



LE CONFLIT IRANIEN ET L'ECONOMIE CAMEROUNAISE



TABLE DES MATIERES

I. FOCUS SUR LA REGION TOUCHEE PAR LE CONFLIT	4
1. <i>Le Moyen-Orient est au cœur de la production pétrolière mondiale</i>	4
2. <i>... Mais aussi du Gaz naturel liquéfié et d'engrais</i>	6
3. <i>Le détroit d'Ormuz : un canal vital pour le transport des hydrocarbures et d'engrais</i>	7
II. IMPACT D'UN CONFLIT PROLONGE SUR L'ECONOMIE MONDIALE	7
1. <i>Perturbations des chaines d'approvisionnement du pétrole du gaz et d'engrais</i>	8
2. <i>Vers un nouveau choc pétro-gazier</i>	8
III. LES IMPLICATIONS POUR L'ECONOMIE DE LA CEMAC	9
1. <i>La sous-région CEMAC, prise dans sa globalité, pourrait voir sa stabilité extérieure améliorée</i>	9
2. <i>Mais pourrait également enregistrer une remontée des tensions inflationnistes</i>	10
IV. QUELLES IMPLICATIONS POUR L'ECONOMIE CAMEROUNAISE ?	11
1. <i>Le canal des échanges extérieurs</i>	11
2. <i>Le choc pétrolier : une arme à double tranchant pour les finances publiques</i>	11
3. <i>La menace de l'inflation importée</i>	13
4. <i>Recommandations</i>	14

LISTE DES GRAPHIQUES

Figure 1 : Répartition de la réserve pétrolière prouvée au Moyen-Orient.....	5
Figure 2 : Répartition des exportations du GNL en 2024 par principaux pays	6
Figure 3: Situation géographique du détroit d'Ormuz.....	7
Figure 4: Projections des réserves de change de la CEMAC avant la crise (en nombre de mois d'importations de B&S)	9
Figure 5 : Projection de l'inflation avant le conflit	10
Figure 6 : Evolution des exportations du pétrole brut et du gaz, importation des carburants des cours internationaux du pétrole.....	12
Figure 7: Evolution de l'inflation domestique et importée ; cours du Brent.....	13

LISTE DES TABLEAUX

Tableau 1 : Réserves pétrolières mondiales en milliards de barils	4
Tableau 2 : Production pétrolière mondiale en millions de barils de par jour.....	5

LE CONFLIT IRANIEN ET L'ECONOMIE CAMEROUNAISE

Dans la matinée du samedi 28 février 2026, les Etats-Unis et Israël ont lancé une attaque majeure contre la République Islamique d'Iran. S'en est suivi une riposte iranienne qui a ciblé non seulement le territoire israélien mais également les pays abritant les bases américaines dans la région (Arabie saoudite, les Emirats arabes unis, le Koweït, l'Irak...) provoquant un risque accru d'embrasement régional. L'impact économique du conflit sera principalement lié à sa durée, mais le risque d'une crise internationale sévère se profile.

Le conflit russo-ukrainien a mis en évidence la fragilité des pays de la CEMAC face à de tels chocs. En effet, cette guerre n'a pas épargné la région, tout comme le reste du continent. En particulier, le Cameroun a été durement affecté, notamment par les perturbations des chaînes d'approvisionnement mondiales et la flambée des prix internationaux des produits énergétiques.

Dans ce document de travail, la Division de la Prévision du Ministère des Finances essaie d'évaluer les implications d'un conflit prolongé sur l'économie de la sous-région CEMAC, et en particulier sur celle du Cameroun. Ce document s'articule autour de : (i) un focus sur la région touchée par le conflit ; (ii) les effets d'un conflit prolongé sur l'économie mondiale ; et (iii) l'impact sur l'économie de la CEMAC et de celle du Cameroun.

I. FOCUS SUR LA REGION TOUCHEE PAR LE CONFLIT

1. *Le Moyen-Orient est au cœur de la production pétrolière mondiale*

Les réserves pétrolières mondiales sont concentrées dans un petit nombre de zones géographiques, avec une forte prédominance du Moyen-Orient. Cette région concentre à elle seule plus de la moitié (55,6%) des réserves pétrolières mondiales prouvées en 2024.

