021 avec 1,27°C. La tendance est à l'augmentation de la température, bien que la situation en 2001 montre le moindre réchauffement d'environ 0,05°C.

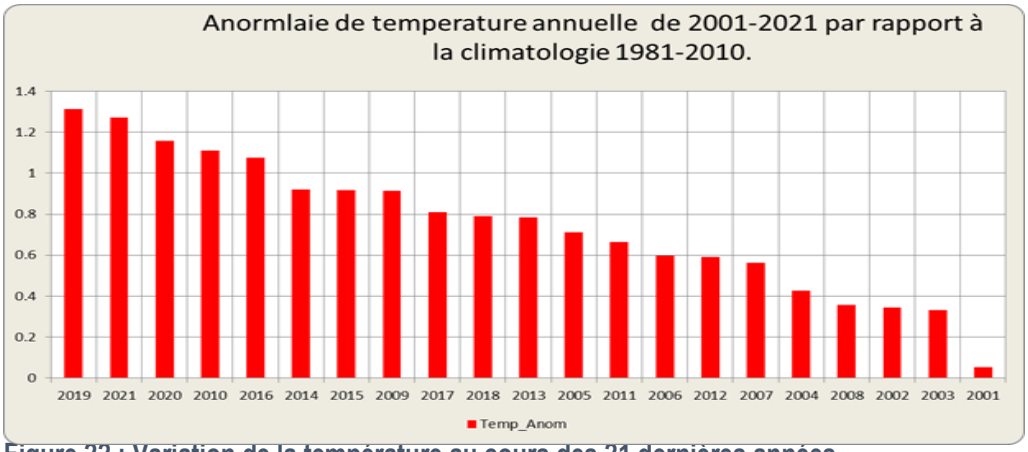


Figure 22 : Variation de la température au cours des 21 dernières années

⇒ Precipitation en 2021

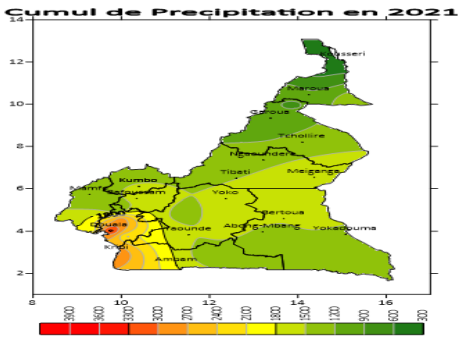


Figure 23 : Distribution spatiale des précipitations.

La représentation de la distribution spatiale des précipitations pour 2021, à gauche, illustre la situation des précipitations en mettant en évidence les zones de pluies abondantes et celles de pluies limitées. Le littoral, les Western Highlands et certaines parties des régions de l'Est, de l'Adamaoua et du Centre ont observé des valeurs de précipitations élevées de plus de 2100mm. Les valeurs de précipitations les plus faibles ont été observées à l'extrémité de la région de l'Extrême-Nord.

La représentation des précipitations totales dans la figure montre que les villes côtières de Douala et Kribi ont la plus forte pluviométrie. Les pluies diminuent ensuite vers le nord avec la plus faible quantité de pluie observée à Kousseri dans la région de l'Extrême-Nord.

