N° 008 avril 2017

NOTE DE CONJONCTURE || 3e trimestre 2016

SOMMAIRE

AVANT - PROPOS DU DIRECTEUR GENERAL → P2

DOSSIER → P3

NAVIRES → P5

P5 –Types de navires ayant accosté

P6 – Nombre journalier de navires à la bouée de base / attendus

P7 – Séjour moyen des navires

COÛT DE TRANSPORT MARITIME → P8

P8 –Conteneurs

P11 –Véhicules

DELAIS DE PASSAGE PORTUAIRE DE MARCHANDISES→ P13

P13 – Conteneurs

P14 – Véhicules

FRET FERROVIAIRE → P15

P15–Tonnage

P17 –Coût de transport

FRET AERIEN → P19

P19–Tonnage

P21– Délais de passage aéroportuaire

AVANT – PROPOS DU DIRECTEUR GENERAL

« Maîtriser les indicateurs clés afin de mieux agir »

Le suivi permanent de l'évolution des indicateurs de performance du commerce international en vue d'une maitrise des informations relatives aux opérations d'importation, d'exportation et de transit demeure l'une des préoccupations majeures du Conseil National des Chargeurs du Cameroun (CNCC).

Une analyse régulière de ces indicateurs et de certains faits marquants de l'actualité des transports et du commerce extérieur du Cameroun est d'une grande importance afin d'aider les acteurs à anticiper leurs organisations logistiques et à prendre des décisions pertinentes dans leurs activités.

La **Note de Conjoncture** du CNCC, qui est un instrument d'observation de la chaîne logistique des transports dont le but est de renseigner régulièrement sur l'évolution des données sur toute la chaîne des transports se veut par conséquent cet important outil d'aide à la décision aussi bien pour les acteurs privés que pour les Pouvoirs publics.

Le dossier spécial proposé par ce numéro porte sur l'entrée en vigueur de l'Accord de Facilitation des Echanges. Il présente d'abord l'instrument, puis les avantages de sa mise en œuvre et enfin les actions à réaliser après son entrée en vigueur.

A la suite de cet article, l'analyse de l'évolution des principaux indicateurs en matière de transport de marchandises est faite. Celle-ci révèle qu'au cours du 3e trimestre de l'année 2016, 304 navires ont accosté au port de Douala soit 10 navires de plus qu'au 2e trimestre 2016. Le mois d'août constitue la période de forte affluence à la bouée de base, avec en moyenne 26 navires par jour. Le séjour global des Porte-conteneurs baisse d'un jour et se situe en moyenne à une semaine.

Entre le 2e trimestre 2016 et le 3e trimestre 2016, le fret aérien ainsi que le fret ferroviaire ont baissé respectivement de 11.3% et 16.7%.

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

Bonne lecture !

Auguste MBAPPE PENDA

DOSSIER | L'entrée en vigueur de l'accord sur la facilitation des échanges et l'étendu des premiers engagements du Cameroun

Qu'est ce que l'Accord sur la Facilitation des Echanges ?

L'Accord sur la Facilitation des Echanges (AFE) de l'Organisation Mondiale du Commerce (OMC), adopté en décembre 2013, contient des dispositions visant à accélérer les procédures d'importation, d'exportation et de transit. Y sont notamment traitées, les questions relatives à la célérité dans le mouvement, la mainlevée et le dédouanement des marchandises. Pour ce qui est du niveau d'engagement, l'AFE combine des éléments contraignants et des éléments de flexibilité. En effet, elle offre aux pays en développement et à ceux dits moins avancés, la possibilité de relier le respect des obligations de l'accord avec leurs capacités de mise en œuvre.

Avantages de la mise en œuvre de l'AFE

Beaucoup d'espoirs ont été placés dans l'AFE. En effet, la mise en œuvre de cet accord devrait se traduire par des gains importants s'agissant aussi bien du volume des échanges que des coûts commerciaux, et partant, stimuler les échanges entre les pays et augmenter le revenu mondial.
Il découle du rapport sur le commerce mondial de 2015 que les pays en développement (parmi lesquels le Cameroun) devraient enregistrer les plus forts gains de la mise en œuvre de l'AFE. En effet, ce sont eux qui se heurtent actuellement à certains des obstacles procéduraux les plus importants.

Ce rapport indique que la baisse de leurs coûts commerciaux devrait atteindre entre 13% et 15%. Pour les ménages, cette baisse induit des possibilités accrues de consommation et l'accès à une gamme plus variée de produits. Pour les entreprises, elle se traduit par une diminution du coût des intrants et une meilleure pénétration sur les marchés étrangers.

En outre, les données statistiques montrent que, grâce aux réformes axées sur la facilitation des échanges, les pays en développement pourraient accroître la diversification de leurs exportations, attirer davantage d'investissements étrangers directs, accroître la collecte des recettes publiques et de réduire l'incidence de la corruption.

Comment mettre en œuvre l'accord ?

L'applicabilité des nouvelles mesures était très présente à l'esprit des Membres lorsqu'ils ont négocié l'AFE. Dès le début, les pays en développement et les Pays moins avancés ont indiqué clairement qu'ils ne s'engageraient pas à respecter des règles qu'ils n'avaient pas la capacité d'appliquer et les pays développés Membres ne voulaient pas non plus que la mise en œuvre soit considérée comme une simple question subsidiaire.
Après plusieurs années de réflexions, il a finalement été décidé de créer un système de catégories pour ces dispositions, permettant à chaque pays en développement ou pays moins avancé de déterminer lui-même quand il mettrait en œuvre les différentes dispositions de l'AFE et de quel soutien il aurait besoin en termes de renforcement des capacités. En contrepartie, ces pays ont accepté que toutes les dispositions de l'Accord seraient à terme appliquées par tous les Membres.
L'article 14 de l'AFE définit comme suit les catégories de dispositions :

La catégorie A contient les dispositions qu'un pays en développement Membre ou un pays moins avancé Membre désignera pour mise en œuvre au moment de l'entrée en vigueur du présent accord, ou dans le cas d'un pays moins avancé Membre dans un délai d'un an après l'entrée en vigueur.

La catégorie B contient les dispositions qu'un pays en développement Membre ou un pays moins avancé Membre désignera pour mise en œuvre à une date postérieure à une période de transition suivant l'entrée en vigueur du présent accord.

La catégorie C contient les dispositions qu'un pays en développement Membre ou un pays moins avancé Membre désignera pour mise en œuvre à une date postérieure à une période de transition suivant l'entrée en vigueur du présent accord et exigeant l'acquisition de la capacité de mise en œuvre grâce à la fourniture d'une assistance et d'un soutien pour le renforcement des capacités.