Tableau 1 : Réserves pétrolières mondiales en milliards de barils

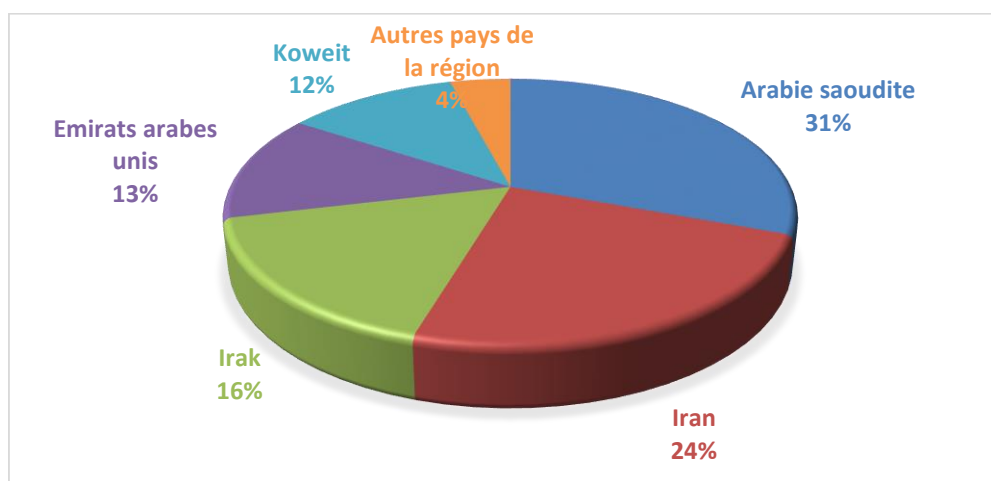
	2020	2021	2022	2023	2024
Arabie saoudite	267,08	267,19	267,19	267,23	267,2
Iran	208,6	208,6	208,6	208,6	208,6
Irak	145,02	145,02	145,02	145,02	145,02
Emirats arabes unis	107	111	113	113	113
Koweït	101,5	101,5	101,5	101,5	101,5
Moyen-Orient	865,72	869,61	871,1	871,18	871,22
Monde	1543,61	1558,59	1563,37	1564,53	1566,87

Source : OPEP

On observe par ailleurs que cinq (05) pays fortement impactés par le conflit en cours (Iran, Arabie saoudite, Irak, Emirats arabes unis, Koweït) possèdent l'essentiel de la réserve pétrolière de la région (96,0%, soit 53,3% de réserves pétrolières mondiales).

L'Arabie saoudite est en tête du classement, avec 31% de réserves de la région. Elle est suivie par l'Iran (24%), l'Irak (16%), les Emirats arabes unis (13%) et le Koweït (12%). Les autres pays de la région ne possèdent que 4% de réserves prouvées.

Figure 1 : Répartition de la réserve pétrolière prouvée au Moyen-Orient



Source : OPEP

Cette forte prédominance en termes de réserves place ainsi le Moyen-Orient au cœur de la production pétrolière mondiale. En 2024 et selon l'OPEP, la région a produit en moyenne 23,04 millions de barils par jour, soit plus du tiers de la production mondiale (31,7%). L'Arabie saoudite pèse 12,3% de la production mondiale. Elle est suivie par l'Irak avec 5,3%. L'Iran quant à lui a produit en moyenne 3,2 millions de barils par jour, soit 4,5% de la production pétrolière mondiale.

Tableau 2 : Production pétrolière mondiale en millions de barils de par jour

	2020	2021	2022	2023	2024
Arabie saoudite	9,21	9,12	10,59	9,61	8,96
Iran	2	2,4	2,54	2,88	3,26
Irak	4	3,97	4,45	4,12	3,86
Koweït	2,44	2,41	2,71	2,59	2,41
Emirats arabes unis	2,78	2,72	3,06	2,94	2,92
Moyen-Orient	22,05	22,24	25,07	23,84	23,04
Monde	68,83	69,43	72,92	73,35	72,58

Source : OPEP

Le Moyen-Orient se hisse également au rang de principal fournisseur du pétrole au niveau mondial. En 2024 et selon l'OPEP, les exportations de la région se chiffrent en moyenne à 16,4 millions de barils par jour, soit 38,0% des exportations mondiales. Ici

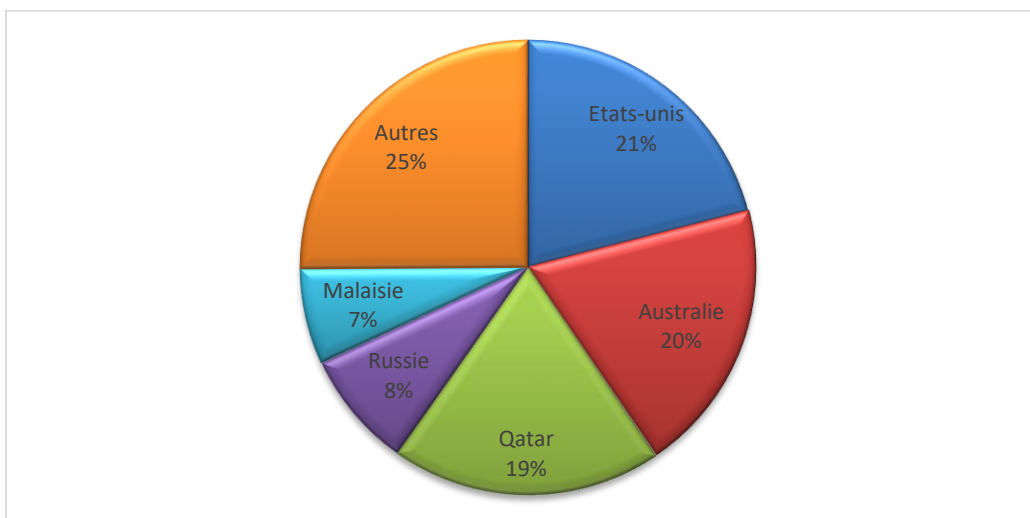
également, l'Arabie saoudite se place en tête avec 14,0% des exportations mondiales. Elle est talonnée par l'Iran avec 7,8%.