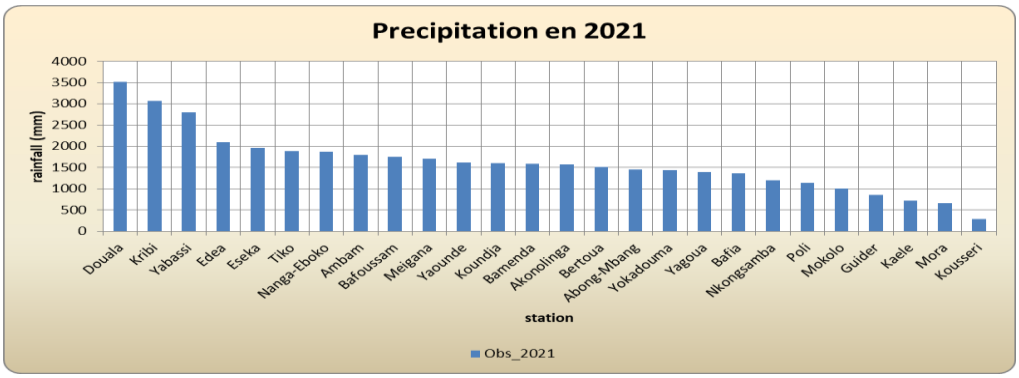


Figure 24 : Représentation des précipitations totales par station.

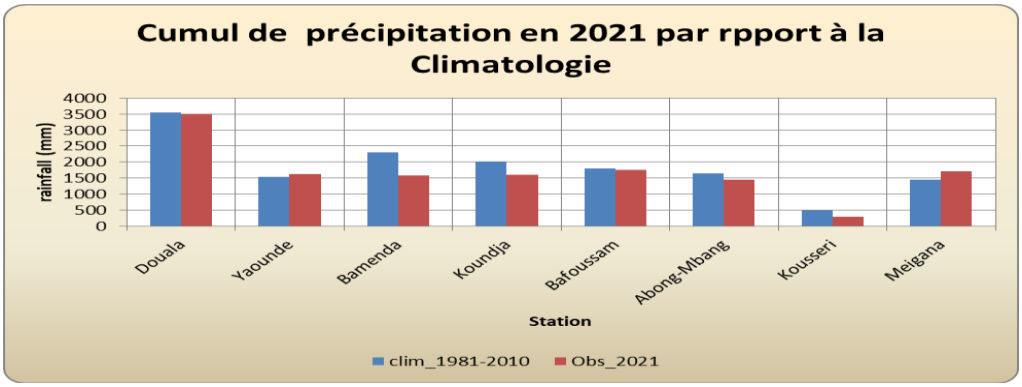


Figure 25 : Pluviométrie totale par station par rapport à la climatologie

Sur les huit stations, la situation pluviométrique en 2021 a montré que deux stations ont enregistré des précipitations supérieures au total 1981-2010, tandis que les huit autres stations ont observé des valeurs inférieures à la climatologie.

VII.2.6. Analyse des températures et précipitations de l'année 2020

⇒ **Temperatures moyennes en 2020**

L'année 2020 a enregistré des températures plus élevées sur la majeure partie de la région du Nord et sur l'ensemble de la région de l'Extrême-Nord, avec peu ou pas de réchauffement significatif. La bande côtière était également relativement chaude. Les régions les plus froides sont les Hauts Plateaux de l'Ouest et du Nord-Ouest, ainsi que le plateau de l'Adamaoua, de ses marges orientales à occidentales. C'est dans la partie sud-ouest du plateau de l'Adamaoua, ainsi que dans les parties nord de l'Ouest et du Nord-Ouest, et dans le sud-ouest de l'Est et l'est du Sud, qu'un réchauffement significatif de 1,7 °C à 2 °C a été observé. De manière générale, le pays a connu un réchauffement moyen d'environ 1,1 °C.