Entrée en vigueur de l'AFE

Le 22 février 2017, l'OMC a obtenu les instruments d'acceptation des deux tiers de ses 164 Membres nécessaires à l'entrée en vigueur de l'Accord sur la facilitation des échanges (AFE). Le Rwanda, l'Oman, le Tchad et la Jordanie ont présenté leurs instruments d'acceptation au Directeur Général de l'OMC, Roberto Azevêdo, portant le nombre total de ratifications au-dessus des 110 requises. L'entrée en vigueur de cet accord, qui vise à accélérer le mouvement, la mainlevée et le dédouanement des marchandises aux frontières, marque le début d'une nouvelle phase des réformes destinées à faciliter les échanges dans le monde entier et crée une dynamique importante pour le commerce et le système commercial multilatéral dans son ensemble.

Que faut-il faire après l'entrée en vigueur de l'AFE ?

Dès l'entrée en vigueur de l'AFE, les membres de l'OMC qui ont ratifié l'accord doivent prendre un certain nombre de mesures en fonction de leur niveau de développement. S'agissant du cas du Cameroun, nous sommes classés dans la catégorie des pays en développement. A cet effet, les actions suivantes doivent être menées :

Dès l'entrée en vigueur

- Avoir établi un Comité National de Facilitation des Echanges : action déjà menée ;
- Notifier auprès de l'OMC la sélection des mesures de la catégorie A : le Cameroun a notifié le 24 mai 2016 pour information des membres de l'OMC, ses engagements de la catégorie « **A** » suivant la liste des dispositions relatives aux articles **10.6** et **11.4 ;**
- Notifier auprès de l'OMC les catégories B et C, y compris les dates indicatives pour la mise en œuvre : action non réalisée.

En février 2018

- Notifier auprès de l'OMC les dates définitives pour la mise en œuvre des mesures de la catégorie B ;
- Informer le Comité sur la facilitation des échanges de l'OMC sur les arrangements pris ou conclus pour la mise en œuvre des dispositions de la catégorie C.

En Août 2019

- Notifier auprès de l'OMC les dates définitives pour la mise en œuvre des mesures de la catégorie C (dates susceptibles d'être reportées sur demande) ;
- Fournir des informations au Comité sur la Facilitation des Echanges de l'OMC quant aux progrès réalisés pour le soutien de l'Assistance Technique et Renforcement de Capacités.

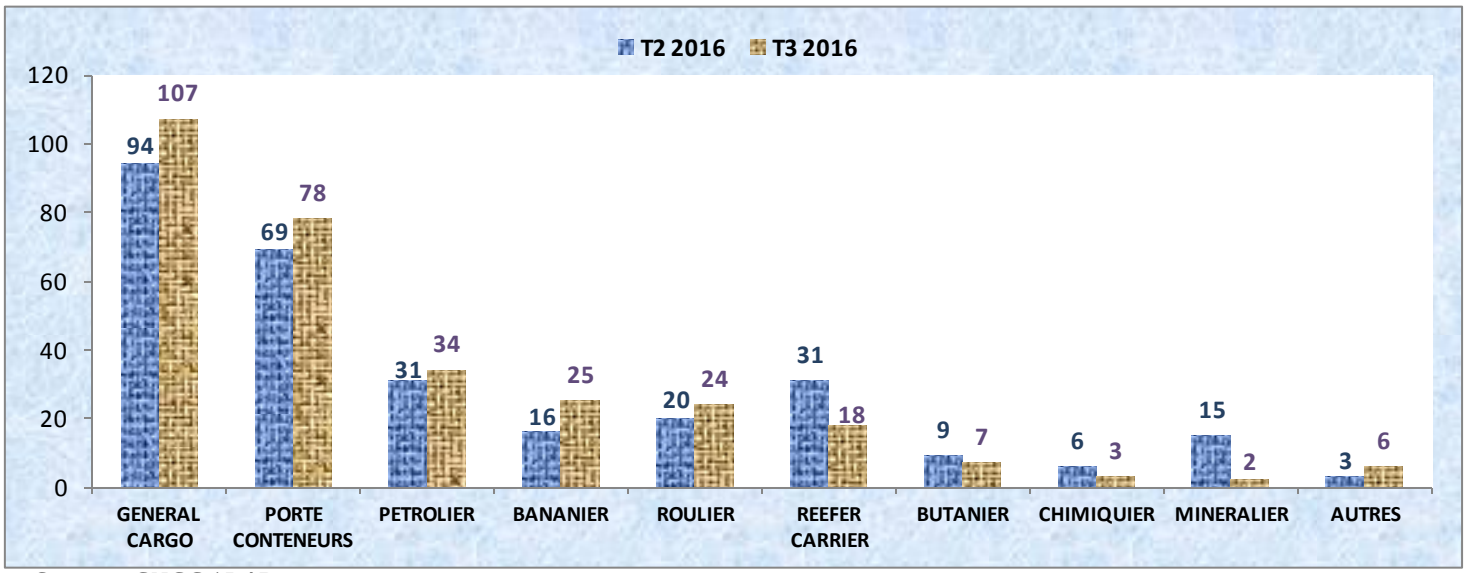
Eu égard à ce qui précède, il convient de signaler que plusieurs actions urgentes restent à réaliser par le Cameroun dans le processus de mise en œuvre de l'AFE. Compte tenu des délais impartis à cet effet et qui sont déjà amorcés concernant certaines actions, à l'instar de la notification des mesures de catégorie B et C et les dates indicatives de leur mise en œuvre, il est urgent que les actions requises soient réalisées, notamment par l'entremise du Comité National de Facilitation des Echanges **(CONAFE)**.

NAVIRE | Type de navires ayant accosté

Hausse simultanée des General Cargo (13.8%) et Porte-conteneurs (13%) au 3e trimestre 2016

Au 3e trimestre 2016, le nombre de navires ayant été accueillis au Port de Douala a gardé sa tendance haussière. Il est passé de 294 navires à 304 navires ; soit une augmentation de 3.4%.

Graphique : *Nombre de navires par type au port de Douala*



Source : *CNCC / PAD*

La classification des principaux navires fréquentant le port de Douala a légèrement changé au cours du 3e trimestre 2016. Les General Cargo (35.2%) occupent toujours la première place, suivi des Porte-conteneurs (25.7%) et des Pétroliers (11.2%). Les Bananiers (8.2%) s'emparent de la quatrième place au détriment des Reefer Carriers (5.9%) qui se retrouvent à la sixième place.

On note que pour les cinq premières familles de navires ayant accosté au port de Douala au cours du 3e trimestre 2016, le nombre de navires a augmenté tandis que pour les autres types de navires, l'effectif s'est plutôt réduit.

Les General Cargo passent de 94 navires à 107 navires ; équivalent d'une augmentation d'environ 14%. Les Porte-conteneurs quand à eux affichent un effectif de 78 navires au cours du 3e trimestre 2016 ; soit 9 navires de plus qu'au trimestre précédent.

Avec 56.3% de taux de croissance, les Bananiers possèdent l'accroissement le plus significatif. Des mois de juillet à septembre de l'année 2016, 25 navires de ce type ont touché le port de Douala.