2. ... Mais aussi du Gaz naturel liquéfié et d'engrais

La région détient environ 40% de la réserve gazière mondiale. L'Iran concentre à elle seule environ 17% de la réserve, occupant ainsi la deuxième place mondiale. Cette réserve demeure néanmoins peu exploitée, notamment celle de l'Iran.

En termes d'exportations, en 2024, le Qatar a fourni près d'un cinquième (19,3%) de volume de GNL transitant dans le monde. Il est suivi par l'Oman (2,8% des exportations mondiales) et les Emirats arabes unis (1,5%). Avec le conflit russo-ukrainien, l'attractivité du gaz des pays du Moyen-Orient s'est renforcée notamment avec la sanction européenne et sa volonté de s'affranchir du gaz russe.

Figure 2 : Répartition des exportations du GNL en 2024 par principaux pays



Source : IEA

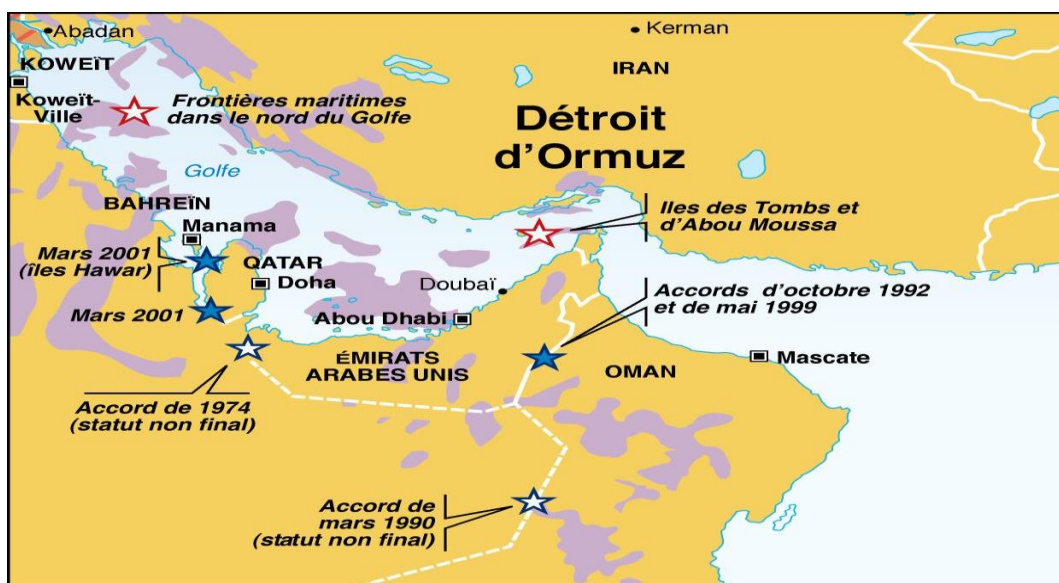
Le rôle de la région dépasse la question énergétique. Elle est également un acteur majeur dans le marché des engrais, grâce notamment à ses capacités gazières. En effet, le gaz naturel représente environ 70 % du coût de production des engrais azotés.

D'après la société d'analyse maritime Signal Group, les pays du Golfe représentent 20 % en volume des échanges mondiaux d'engrais clés, comme l'ammoniac, les phosphates et le soufre. Bloomberg Intelligence rapporte par ailleurs que près de la moitié de l'urée échangée dans le monde, l'engrais azoté le plus utilisé, provient de la région du Golfe, le Qatar assurant à lui seul un dixième de l'offre mondiale. Et d'après Kpler, l'Arabie saoudite exporte depuis ses ports sur la côte Est près de 14 millions de tonnes (Mt) d'engrais par an, suivi des EAU et du Qatar.

3. Le détroit d'Ormuz : un canal vital pour le transport des hydrocarbures et d'engrais

Le détroit d'Ormuz est situé sur sa rive iranienne. Il permet le passage du golfe Persique au golfe d'Oman, puis à la mer d'Arabie et à l'océan Indien. C'est une artère vitale pour l'exportation des hydrocarbures de cinq des plus gros producteurs mondiaux (Arabie saoudite, Iran, Irak, Émirats arabes unis, Koweït). En 2018, un tiers des hydrocarbures transportés par tankers dans le monde et un quart du gaz naturel liquéfié (GNL) transporté par méthaniers y ont transité. Globalement, environ 20% de la consommation mondiale de pétrole transite par ce détroit (76% de celle des pays asiatiques et 7% de celle des Etats-Unis).