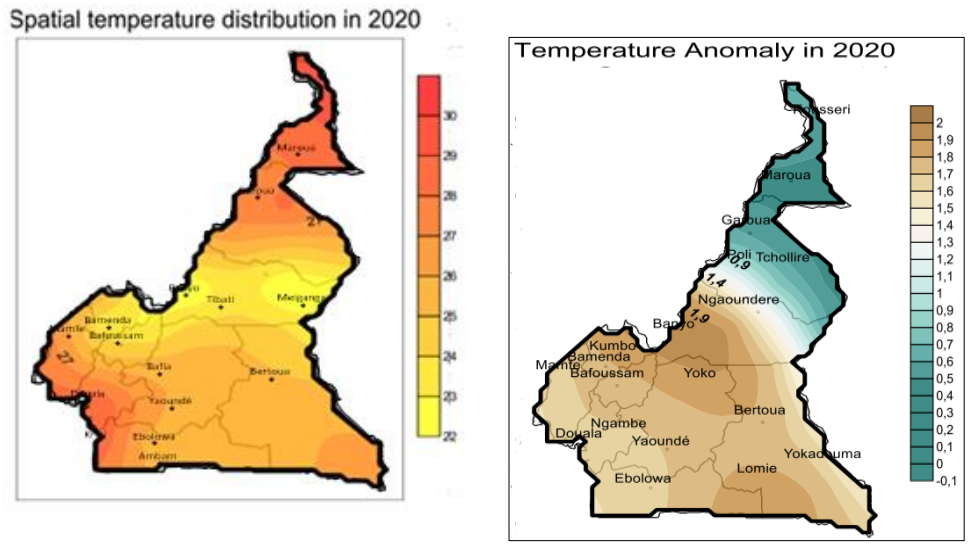
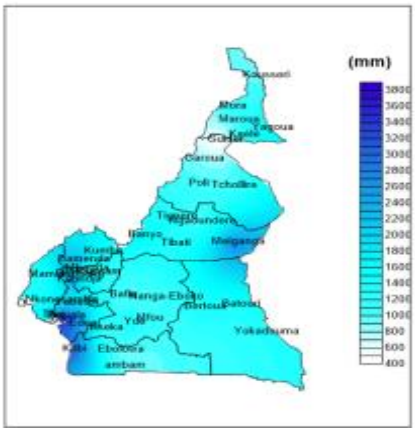


Figure 26 : Observation et anomalie de température pour 2020

⇒ **Precipitation en 2020**



La répartition spatiale des précipitations en 2020 illustre la situation pluviométrique en mettant en évidence les zones de fortes précipitations ainsi que celles de faibles pluies. La bande côtière, les Hauts Plateaux de l'Ouest et l'est de l'Adamaoua sont des régions ayant enregistré des cumuls élevés, supérieurs à 2 400 mm. Les plus faibles valeurs pluviométriques ont été observées à la jonction entre les régions de l'Extrême-Nord et du Nord. L'analyse peut ne pas être entièrement précise en raison de la faible densité du réseau d'observation.

Figure 27 : Distribution spatiale des précipitations (mm) – 2020

VII.3. Phénomènes météorologiques extrêmes

Les phénomènes météorologiques extrêmes constituent une source majeure de risques pour le secteur des transports. Au cours de la période 2020–2025, plusieurs événements tels que les inondations, les sécheresses, les orages violents et les épisodes de visibilité réduite ont été observés.

Le recensement de ces événements permet de ressortir le tableau ci-dessous :

Tableau 72 : Récapitulatif des phénomènes extrêmes enregistrés entre 2020 et 2025, (en nombre)

Phénomènes/Années	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Inondations	21	30	22	4	7	10
Sécheresses	0	0	1	1	1	0
Orages violents	18	9	3	11	11	11
Cas de visibilité réduite	4	1	1	-	2	2

Source : DMN

VII.4. Services météorologiques appliqués aux transports

Les services météorologiques destinés aux transports visent à assurer la sécurité des personnes et des biens. Ils couvrent l'aviation civile, la navigation maritime et fluviale via les bulletins d'état de la mer, ainsi que le transport routier à travers les alertes liées aux pluies intenses, au brouillard et aux glissements de terrain.