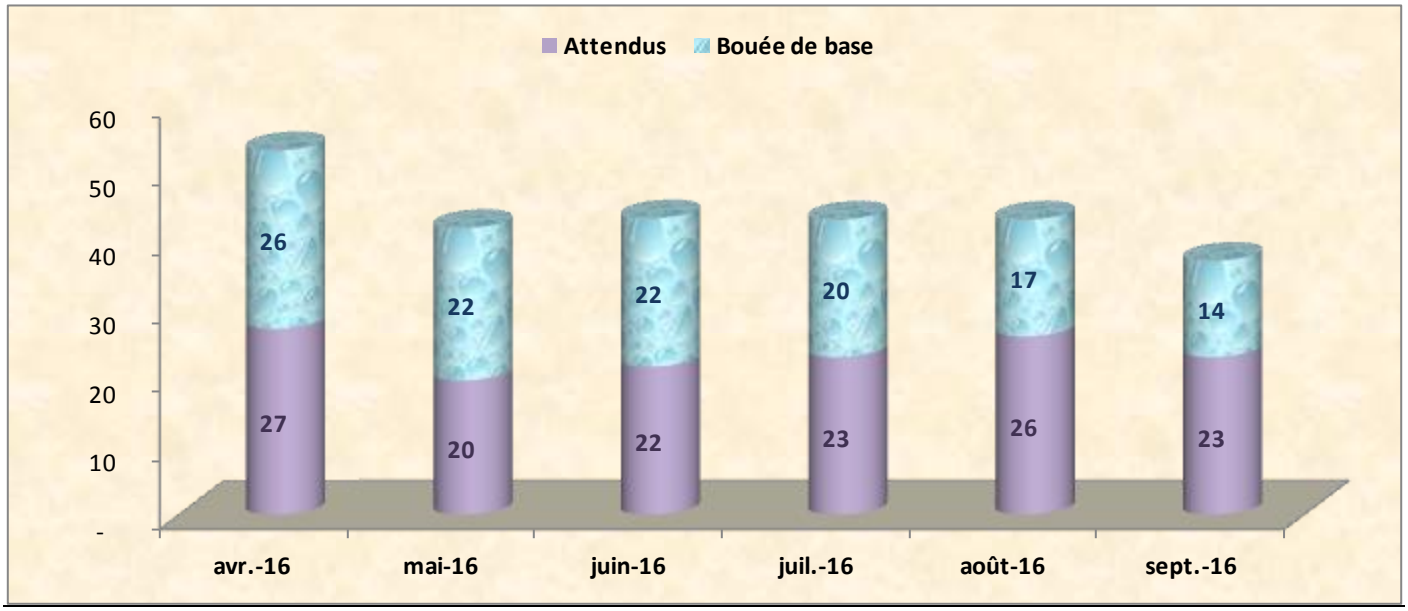
La baisse la plus importante est pour le compte des Minéraliers. Leur effectif passe de 15 à 2 navires. Pendant la période d'étude, le port de Douala a connu l'arrivée de 3 Chimiquiers, soit la moitié du nombre observé au cours du 2e trimestre 2016.

Les Reefer carriers qui étaient au nombre de 31 navires au 2e trimestre 2016, connaissent une diminution de 42% et enregistrent 18 navires entre juillet 2016 et septembre 2016.

NAVIRE | Nombre journalier de navires à la bouée de base / attendus

Baisse progressive des navires à la bouée de base *(14 navires en moyenne par jour au mois de septembre)*

Graphique : *Nombre journalier de navires à la bouée de base et attendus*



Source : *CNCC / PAD*

Au cours de la période allant d'avril à septembre 2016, le nombre moyen de navires à la bouée de base par jour a baissé progressivement. Il est parti de 26 navires en moyenne par jour à 14. Le nombre moyen de navires attendus par jour a quant à lui évolué en dents de scies ; oscillant entre 27 et 20 navires.

Il ressort des analyses qu'au cours du 2e trimestre 2016, l'affluence des navires à la bouée de base était beaucoup plus importante qu'au cours du 3e trimestre 2016. En effet, au cours de la première période, un jour sur deux on enregistrait au moins une vingtaine de navires en attente à la bouée de base. Au mois d'avril par exemple, on comptait une trentaine de navires dans cet espace du port. Au cours du 3e trimestre 2016, la baisse est assez significative ; un jour sur deux, moins d'une quinzaine de navires sont présents à la bouée de base. le nombre maximal de navires enregistré en un jour à la bouée a été de 22.

Le mois de septembre apparait comme étant celui où l'affluence est la moins forte (14 navires en moyenne en attente par jour). Le maximum pour ce mois étant de 20 navires à la bouée de base au cours d'une journée.

NAVIRE | Attente / Séjour par type de navires

Hausse d'une demi –journée du séjour global moyen des General Cargo (environ 10 jours)

Tableau : *Attente moyenne à la bouée par type de navires(en heures)*

Type de navires	T2 2016	T3 2016	Variation
REEFER CARRIER	186	99	-47,1%
GENERAL CARGO	90	90	0,1%
PETROLIER	39	60	52,1%
PORTE CONTENEURS	17	12	-28,2%
MINERALIER	60	12	-79,6%
ROULIER	10	12	24,4%
CHIMIQUIER	81	5	-94,4%
BANANIER	21	2	-89,6%
BUTANIER	21	2	-91,8%

Source : *CNCC / PAD*

De façon générale, la plupart des types de navires ont mis moins de temps à la bouée de base qu'au 2e trimestre. Les délais d'attente observés sont en moyenne, assez proches de ceux du 1er trimestre 2016.

Les Reefer carriers continuent de garder le séjour à la bouée de base le plus long (4 jours) malgré une baisse de moitié. On note par ailleurs que, les navires de ce type ont mis au plus 16 jours à la bouée de base durant la période d'étude et 50% de ces navires ont attendu moins de 2 jours avant de monter à quai.

Les General Cargo possèdent la même durée d'attente (90 heures). Au cours du 3e trimestre 2016, 4 navires de ce type ont séjourné plus d'un mois à cet espace du port. La moitié de ceux-ci attendait au plus 12 heures de temps tandis que 25% attendaient au moins 3 jours avant d'arriver à quai.

Les baisses les plus impressionnantes sont enregistrées pour les Chimiquiers (-94.4%), les Butaniers (-91.8%), les Bananiers (-89.6%) et les Minéraliers (-79.6%).

Les Chimiquiers qui duraient environ 2.5 jours en moyenne à la bouée de base, n'y ont mis qu'une demi-journée au cours du 3e trimestre 2016. Les Bananiers et Butaniers voient leur attente passer de 21 heures à 2 heures en moyenne.