Figure 3: Situation géographique du détroit d'Ormuz



Source : Google maps

Le détroit d'Ormuz est également un nœud central du commerce mondial d'engrais. Environ un tiers des volumes mondiaux d'engrais maritimes y transitent.

Depuis la guerre Iran-Irak, le contrôle de ce point de transit est fortement disputé ; mais l'armée iranienne garde globalement un avantage stratégique. D'ailleurs, l'Etat Iranien, profitant de sa position géographique, a plusieurs fois menacé de fermer ce point de passage aux navires des pays jugés hostiles.

II. IMPACT D'UN CONFLIT PROLONGÉ SUR L'ECONOMIE MONDIALE

L'économie mondiale est de nouveau mise à l'épreuve. Si le conflit au Moyen-Orient était amené à durer, il pourrait affecter les prix mondiaux de l'énergie, la croissance et l'inflation. A date, le conflit a accru les risques logistiques, renchéri les coûts de transport et fragilisé certaines routes d'exportation.

1. Perturbations des chaînes d'approvisionnement du pétrole du gaz et d'engrais

Les tensions autour du détroit d'Ormuz, corridor stratégique pour le transit du pétrole et du gaz naturel liquéfié et d'engrais, ont accru immédiatement les risques sur les marchés de l'énergie et renchéri les coûts d'assurance maritime.

En effet, les perturbations, même temporaires, suffisent souvent à entraîner une hausse et une volatilité inhabituelles des prix internationaux du pétrole et du fret. Même sans baisse des volumes au départ, la seule anticipation de perturbations suffit à renchérir les prix, à accroître la volatilité et à inciter les acteurs à constituer des stocks de précaution. L'élément le plus critique est le risque de perturbation du transport maritime, le prix de l'équilibre entre l'offre et demande intégrant le coût/risque d'acheminer la marchandise jusqu'aux marchés.

Le nombre de passages de pétroliers transportant du brut par le détroit d'Ormuz est tombé à quatre navires dimanche 1er mars, contre une moyenne de 24 par jour depuis janvier, selon la société d'analyse des marchés de l'énergie Vortexa. Trois des quatre bâtiments battaient le pavillon iranien.

D'après les données de Lloyd's List Intelligence, quelque 200 pétroliers de brut et de produits raffinés engagés dans le commerce international se retrouvent de facto bloqués dans le golfe, le détroit étant devenu extrêmement périlleux à franchir.

Kpler observait de son côté, le 5 mars, une chute de 91 % des transits de vraquiers par rapport aux jours précédant le conflit, et estime qu'environ 280 bulkers sont bloqués dans la région. En particulier, au 11 mars, Kpler recense 23 navires en chargement ou déjà chargés d'engrais bloqués dans la région, représentant environ 1,1 Mt d'engrais.

2. Vers un nouveau choc pétro-gazier

Dès la veille des opérations américano-israéliennes, les prix du pétrole ont commencé à grimper sur les marchés internationaux. En effet, alors que les discussions entre les États-Unis et l'Iran se poursuivaient sur le nucléaire et que le marché restait tendu par le risque d'une escalade militaire, le prix du Brent a clôturé vendredi à 73,0 dollars le baril contre 71,0 dollars le baril la veille. Ils ont atteint 81,8 dollars le baril le 03 mars 2026 et la barre de 90 dollars le baril a été franchi le 06 mars 2026.

En perspectives, les experts anticipent une évolution des cours du Brent dans une fourchette de 90 à 100 dollars le baril, avec un risque de franchissement du seuil des 150 dollars le baril en cas de perturbations durables des approvisionnements ou d'atteintes aux infrastructures énergétiques régionales. Un tel scénario pourrait casser la dynamique désinflationniste observée au niveau mondial.

S'agissant du gaz, les cours évoluent en deçà des niveaux atteints au mois de janvier 2026. Les cours du GNL s'élèvent à 3,18 USD/MMBtu le 6 mars 2026, en hausse de

6,01 % par rapport au jour précédent. Cependant, l'incertitude concernant le calendrier de rétablissement des opérations complètes à l'usine Ras Laffan de QatarEnergy, le plus grand hub d'exportation de GNL au monde, a intensifié les craintes d'un éventuel déficit d'approvisionnement, en particulier avec le détroit d'Ormuz également fermé.