Tableau 73 : Nombre de bulletin météorologiques produit au PAD et AU PAK entre 2020 et 2025

ANNEES	Nombre de bulletins PAD	Nombre de bulletin PAK
2020	-	100
2021	161	248
2022	161	252
2023	180	250
2024	180	252
2025	180	301

Source : DMN

Les données statistiques présentées sur le tableau ci-dessus sont à en deux catégories à savoir : bulletins PAD et bulletins PAK. L'interprétation de ce tableau statistique montre que :

- pour les bulletins PAD, on constate une augmentation notable entre 2020 (100) et 2021 (161), puis stabilité jusqu'en 2025 (180). Cela indiquer une productivité régulière conformément à la Convention de partenariat entre le MINT et le PAD.
- Pour les bulletins PAK : Les chiffres sont systématiquement plus élevés que ceux des PAD, suggérant une plus grande fréquence d'application plus large. On observe une légère augmentation entre 2021 et 2025, avec un pic en 2025 (301), soit une hausse d'environ 21 % par rapport à 2021. Cela reflète une demande croissante en services météorologiques spécialisés.
- l'absence de donnée PAD pour 2020 indique que la Convention de partenariat entre les deux structures a effectivement été mise en exécution à partir de cette période.

L'analyse des données météorologiques et climatologiques sur la période 2020–2025 met en évidence une tendance générale au réchauffement à l'échelle nationale, avec des températures plus élevées dans l'Extrême-Nord et les zones côtières, et des valeurs plus modérées sur les Hauts Plateaux et l'Adamaoua. La pluviométrie présente une forte variabilité spatiale, caractérisée par des cumuls élevés dans le Sud-Ouest et le Littoral et une diminution progressive vers l'intérieur et l'Extrême-Nord, avec des alternances de déficits et d'excédents selon les années et les régions.

Tableau 74 : Évolution du niveau moyen de la pluviométrie annuelle par région en réalisation

Années / Régions	2020	2021	2022	2023	2024
	Réalisation	Réalisation	Réalisation	Réalisation	Réalisation
Extrême-Nord	310.27	814.2	857.8	819.9	1033.3
Nord	926.13	902.7	960.4	1176.6	1309.9
Adamaoua	1387.84	1681	1730.6	1521.4	1558.7
Nord-Ouest	2181.2	1326.7	1716	1902.5	2268.9
Sud-Ouest	548.7	1489.7	2118.7	2981.6	2647.9
Ouest	933.4	1529.2	1704.5	1766.3	1396.1
Littoral	1838.05	2347.1	2138.2	2643.4	2098
Sud	1381.27	1835.2	2028.5	2229.7	1646.24
Centre	1412.2	1341.8	1380.4	1750.2	1267.5
Est	754.8	1365.4	1257.6	1696	1406.8
Total National	**11673.86**	**14633**	**15892.7**	**18487.6**	**16633.34**

Source : DMN

Tableau 75 : Évolution de la température moyenne annuelle de l'air par zone climatique en prévision et réalisation

Années / Régions	2020	2021	2022	2023	2024
	Réalisation	Réalisation	Réalisation	Réalisation	Réalisation
Extrême-Nord	…	…	…	…	…
Nord	…	…	26.2	27.9	28.2
Adamaoua	…	…	…	…	…
Nord-Ouest	…	…	…	…	…
Sud-Ouest	…	…	25.9	26.5	27
Ouest	…	…	…	…	…
Littoral	…	…	…	…	…
Sud	…	…	23.7	24.1	24.7
Centre	…	…	23.16	24.33	24.5
Est	…	…	22.8	23.4	24.4
Moyenne National	///	///	///	///	///

Source : DMN

Tableau 76 : Évolution du niveau moyen du vent au sol par année par nature et par zone climatique en prévision et réalisation

Années / Régions	2020		2021		2022		2023		2024	
	Réalisation		Réalisation		Réalisation		Réalisation		Réalisation	
	Direction	Intensité	Direction	Intensité	Direction	Intensité	Direction	Intensité	Direction	Intensité
Extrême-Nord	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…
Nord	…	…	…	…	SSE (167)	2.3	S (177)	2.3	SSE (173)	2.4
Adamaoua	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…
Nord-Ouest	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…
Sud-Ouest	…	…	…	…	SSO (202)	1.79	SSO (206)	1.85	SSO (208)	1.88
Ouest	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…
Littoral	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…
Sud	…	…	…	…	SSO (202)	2.1	SSO (204)	1.2	SO (215)	1.8
Centre	…	…	…	…	SO (218)	2.7	SO (219)	2.3	O (268)	21.04
Est	…	…	…	…	SSO (197)	1.6	SSO (203)	1.6	SSO (209)	1.6
Total National	///	///	///	///	///	///	///	///	///	///