Tableau: *Séjour moyen à quai par type de navires(en jours)*

Type de navires	T2 2016	T3 2016	Variation
MINERALIER	5,9	6,7	12,2%
GENERAL CARGO	5,4	6,0	11,5%
REEFER CARRIER	2,8	4,7	68,8%
PETROLIER	2,0	2,0	0%
BUTANIER	1,9	1,8	-5,0%
ROULIER	2,0	1,8	-10,1%
CHIMIQUIER	0,9	1,6	73,1%
PORTE CONTENEURS	1,5	1,4	-0,7%
BANANIER	1,4	1,3	-8,7%

Source : *CNCC / PAD*

Les Minéraliers ont une durée moyenne à la bouée de base égale à 5 heures ; pourtant au trimestre précédent ils attendaient en moyenne trois jours et demi. L'attente maximale pour ce type de navires au cours du trimestre d'étude est d'un jour.

Les Chimiquiers (+73.1%) et les Reefer carriers (+68.8%) possèdent les variations les plus significatives en matière de séjour moyen à quai. Pour la première famille de navires, il passe d'environ 1 jour à 1.6 jours. Pour la seconde famille, on enregistre une moyenne de 4.7 jours contre 2.8 jours pour le compte du 2e trimestre 2016.

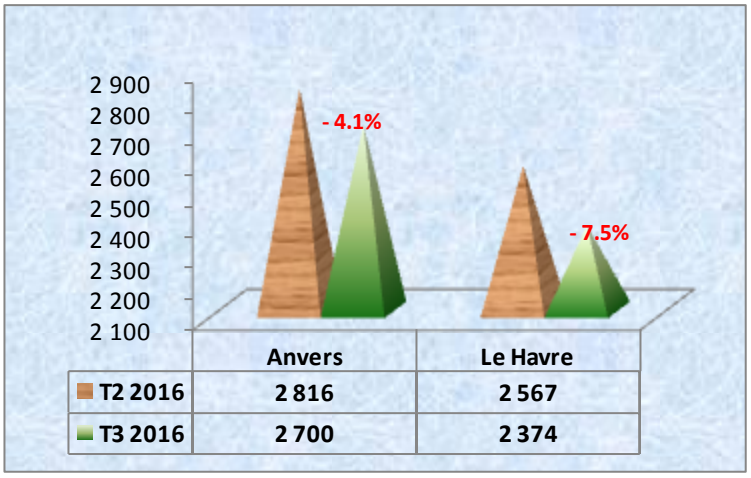
Les Minéraliers (+12.2%) et les General Cargo (+11.5%) ont une durée moyenne à quai qui a augmenté d'un peu plus d'une demi-journée comparativement au 2e trimestre 2016. Les autres navires affichent une variation inférieure à 10%.

De façon globale, en dehors des Pétroliers (+1 jour) et des General Cargo (+0.6 jour) pour lesquels le séjour global au port de Douala (bouée de base et quai) a connu une hausse, tous les autres types de navires ont soit gardé leur séjour global (Porte-conteneurs : 2.2 jours et les Rouliers : 2.4 jours) soit observé une escale moins longue.

COÛT DE TRANSPORT MARITIME | Conteneur 20'

Hausse du coût moyen de transport d'un 20' sec aux ports d'Anvers (1.7%) et du Havre (1.1%)

Graphique : *Coût moyen de transport maritime conteneur 20' frigo (en €)*



Source : *CNCC*

Au cours du 3e trimestre 2016, le coût de transport d'un conteneur 20 pieds frigorifique a connu une diminution dans les deux principaux ports de départ de ce type de cargaisons (le Havre et Anvers). Au Havre, les chargeurs ont payé en moyenne 2 374 € par conteneur ; soit environ 200 € de moins qu'au trimestre précédent. Trois chargeurs sur quatre déclarent avoir déboursé moins de 2 600 € pour assurer le transport de leur conteneur.

Au port d'Anvers, la diminution est de 4.1% et la quasi-totalité des conteneurs coûtait 2 700 € en termes de transport pour le compte du 3e trimestre 2016.

Tableau: *Coût moyen de transport maritime conteneur 20' sec (en €)*

PAYS	PORTS	T2 2016	T3 2016	Variation
Côte d'ivoire	Abidjan	1 218	1 237	1,5%
Afrique du Sud	Durban	1 420	1 375	-3,1%
Allemagne	Hambourg	1 654	1 640	-0,9%
Belgique	Anvers	1 621	1 648	1,7%
Espagne	Valence	1 636	1 626	-0,6%
France	Le Havre	1 618	1 637	1,1%

PAYS	PORTS	T2 2016	T3 2016	Variation
Chine	Qingdao	1 972	1 973	0,1%
	Shanghai	2 038	2 010	-1,4%
Inde	Nhava Sheva	1 990	2 002	0,6%
EAU	Jebel Ali	2 002	1 969	-1,6%
Etats-Unis	Houston	2 333	2 309	-1,0%

Source : *CNCC*

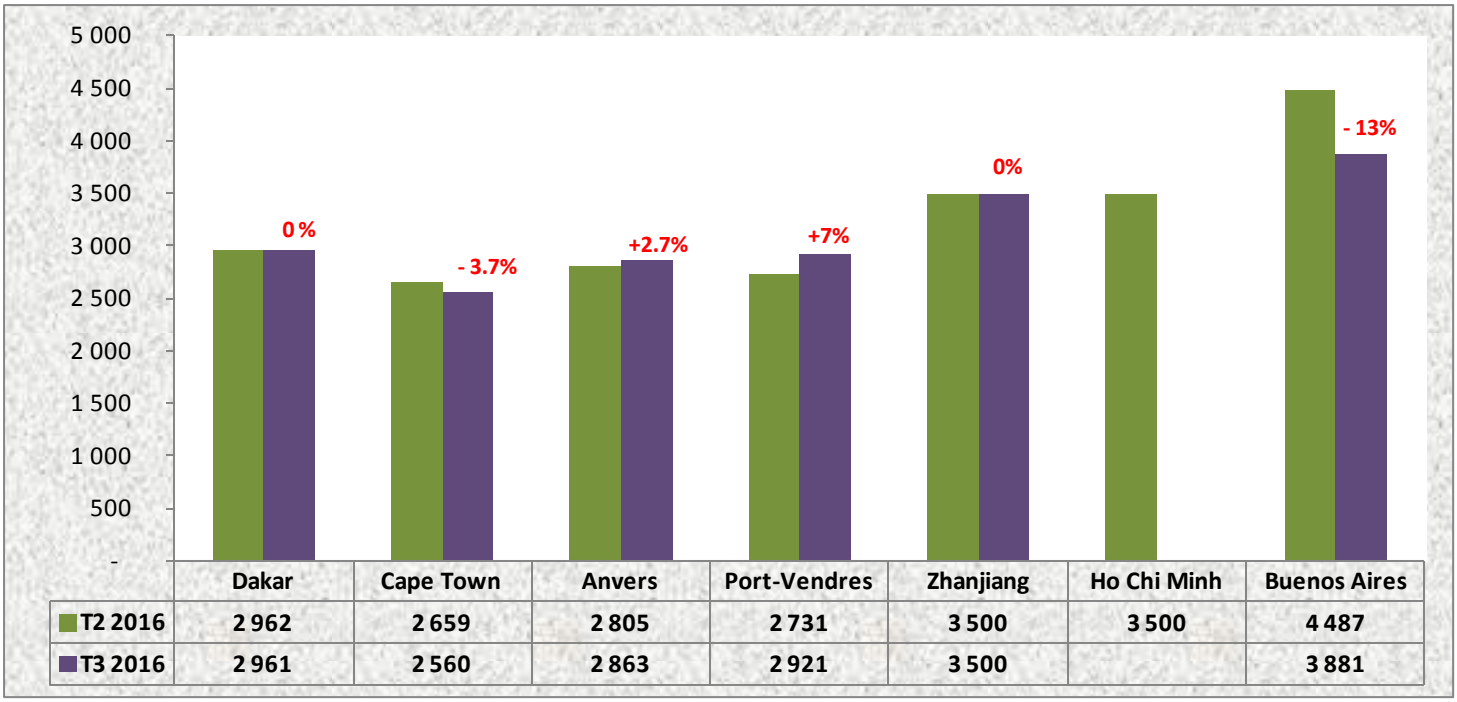
Le coût moyen de transport d'un conteneur 20 pieds sec maintient sa tendance haussière au port d'Abidjan (1.5%) au cours du 3e trimestre 2016. Il affiche une valeur de 1 237 €. Au port de Durban par contre, la tendance haussière observée lors du 2e trimestre est inversée. La valeur moyenne déboursée pour le transport d'un tel conteneur à destination du port de Douala est de 1 375 € ; soit un recul de 3.1%. Pour chacun de ces deux points de départ africains, 50% de chargeurs ont payé exactement 1 200 € pour assurer le transport de leur marchandise. Parmi les principaux ports d'embarquement européens, celui d'Anvers (+1.7%) possède la variation la plus importante et enregistre un coût moyen de transport égal à 1 648 €. Les autres ports présentent des écarts de moins de 20 € avec le trimestre précédent. 25% des chargeurs ayant utilisé ces ports ont déboursé plus de 1 800 € pour l'acheminement de leur conteneur au port de Douala.