La hausse des prix du gaz combiné aux perturbations de transport dans le détroit ont des conséquences sur l'offre mondiale d'engrais. Selon Rabobank, en intégrant l'ensemble des perturbations régionales, notamment énergétiques, les volumes « à risque » représenteraient 44 % des exportations mondiales d'urée, 27 % de celles d'ammoniac, 25 % des engrais phosphatés, 36 % du phosphate naturel et 47 % du soufre.

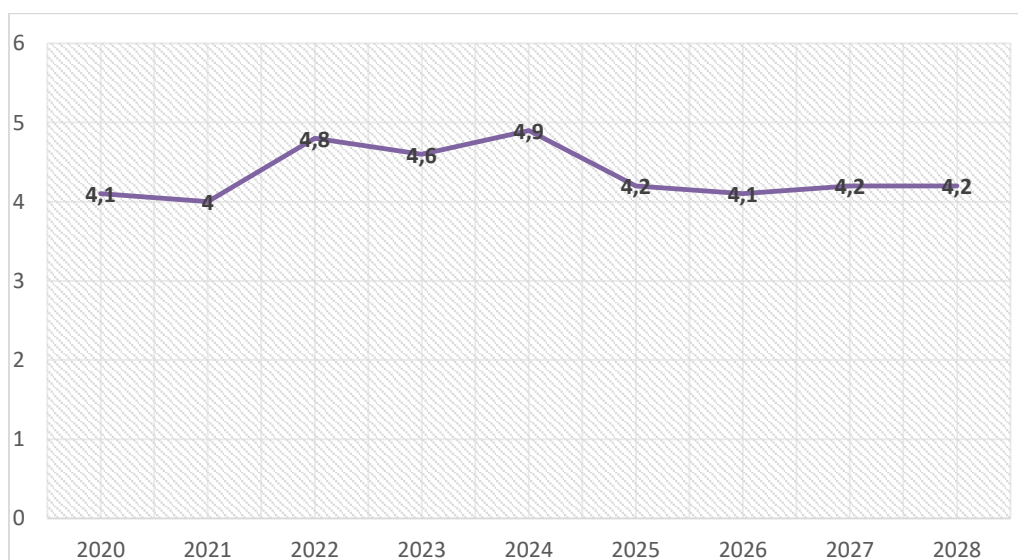
III. LES IMPLICATIONS POUR L'ECONOMIE DE LA CEMAC

1. La sous-région CEMAC, prise dans sa globalité, pourrait voir sa stabilité extérieure améliorée

Les réserves de change des pays de la CEMAC ont récemment connu une baisse quoique cette baisse ne remette pas en cause sa stabilité extérieure. Au 31 octobre 2025, le niveau des réserves de change s'est établi à 6 203,0 milliards, en diminution de 146 milliards en glissement annuel et de 1 133 milliards par rapport à fin décembre 2024. Cette contraction résulte principalement de transferts nets négatifs cumulés de 1 300 milliards, dans un contexte marqué par le déficit persistant des balances commerciales des États, la baisse des cours du pétrole, principal contributeur aux réserves de change de la zone, ainsi que des règlements accrus au titre des engagements extérieurs.

Cette situation intervient dans un contexte où les pays de la sous-région seront confrontés à une série d'échéances importantes de la dette extérieure en 2026. Ce qui devrait entraîner une sortie massive des réserves de change au cours de l'année.

Figure 4: Projections des réserves de change de la CEMAC avant la crise (en nombre de mois d'importations de B&S)



Source : Rapport sur la politique monétaire décembre 2025

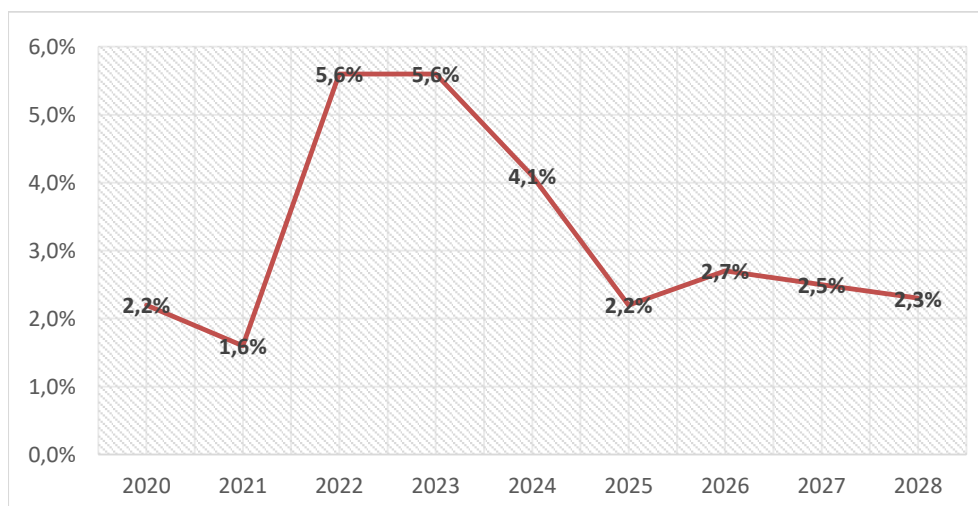
L'augmentation des cours internationaux des hydrocarbures causée par le conflit en Iran pourrait donc atténuer les pressions sur les réserves de change de la CEMAC. En effet, la sous-région est un exportateur net de pétrole et de gaz et les recettes d'exportation des hydrocarbures constituent la première source de devises. Il y a toutefois lieu d'espérer que le risque lié au transport n'affecte pas les exportations des pays de la sous-région.