Source : DMN

Tableau 77 : Évolution de la production de bulletins météorologiques par type et par année

Institué		Est-il prévisionnel 1-oui; 2-Non	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Nombre de bulletins à produire	Bulletin agrométéorologique décadaire	1	-	-	-	-	-	-	-	36	36	36	36
	Bulletin de prévision saisonnier de précipitation	1	-	-	-	-	-	…	…	12	12	12	12
	Bulletin d'Assistance Météo à l'Elévage	0	-	-	-	-	-	…	…	36	36	36	36
	Bulletin climatique mensuelle	0	-	-	-	-	-	-	…	12	12	12	12
	Bulletin climatique mensuelle CUD	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	12	12
	Bulletin climatique mensuelle CUY	1	…	…	…	…	…	…	…	…	-	12	12
	Bulletin climat et eau	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	36	36
	Bulletin climatique décadaire	1								36	36	36	36
	Bulletin des Prévisions Météorologiques Numériques	1	-	-	-	-	-	520	520	520	730	730	366
	Bulletin Météorologique Multirisque	1	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…
	Bulletin Météorologique Spécial pour la CUD	1	-	-	-	-	-	-	-	-	32	104	104
	Bulletin Météorologique Spécial pour la CUY	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	104	104
	Bulletin météo marine pour le PAD	1	-	-	-	-	-	-	-	…	…	270	270
	Bulletin météo marine pour le PAK	1	-	-	-	-	-	-	-	…	…	270	270
Nombre de bulletins produits	Bulletin agrométéorologique décadaire		-	-	-	-	-	-	-	24	18	26	28

Institué		Est-il prévisionnel 1-oui; 2-Non	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
	Bulletin d'Assistance Météo à l'Élevages		-	-	-	-	-	-	-	24	36	36	36
	Bulletin de prévision saisonnier de précipitation	1	-	-	-	-	-	-	-	…	12	12	12
	Bulletin climatique mensuelle	1	-	-	-	-	-	-	-	…	12	12	12
	Bulletin climatique mensuelle CUD	1	-	-	-	-	-	-	-	-	0	8	12
	Bulletin climatique mensuelle CUY	1	…	…	…	…	…	…	…	…	0	12	12
	Bulletin climat et eau	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	12	36
	…bulletin climatique décadaire	1	…	…	…	…	…	…	…	36	36	36	36
	Bulletin météo marine pour le PAD	1	…	…	…	…	…	…	…	…	…	270	270
	Bulletin météo marine pour le PAK	1	…	…	…	…	…	…	…	…	…	270	270
	Bulletin des Prévisions Météorologiques Numériques	1	-	-	-	-	-	…	…	…	644	634	356
	Bulletin Météorologique Multirisque	1	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…
	Bulletin Météorologique Spécial pour la CUD		-	-	-	-	-	-	-	-	23	75	88
	Bulletin Météorologique Spécial pour la CUY	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	30	34

Source : DMN

ANNEXES

Matrice de présentation du Suivi des Catastrophes naturelles d'Origine Météorologique au Cameroun de l'année 2025