En Asie, les ports de Qingdao et de Nhava Sheva ont des coûts moyens de transport quasiment stables. Les autres principaux points de départ (Shanghai et Jebel Ali) par contre voient leur coût de transport connaitre une baisse d'un peu moins de 2%. Les tarifs pratiqués dans les ports chinois, présentent une volatilité plus forte (plus ou moins 200 € de la moyenne) comparativement aux autres ports (plus ou moins 110 € de la moyenne). On note par ailleurs que pour 80% des chargeurs, le transport d'un conteneur a coûté entre 1900 € et 2 000 €.

COÛT DE TRANSPORT MARITIME | Conteneur 40'

Hausse de 7% du coût moyen de transport d'un conteneur 20' frigorifique au Port-Vendres et stabilité enregistrée aux ports de Dakar et Zhanjiang

Graphique : *Coût moyen de transport maritime conteneur 40' frigo(en €)*



	Dakar	Cape Town	Anvers	Port-Vendres	Zhanjiang	Ho Chi Minh	Buenos Aires
T2 2016	2 962	2 659	2 805	2 731	3 500	3 500	4 487
T3 2016	2 961	2 560	2 863	2 921	3 500		3 881

Source : *CNCC*

Le coût moyen de transport d'un conteneur 40 pieds frigorifique du port de Dakar pour le port de Douala, est resté le même qu'au cours du 2e trimestre 2016 (2 961 €). Au port de Cape Town, la tendance observée est baissière (-3.7%). Cependant, les tarifs pratiqués y sont plus dispersés (plus ou moins 350 € de la moyenne contre 190 € au port sénégalais).

Sur le continent européen, les principaux ports de départ ont connu une augmentation de leur coût moyen de transport. Au Port-Vendres où la hausse a été la plus significative (+7%), il passe de 2 731 € à 2 921 € entre le 2e et le 3e trimestre 2016. L'écart à la moyenne maximal observé est de 450 €. Au port d'Anvers, l'augmentation est de 2.7% et la valeur moyenne des dépenses liées au transport est de 2 863 € au cours du 3e trimestre 2016. Au niveau de ce port les tarifs s'éloignent de la moyenne de plus ou moins 350 €. Pour ces deux principaux points de départ, trois chargeurs sur quatre ont affirmé que le transport de leur conteneur a coûté entre 2 700 € et 2 900 €.

Le principal port d'embarquement des conteneurs 40 pieds frigorifiques sur le continent américain (Buenos Aires), présente la variation la plus importante. En effet, le coût moyen de transport y passe de 4 487 € à 3 881 €. La volatilité des tarifs y est moins impressionnante qu'en Europe (plus ou moins 250 € de la moyenne). La moitié des chargeurs ayant utilisé ce port ont payé au moins 3 860 €.

Sur le continent asiatique, on observe que le port de Ho Chi Minh n'a pas fait l'objet de l'embarquement d'un conteneur 40 pieds frigorifique au cours du 3e trimestre 2016. Le port de Zhanjiang qui a été sollicité pour l'acheminement de ce type de cargaison au port de Douala, enregistre une stabilité de son coût de transport. Tous les conteneurs de ce type ont coûté à leur propriétaire 3 500 € à titre de frais de transport.

COÛT DE TRANSPORT MARITIME | Conteneur 40'

Baisse du coût moyen de transport d'un conteneur 40 pieds sec aux ports de Rotterdam (-7.8%) et de Felixstowe (-6.9%)

Tableau : Coût moyen de transport maritime conteneur 40' sec (en €)

PAYS	PORTS	T2 2016	T3 2016	Variation
Afrique du Sud	Durban	2 041	2 008	-1,6%
Chine	Ningbo	2 797	2 754	-1,5%
	Qingdao	2 948	2 913	-1,2%
Inde	Nhava Sheva	2 774	2 826	1,9%
EAU	Jebel Ali	3 082	2 987	-3,1%
Canada	Montréal	3 101	3 152	1,6%
Etats-Unis	Baltimore	3 346	3 253	-2,8%

PAYS	PORTS	T2 2016	T3 2016	Variation
Allemagne	Hambourg	2 607	2 622	0,6%
France	Le Havre	2 576	2 568	-0,3%
Espagne	Valence	2 501	2 567	2,6%
Royaume Uni	Felixstowe	2 664	2 480	-6,9%
Belgique	Anvers	2 612	2 708	3,7%
Pays-Bas	Rotterdam	2 691	2 480	-7,8%
Italie	Gênes	2 790	2 760	-1,1%

Source : CNCC

Au cours du 3e trimestre 2016, le port de Durban voit son coût moyen de transport d'un conteneur 40 pieds sec baisser de 1.6%. Les tarifs pratiqués dans ce port étaient très proches (plus ou moins 50 € de la moyenne) et près de 75% des chargeurs ont déboursé 2 000 € pour assurer l'acheminement de leur cargaison. En Asie, des principaux ports d'embarquement de ce type de conteneurs, seul celui de Nhava Sheva connait une hausse (+1.9%) du coût moyen de transport. Ici, il passe de 2 774 € à 2 826 €. Aux ports chinois, on assiste à une baisse d'un peu plus de 1% du coût moyen de transport. La dispersion des tarifs est assez importante (plus ou moins 350 € de la moyenne). Au port de Jebel Ali, la diminution est beaucoup plus significative (-3.1%). Au 3e trimestre, le coût moyen de transport y est égal à 2 987 €. La volatilité y est la plus importante du continent (plus ou moins 450 € de la moyenne). La moitié des importateurs ayant utilisé l'un des principaux ports asiatiques cités précédemment, a dépensé moins de 2 800 € à titre de frais de transport de leur conteneur.