2. Mais pourrait également enregistrer une remontée des tensions inflationnistes

Les perturbations des chaînes d'approvisionnement, la montée des prix du pétrole brut, ainsi que les coûts de transport et d'assurance, devraient provoquer une augmentation des prix des carburants. Les pays de la CEMAC, qui dépendent fortement de l'importation de carburant, devront faire face à cette hausse. Les prix domestiques pourraient ainsi être impactés.

Cette situation survient alors que les pays et les autorités sous-régionales cherchent à maîtriser l'inflation causée par la succession des crises passées, lesquelles ont provoqué une progression rapide des prix dans la sous-région. L'inflation s'est établie à 5,6% en 2022 contre 1,6% en 2021. Elle s'est maintenue à 5,6% en 2023 avant de légèrement ralentir à 4,1% en 2024. Les mesures gouvernementales et celles de la BEAC ont permis de ramener le taux d'inflation en dessous du seuil communautaire de 3,0% en 2025 (2,2%). Pour l'année 2026, les prévisions de la BEAC tablent pour une inflation à 2,7%. Pour l'année 2027, les prévisions de la BEAC tablent pour une inflation à 2,5%. Pour l'année 2028, les prévisions de la BEAC tablent pour une inflation à 2,3%.

Figure 5 : Projection de l'inflation avant le conflit



Source : Rapport sur la politique monétaire décembre 2025, BEAC

La hausse potentielle des prix des carburants pourrait ainsi freiner cette dynamique désinflationniste. L'augmentation des coûts de transport qui en découlerait devrait se propager sur l'ensemble de l'économie.

IV. QUELLES IMPLICATIONS POUR L'ECONOMIE CAMEROUNAISE ?

1. *Le canal des échanges extérieurs*

Les implications directes peuvent être perceptibles au travers des échanges commerciaux entre le Cameroun et les pays du Moyen Orient. Ces échanges, qui ne dépassent pas 3% de l'ensemble du commerce extérieur du Cameroun, laissent croire que cette guerre aura un impact limité sur notre économie. Les exportations du Cameroun vers ces pays sont relativement faibles (moins de 30 milliards de FCFA), et comprennent principalement le cacao et le gaz naturel liquéfié. Par contre, les importations en provenance de ces pays sont relativement importantes. Elles sont évaluées en moyenne à 200 milliards par an, dont 120 milliards constituées des carburants et lubrifiants, soit 12% de la consommation globale de notre pays en carburant. Il va sans dire que la première implication directe serait la perte de 12% de notre source d'approvisionnement en carburant et lubrifiants, couplée à la flambée des prix du baril.

Les implications indirectes peuvent être analysées au travers des échanges commerciaux entre les pays du Moyen Orient et leurs principaux partenaires commerciaux que sont, par ordre d'importance, la Chine dont la moitié de ses importations en pétrole provient des pays du Golf, l'UE, l'Inde, les USA et la Turquie. Compte tenu du fait que ces derniers sont également les principaux partenaires commerciaux du Cameroun, ils sont de fait les canaux de transmission de l'impact de cette guerre sur notre économie. A titre d'illustration, les importations des carburants et lubrifiants du Cameroun, estimées à 974 milliards en 2024 et 788 milliards en 2025, proviennent principalement de la Belgique (36%), des USA (9%), de l'Inde (8,5%), de la grande Bretagne (6,4%), et de l'Espagne (2,7%). Le Cameroun s'approvisionne aussi en Corée (6,8%), au Brésil (5%), et surtout au Nigéria (18%) et au Togo (7%), faisant aussi de ces pays des canaux des transmissions des implications de la guerre en Iran.