MOIS	DATES ET LIEUX	TYPES DE PHENOMENES	BILANS
MARS	03/03/25-10/10/25 Extrême Nord (Maroua)	Vagues de chaleur	Plusieurs fidèles musulmans ont quitté la ville avant le début du Ramadan
	26/03/25 Centre (Elig Edzoa, Yaoundé	Inondation	Maisons d'habitations inondées dans Elig Edzoa
AVRIL	08/04/2025 dans la Mezam (Nord-Ouest)	Forte pluie accompagnée de grêlons	Destruction des plantations (manioc, maïs, plantain, haricots…)
	11/04/2025 à Maroua	Concentration de poussière modéré	Visibilité réduite
	11/04/2025 à Kousseri	Concentration de poussière forte	Visiblité réduite à 2km
	23/04/2025 à Kribi	Forte pluie + vents forts	03 blessés (blessures légères) La toiture d'un bâtiment des classes du Lycée bilingue emportée
	21/04/2025 à Meiganga	Pluie diluvienne + vents forts	Toitures des salles de 2 écoles publics et du centre plublic de meiganga emportées, avec plusieurs blessés
	25/04/2025 à Ndokayo (Est)	Forte pluie + vents forts	Toît du Lycée de Ndokayo endommagé et emporté
MAI	08/05/2025 à Yaoundé, Nkolbisson	Pluie diluvienne	Inondation et difficulté de déplacement
SEPTEMBRE	03/09/2025 à Yaoundé	Forte pluie	Inondation et difficultés de déplacement
	08/09/2025 à Douala	Forte pluie accompagnée de vent fort	Inondation, difficulté de déplacement et destruction des infrastructures
	11/09/2025 à Yaoundé	Forte pluie	Inondation et difficulté de déplacement
	17/09/2025 à Foncha	Forte pluie	Inondation et deux enfants morts et emportés par les eaux des pluies
	19/09/2025 à Foumban	Forte pluie	Eboulement de terrain
	19/09/2025 à Yaoundé	Forte pluie	Inondation et difficulté de déplacement
	29/09/2025 dans le Nord-ouest	Forte pluie	Inondation, difficulté de déplacement et destruction des infrastructures
OCTOBRE	14/10/2025 à Foumban (Njinka)	Forte pluie accompagnée des vents forts	Destruction des arbres, des habitats et 2 bléssés
	14/10/2025 à Yaoundé	Forte pluie	Inondations et difficulté de déplacement
NOVEMBRE	27/11/2025 à Obala	Forte pluie accompagnée des vents forts	Destruction des arbres et habitats
DECEMBRE	09/12/2025 à Kousseri	Concentration de poussière forte	Visibilité réduite à 2km

Figure 28 : *Des maisons d'habitations inondés dans Elig Edzoa, Yaounde, 26 Mars 2025*

Figure 29 : Destruction des plantations (manioc, maïs, plantain, haricots…) par des fortes pluies, accompagnées de grêlons à Mezam, Nord-Ouest

Figure 30 : Toît du Lycée de Ndokayo endommagé et emporté, Est, 25 Avril 2025

Figure 31: Destruction des arbres, des habitats et 2 bléssés, 14 Octobre 2025 à Foumban (Njinka)

Figure 32 : Inondation à Yaoundé (Post centrale), 19 Septembre 2025

Figure 33 : Inondations et difficulté de déplacement, 14 Octobre 2025 à Yaoundé

Figure 34 : Destruction des arbres, des habitats et 2 blessés, 14 Octobre 2025 à Foumban (Njinka)