Au port de Montréal on constate qu'au 3e trimestre 2016, l'écart entre les différents tarifs proposés aux chargeurs pour le transport de leur conteneur est devenu important (plus ou moins 450 € de la moyenne contre 350 € au 2e trimestre). En moyenne, pour transporter un conteneur il a fallu payer 3 152 €. Au port de Baltimore la situation est inverse, le coût moyen de transport est passé de 3 346 € à 3 253 € ; soit une diminution d'environ 3%. De plus, les tarifs affichent une volatilité moins importante (plus ou moins 200 € de la moyenne contre 250 € au 2e trimestre). Toutefois, on observe qu'avec moins de 3 200 €, près de 75% des chargeurs ayant utilisé le port de Montréal ont pu faire voyager leur conteneur, tandis qu'avec le même montant moins du tiers des chargeurs en ont fait autant à Baltimore.

Sur le continent européen, les variations traduisant une hausse du coût moyen de transport des conteneurs 40 pieds secs sont enregistrées aux ports d'Anvers (+3.7%) et de Valence (+2.6%). Ils affichent respectivement 2 708 € et 2 567 € pour le compte du 3e trimestre 2016. La dispersion des tarifs pratiqués est similaire dans les deux ports (plus ou moins 200 € de la moyenne). Les ports de Felixstowe (-6.9%) et de Rotterdam (-7.8%) possèdent les baisses de coût moyen de transport les plus significatives. Les tarifs pratiqués dans ses deux ports au cours de la période d'étude sont assez proches ; en moyenne, le chargeur paie 2 480 € pour le transport de son conteneur. De plus, l'écart maximal à la moyenne observé dans les deux ports est égal à 250 €.

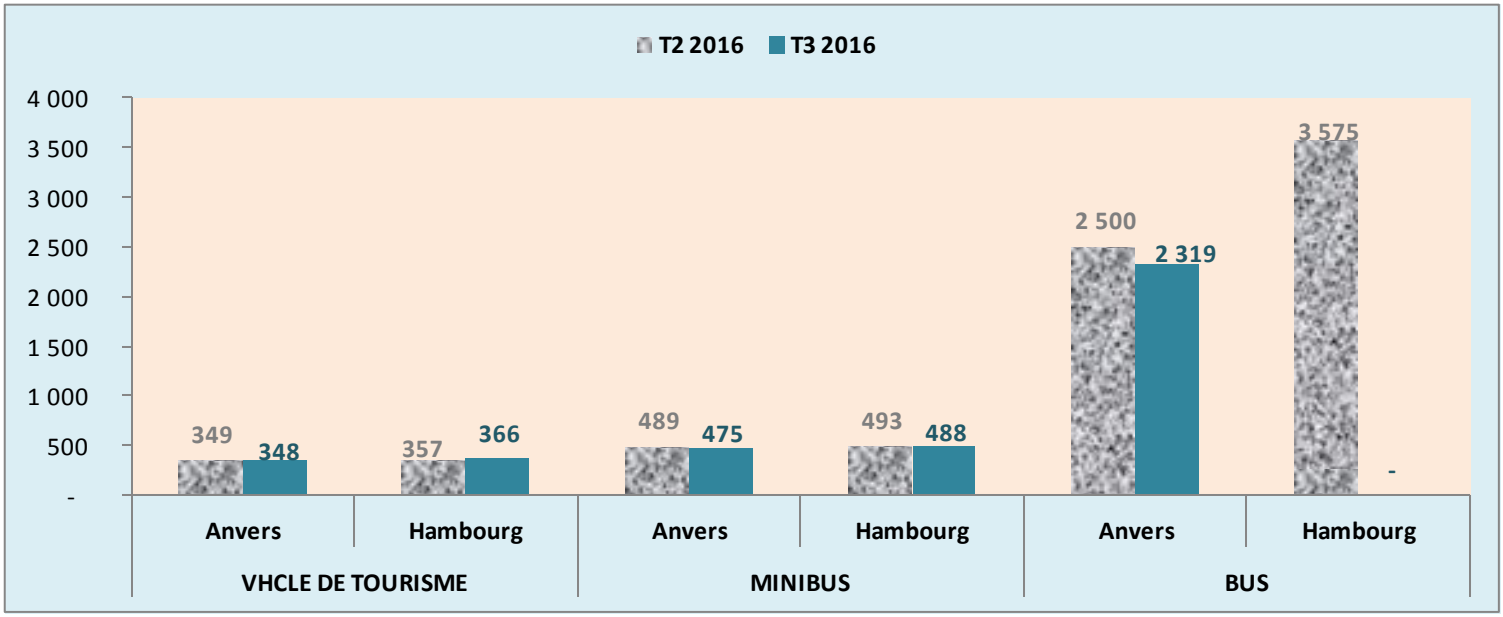
Les ports du Havre et de Hambourg possèdent chacun des coûts de transport qui se rapprochent à ceux pratiqués au cours du 2e trimestre 2016.

Quelque soit le port utilisé, la moitié des chargeurs dont les conteneurs 40 peids secs sont partis de l'Europe ont déboursé au plus 2 600 € pour assurer leur transport.

COÛT DE TRANSPORT MARITIME | Véhicules

Hausse de 2.5% du coût moyen de transport d'un véhicule de tourisme à Hambourg et stabilité enregistrée à Anvers

Graphique : *Coût moyen de transport véhicule de tourisme et de transport en commun (en €)*



Source : *CNCC*

Au cours du 3e trimestre 2016, le coût moyen de transport des véhicule de tourisme est resté le même au port d'Anvers (348 €). La dispersion des montants versés par les chargeurs était de plus ou moins 75 € de la moyenne. Trois importateurs sur quatre ont déclaré avoir versé un montant compris entre 300 € et 350 € pour faire partir leur véhicule du port d'Anvers pour le port de Douala.

Au port de Hambourg, le coût moyen de transport est passé de 357 € à 366 € ; soit une hausse de 2.5% enregistrée au 3e trimestre 2016. Les tarifs sont légèrement un peu plus volatiles par rapport au port belge (plus ou moins 100 € de la moyenne). Un chargeur sur deux a payé 350 € pour assurer le transport de sa cargaison du port de Hambourg pour le port de Douala.