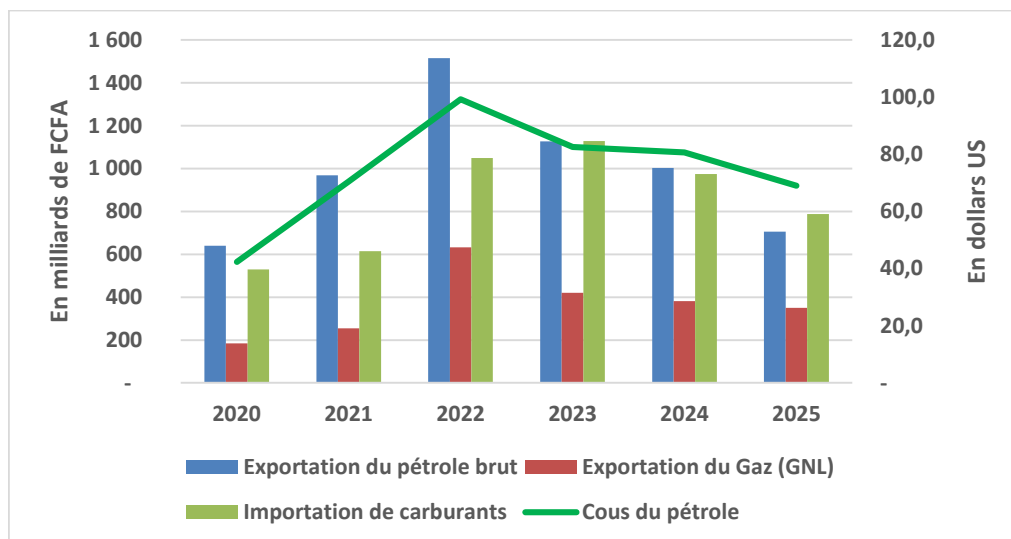
2. *Le choc pétrolier : une arme à double tranchant pour les finances publiques*

Le Cameroun est à la fois producteur de pétrole et importateur des produits raffinés. Les revenus d'exportation des hydrocarbures (pétrole et gaz) ont augmenté de 48,4% en 2021, passant de 824 milliards à 1 223 milliards, en lien avec la reprise des activités après la crise post-covid. En raison du conflit russo-ukrainien, elles ont augmenté de 75,6% en 2022 pour atteindre 2 147 milliards, grâce à la croissance des prix du pétrole et du gaz sur le marché international. Au cours des trois dernières années, la valeur des exportations a diminué progressivement pour atteindre 1 056 milliards en 2025.

Reflétant ces évolutions, les redevances pétrolières ont progressé pour s'établir à 774,5 milliards en 2022 contre 409 milliards en 2021. Elles se sont établies à 622,8 milliards en 2023 et 530 milliards en 2024. De même, l'impôt sur les sociétés pétrolières a atteint 254,2 milliards en 2023 contre 73,2 milliards en 2021.

En parallèle, sur la période 2020-2023, les importations de carburants et lubrifiants ont considérablement augmenté pour atteindre 1 128 milliards en 2023, après 1 049 milliards en 2022, 614 milliards en 2021 et 529 milliards en 2020. Par la suite, elles baissent progressivement pour s'établir à 788 milliards en 2025, du fait de la diminution des cours du pétrole.

Figure 6 : Evolution des exportations du pétrole brut et du gaz, importation des carburants des cours internationaux du pétrole



Source : MINFI/DGD, Banque Mondiale

Le graphique ci-haut montre que l'augmentation des recettes d'exportation des hydrocarbures, du fait de la hausse des prix du pétrole, s'accompagne d'une progression de la facture des importations des carburants et lubrifiants. Or, le gouvernement prend en charge une partie de cette facture en raison des subventions des prix domestiques.

Entre 2020 et 2024, le montant de la subvention dédiée aux prix des carburants à la pompe s'est fortement accru et s'établissent à 460 milliards en 2023. Pour amortir ce poids sur les finances publiques, le Gouvernement n'a pas eu d'autres choix que de relever les prix des carburants à la pompe. Ainsi, au 1er février 2023, le prix du litre du super passe de 630 francs à 730 francs et celui du gasoil de 575 francs à 720 francs. Cette mesure a été accompagnée d'une revalorisation salariale. Les salaires des agents publics ont été revalorisés en moyenne de 5,2% et le SMIG remonté à 41 875 francs contre 36 270 francs auparavant. Cette mesure ne parvenant pas à endiguer le phénomène (malgré la hausse des prix opérée en 2024, les subventions des prix des carburants à la pompe se sont établies à 231 milliards en 2024), les autorités ont de nouveau révisé à la hausse, le 03 février 2024, les prix des carburants à la pompe. Le prix du litre de super est passé de 730 à 840 francs et celui du gasoil de 720 à 828 francs. Cette mesure fut également accompagnée d'une revalorisation des salaires des agents publics (+5,0%) et des allocations familiales.