TABLE DES MATIERES

SOMMAIRE iii
EQUIPE DE PRODUCTION v
AVANT PROPOS vi
SIGLES, ABREVIATIONS ET SIGNES CONVENTIONNELS vii
GLOSSAIRES viii
LISTE DES TABLEAUX ix
LISTE DES GRAPHIQUES xii
LISTE DES FIGURES xiii
INTRODUCTION GENERALE 1
NOTE METHODOLOGIQUE 2
1. Objet et portée de l'annuaire 2
2. Cadre institutionnel de production 2
3. Processus d'élaboration 2
3.1. Travaux préparatoires 2
3.2. Collecte des données 2
3.3. Traitement et validation des données 2
3.4. Élaboration et diffusion 3
4. Contraintes rencontrées 3
5. Utilité et finalité 3
CHAPITRE 1 : APERÇU GENERAL DU SOUS-SECTEUR DES TRANSPORTS 4
I.1. Missions, organisation et politique sectorielle du Ministère des Transports 4
I.1.1. Les missions du MINT 4
I.1.2. Organisation et politique sectorielle du MINT 5
I.1.2.1. Organisation du MINT 5
I.1.2.2. Politique sectorielle du MINT 7
I.2. Bilan synthétique des réalisations 2020-2025 par sous-secteur des Transports 7
I.2.1. Développement des infrastructures portuaires et fluviales 7
I.2.2. Développement des infrastructures aéroportuaires 8
I.2.3. Développement des infrastructures ferroviaires 9
I.2.4. Amélioration de l'offre et les services des transports routiers 10
I.2.5. Développement des infrastructures météorologiques 11
I.3. Analyse de l'avancement global 2020-2025 et perspective 2026-2030 12
I.3.1. Progrès réalisés sur la période 2020–2025 12
I.3.2. Perspectives 2026–2030 : priorités stratégiques par domaine 13
I.3.2.1. Développement des transports routiers et sécurité routière 13
I.3.2.2. Développement du transport aérien et régulation de l'aviation civile 13
I.3.2.3. Développement d'un système intégré de transport maritime, fluvial et lacustre 14
I.3.2.4. Développement des transports ferroviaires 14
I.3.2.5. Modernisation des systèmes de collecte et diffusion des informations météorologiques 14
I.3.2.6. Gouvernance et gestion des fonctions support du Ministère 15

I.3.3. Lecture synthèse de cohérence et implication opérationnelle 15
I.4. Tendances générales du trafic et de la mobilité 15
I.4.1. Tendances statistiques du domaine aérien 15
I.4.2. Quelques tendances statistiques du domaine maritime 18
I.4.3. Quelques tendances statistiques du domaine ferroviaire 20
I.4.4. Quelques tendances statistiques des critères de performance du domaine routier 21
I.4.5. Analyse stratégique intégrée des corridors 27
I.4.5.1. Positionnement géoéconomique des corridors camerounais 28
I.4.5.2. Analyse des corridors conventionnels 28
I.4.5.3. Analyse des corridors non conventionnels 28
I.4.5.4. Enjeux transversaux de performance logistique 29
I.4.5.5. Complémentarité portuaire et intermodalité 29
I.4.5.6. Implications stratégiques pour 2026–2030 29
CHAPITRE 2 : TRANSPORT AERIEN 31
II.1 Récapitulatifs des données du domaine aérien 31
CHAPITRE 3 : TRANSPORT FERROVIAIRE 47
III.1 Récapitulatifs des données statistiques du domaine ferroviaire 47
CHAPITRE 4 : TRANSPORT MARITIME ET PORTUAIRE 55
IV.1. Récapitulatifs des données statistiques du domaine maritime 55
CHAPITRE 5 : TRANSPORT ROUTIER 67
V.1. Récapitulatifs des données statistiques du domaine du transport routier 67
CHAPITRE 6 : SECURITE ROUTIERE 76
VI.1 Récapitulatifs des données statistiques du sous-domaine sécurité routière 76
CHAPITRE 7 : METEOROLOGIE NATIONALE 81
VII.1. Réseau national de stations météorologiques 83
VII.2. Observations climatiques 85
VII.2.1. Analyse des températures et précipitations de l'année 2025 85
VII.2.2. Analyse des températures et précipitations de l'année 2024 87
VII.2.3. Analyse des températures et précipitations de l'année 2023 89
VII.2.4. Analyse des températures et précipitations de l'année 2022 91
VII.2.5. Analyse des températures et précipitations de l'année 2021 93
VII.2.6. Analyse des températures et précipitations de l'année 2020 95
VII.3. Phénomènes météorologiques extrêmes 96
VII.4. Services météorologiques appliqués aux transports 96
ANNEXES I
TABLE DES MATIERES IV