Le coût moyen de transport des Minibus a baissé dans les deux principaux ports de départ. Au port d'Anvers, il passe de 489 € à 475 € ; soit une diminution de 2.8%. L'écart maximal à la moyenne est de 200 € ; traduisant des tarifs plus proches les uns des autres qu'au cours du 2e trimestre où la dispersion était plus grande (plus ou moins 230 € de la moyenne). 75% des chargeurs ayant utilisé ce port déclarent avoir payé un montant inférieur ou égal à 450 € à titre de frais de transport de leur véhicule.

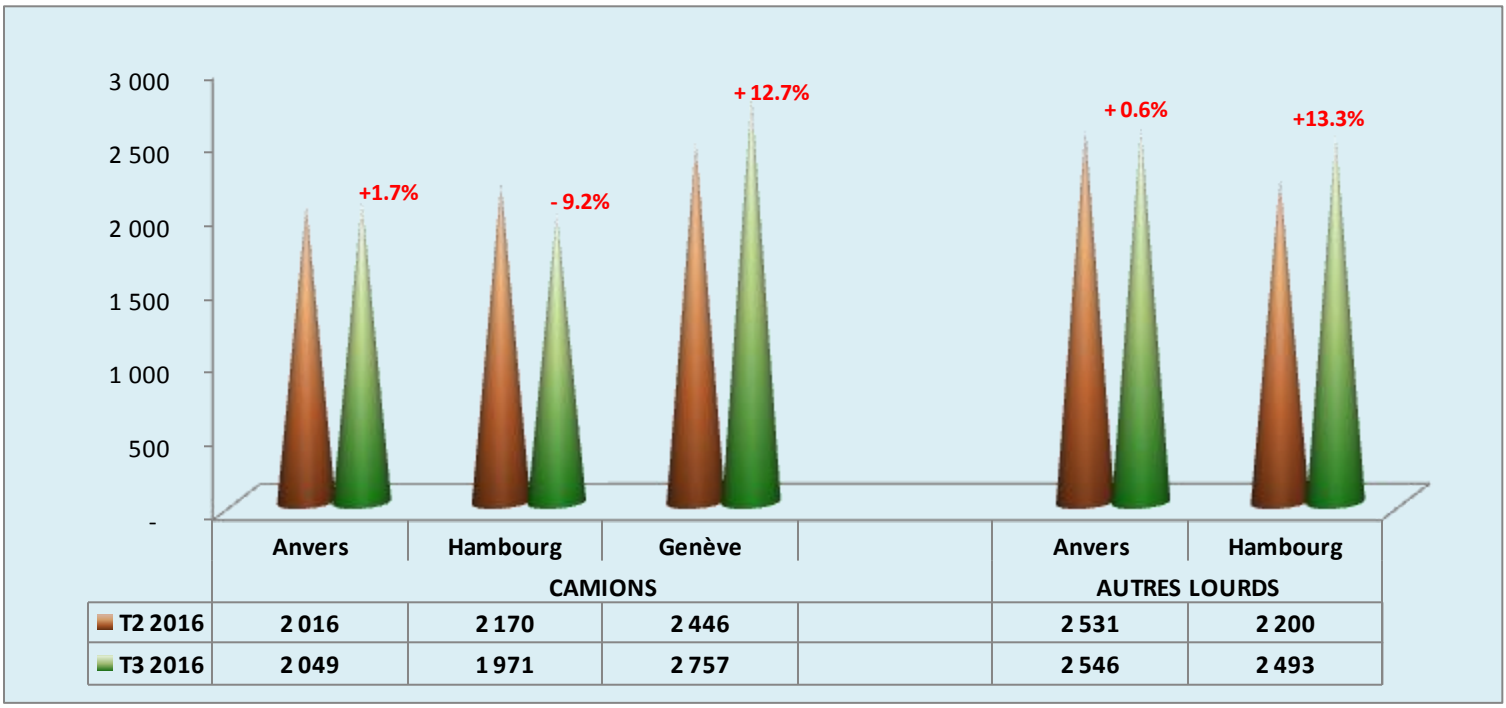
A Hambourg, le coût moyen de transport des Minibus est passé de 493 € à 488 € ; soit un recul de 1.1%. Tout comme à Anvers, les tarifs pratiqués sont beaucoup plus resserrés qu'au trimestre précédent (plus ou moins 75 € de la moyenne contre 150 € au 2e trimestre 2016). Ici, seulement 20 % des importateurs ont déboursé moins de 450 € pour le transport de leur véhicule.

Au cours de la période d'étude, le port de Hambourg n'a pas enregistré de Bus à destination du port de Douala. Au port d'Anvers le coût moyen de transport de ces véhicules de transport en commun est passé de 2 500 € à 2 319 € ; traduisant une diminution de 7.2%. Un Bus sur deux a coûté au moins 2 800 € à son propriétaire pour le faire arriver au port de Douala.

COÛT DE TRANSPORT MARITIME | Véhicules

Des principaux ports de départ des camions, seul celui de Hambourg (-9.2%) affiche une baisse du coût moyen de transport

Graphique : *Coût moyen de transport maritime conteneur 40' sec (en €)*



	CAMIONS				AUTRES LOURDS	
	Anvers	Hambourg	Genève		Anvers	Hambourg
T2 2016	2 016	2 170	2 446		2 531	2 200
T3 2016	2 049	1 971	2 757		2 546	2 493

Source : *CNCC*

Le coût moyen de transport des Camions a baissé de 9.2% au port de Hambourg. Sa valeur au 3e trimestre 2016 est de 1 971 €. Comme au trimestre précédent, les prix pratiqués s'éloignent parfois de 750 € de la moyenne. 75% des chargeurs déclarent avoir déboursé moins de 2 350 € au cours de la période d'étude à titre de frais de transport.

Aux ports d'Anvers et de Genève la tendance haussière observée au cours du 2e trimestre 2016 a été maintenue. Au port belge, le coût moyen de transport passe de 2 016 € à 2 049 € ; traduisant une croissance de 1.7%. La volatilité des prix est la même que celle observée au 2e trimestre (plus ou moins 600 € de la moyenne). 50% des chargeurs ont payé au cours de cette période moins de 1 850 € comme frais de transport. Au port de Genève où l'augmentation est de 12.7%, la valeur enregistrée au 3e trimestre 2016 est de 2 757 €. Ici, les tarifs s'écartent de la moyenne parfois jusqu'à 950 €. La moitié des importateurs a versé pour le transport de leur camion au moins 3 200 €.

Concernant les véhicules destinés aux Bâtiments et Travaux Publics, on observe que leur coût de transport est resté quasiment stable au port d'Anvers. En moyenne, il faut débourser un peu moins de 2 550 €. Au port de Hambourg, la tendance qui était baissière au 2e trimestre 2016, se retrouve inversée au cours du 3e trimestre 2016. En effet, la valeur moyenne du coût de transport passe de 2 200 € à 2 493 € ; soit une augmentation de 13.3%. Les tarifs pratiqués dans ce port, s'écartent de celle-ci de plus ou moins 600 €. Toutefois, on observe une forte concentration des prix entre 2 100 € et 3 000 € (près de 70% des chargeurs).