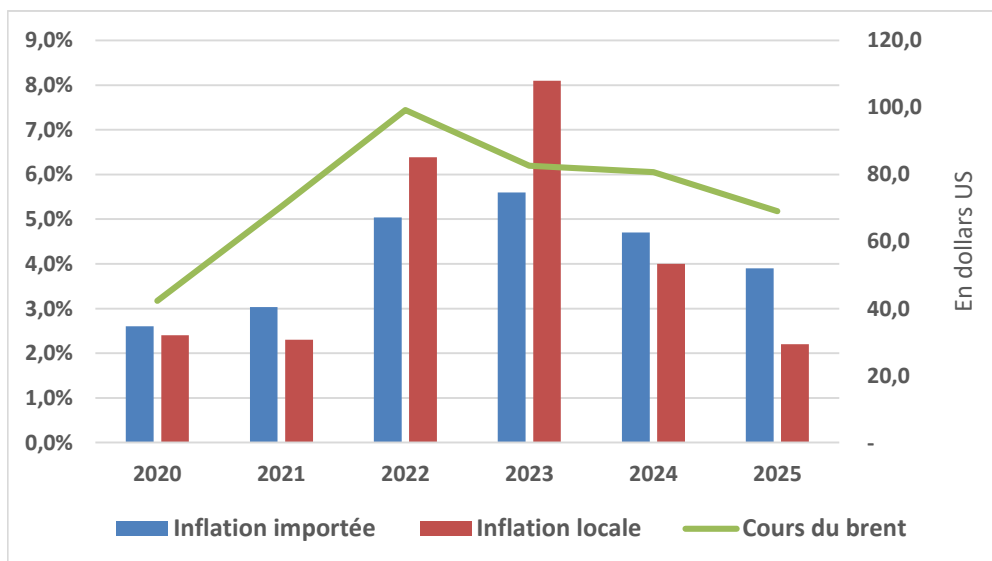
Le conflit iranien pourrait ainsi produire des effets similaires sur les finances publiques. L'effet net dépendra du niveau des prix du pétrole. Selon nos évaluations, si les prix du pétrole s'établissent à 100 dollars en moyenne sur l'ensemble de l'année 2026, le surplus sur les recettes pétrolières (redevance SNH et l'IS pétrolier), comparé au montant inscrit dans la loi des finances 2026, serait de l'ordre de 180 milliards. En parallèle, le montant des subventions des prix des carburants à la pompe augmenterait mais à un rythme moins important que celui des recettes pétrolières.

3. La menace de l'inflation importée

Quand les prix de l'énergie et du transport maritime augmentent, les coûts se diffusent à l'ensemble de la chaîne de valeur. Le principal défi pour le Cameroun est le renchérissement de ses prix à l'importation, qui pourraient se répercuter sur les prix domestiques.

A titre d'illustration, les prix des produits importés ont augmenté de 5,0% en 2022 puis de 5,6% en 2023, imputable notamment à la hausse des cours du pétrole et aux perturbations des chaînes d'approvisionnements mondiales.

Figure 7: Evolution de l'inflation domestique et importée ; cours du Brent



Source : INS, Banque Mondiale

Ainsi, une nouvelle hausse des cours du pétrole pourrait entretenir un renchérissement des prix au niveau mondial de la quasi-totalité des produits, et par conséquent induire un accroissement des prix des produits de grande consommation importés par le Cameroun. Lesdits produits représentent en moyenne 25% du panier de la ménagère.

Par ailleurs, le Cameroun importe l'engrais pour ses productions agricoles. La valeur des importations se chiffre en moyenne à 56 milliards par an sur la période 2020-2025 avec des pics observés en 2022 (66,5 milliards) et 2023 (71 milliards), du fait de la flambée

des prix de l'énergie en lien avec la crise ukrainienne. L'Arabie saoudite en est l'un des fournisseurs du Cameroun.

Les perturbations sur l'offre mondiale d'engrais du fait du blocage du détroit d'Ormuz devraient renchérir la facture des importations et par conséquent les prix domestiques. Ce qui devrait impacter la production agricole.

4. Recommandations

Au regard de cette situation caractérisée par les perturbations des chaînes d'approvisionnement mondiales, la flambée des cours des hydrocarbures et d'engrais, il conviendrait que le gouvernement prenne des mesures à court et moyen terme pour mitiger les risques d'inflation, de pénurie et de ralentissement de l'économie.

A court terme, il serait opportun de renfoncer le partenariat avec l'entreprise Dangoté afin de sécuriser l'approvisionnement en carburant. Dans le même ordre d'idée, il conviendrait d'organiser une concertation avec les acteurs de la filière, notamment les marketeurs, à l'effet d'adopter une stratégie consensuelle à mettre en œuvre. Il serait également souhaitable de prendre des mesures en vue d'assurer la disponibilité d'engrais, essentielle pour notre secteur agricole.

A moyen terme, il serait opportun de prendre des mesures efficaces pour accélérer la réhabilitation de la SONARA et la construction de nouvelle raffinerie de la SNH à Kribi afin de transformer notre pétrole brut et réduire notre dépendance extérieure aux carburants et lubrifiants. Il serait également opportun d'accélérer la mise en œuvre de la ZLECAf pour renforcer les chaînes d'approvisionnement régionales, abaisser coûts de la frontière et améliorer le mouvement de biens essentiels.