DELAIS DE PASSAGE PORTUAIRE DE MARCHANDISES | Conteneurs

Au cours du 3e trimestre 2016, le mois de septembre affiche le pire record dans la sortie des conteneurs à l'import

Tableau : *Délai de passage portuaire des conteneurs en destination du Cameroun (en jours)*

	avr-16	mai-16	juin-16	juil-16	août-16	sept-16
Moyenne	16,2	17,5	15,8	16,3	17,6	18,2
Variation	-2,1%	8,3%	-9,7%	3,2%	8%	3,4%
1er Quartile	7	8	7	8	8	8
2e Quartile	12	13	13	14	14	14
3e Quartile	21	22	21	21	23	23

Source : *Comité National de Facilitation des Echanges (CONAFE)*

Au cours du 3e trimestre 2016, le délai de passage portuaire des conteneurs à l'import a connu une augmentation. En effet, au cours du 2e trimestre 2016, il fallait en moyenne 16 jours et demi aux chargeurs pour effectuer l'ensemble des formalités liées au passage de leur conteneur au port de Douala. Tandis qu'au 3e trimestre 2016, il fallait attendre en moyenne environ 17 jours et demi pour que le conteneur sorte du port à partir de son débarquement du navire.

Le passage entre les mois de juin et juillet de l'année 2016, s'effectue par une hausse de 3.2% du délai moyen de passage. Ce qui se traduit par le fait qu'au courant du mois de juillet 2016, les chargeurs mettent un jour et demi de plus qu'en juin pour entrer en possession de leur cargaison conteneurisée.

Au fil des différents mois du 3e trimestre 2016, le délai moyen de passage portuaire des conteneurs à l'import a augmenté. Entre les mois de juillet et août 2016, il passe de 16.3 jours à 17.6 jours ; soit une journée de plus.

Au cours du mois de septembre 2016, il faut en moyenne 18.2 jours aux importateurs pour réaliser la totalité des procédures de passage de leur conteneur ; soit une demi-journée de plus qu'au cours du mois d'août 2016.

Au vu de cette évolution, le mois de septembre enregistre en moyenne, le pire record dans la sortie des conteneurs à l'import au port de Douala. L'hypothèse selon laquelle ce mois présenterait de façon globale les délais les plus longs, est d'ailleurs confirmée lorsqu'on regarde de près les différents quartiles. En effet, même s'il est vrai que pour chaque mois du trimestre étudié, 50% des chargeurs ont pu faire sortir leur conteneur du port de Douala en moins de deux semaines, on note que pour les deux derniers mois (août et septembre), un importateur sur quatre a mis au moins 23 jours pour faire sortir son conteneur. Le mois de septembre étant celui qui présente les délais les plus longs.

DELAIS DE PASSAGE PORTUAIRE DE MARCHANDISES | Véhicules

Au cours du 3e trimestre 2016, le mois d'août présente la meilleure célérité de sortie des véhicules

Tableau : *Délai de passage portuaire des véhicules d'occasion à l'import au port de Douala (en jours)*

	avr-16	mai-16	juin-16	juil-16	août-16	sept-16
Moyenne	13	24,6	15,2	15,9	14,4	16,8
Variation	-22,2%	89,2%	-38,2%	4,6%	-9,4%	16,7%
1er Quartile	6,8	9,1	7,2	7,1	5,9	7
2e Quartile	9,4	15	10,2	11	11	11
3e Quartile	14	28,2	16,1	18,1	17,1	22,9

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

De façon globale, les véhicules d'occasion importés ont séjourné au port de Douala moins longtemps durant le 3e trimestre 2016. En effet, au cours du 2e trimestre 2016, il fallait en moyenne 17 jours aux chargeurs pour faire sortir leur véhicule du parc TMFD après le débarquement. Tandis qu'au trimestre suivant, les statistiques montrent que les importateurs avaient en moyenne besoin de 15 jours ; soit 2 jours de moins.

Le passage entre les deux trimestres considérés s'effectue par une hausse du délai moyen des véhicules d'occasion importés. En réalité, les engins restaient stationnés en moyenne 15 jours au cours du mois de juin, soit un jour de moins qu'au cours du mois de juillet, où les chargeurs avaient besoin en moyenne de 16 jours pour boucler l'ensemble des procédures de passage.

Le mois d'août 2016 affiche en moyenne la meilleure performance. Durant ce mois, il a fallu en moyenne 14 jours et demi pour que le chargeur entre en possession de son véhicule. Ce qui traduit une baisse d'environ 10% par rapport au délai enregistré au mois de juillet.

L'observation faite au cours du mois de septembre 2016, permet de conclure à une évolution en dents de scie du délai moyen de passage des véhicules d'occasion importés pour le compte du 3e trimestre 2016.

En effet, on enregistre durant ce mois que la célérité dans l'enlèvement des véhicules au parc TMFD a baissé significative. En moyenne, il faut mettre deux jours de plus qu'en août pour réaliser l'ensemble des formalités liées au passage de son véhicule au port de Douala.

L'analyse des quartiles permet de conclure qu'au cours du 3e trimestre 2016, c'est le mois d'août qui a connu la meilleure célérité dans la sortie des véhicules d'occasion importés tandis que le mois de septembre a affiché la pire performance du trimestre.

Au cours du mois d'août 2016, 25% des véhicules ont pu être sorti en moins de 6 jours. Pendant les autres mois du trimestre, il fallait attendre 7 jours pour voir cette proportion être enlevée du parc auto de TMFD. On note par ailleurs qu'un véhicule sur deux à séjourné au moins 11 jours quelque soit le mois au cours du 3e trimestre 2016.

Les séjours les plus longs sont constatés au cours du mois de septembre. Ici, plus de 25% des véhicules importés ont passé plus de trois semaines au port de Douala.

FRET FERROVIAIRE | Tonnage

Baisse de 16.4% du fret ferroviaire allant dans le sens Douala - Ngaoundéré

Au cours du 3e trimestre 2016, le fret ferroviaire a conservé sa tendance baissière enregistrée au 2e trimestre à la seule différence que la chute est beaucoup plus importante. Le tonnage des marchandises ayant emprunté la voie ferroviaire est passé de 424 165 à 353 402 ; soit une diminution de 16. 7%.

Tableau : *Fret ferroviaire import par type de marchandises (en tonnes)*

DOUALA -------> NGAOUNDERE	T2 2016		T3 2016		Variation
Détail Marchandises	Tonnage	%	Tonnage	%	
Hydrocarbures	129 922	40,7	148 044	55,5	13,9%
Farines et céréales	28 652	9,0	26 277	9,8	-8,3%
Pipe-line Exxon	49 507	15,5	23 905	9,0	-51,7%
Conteneurs	31 455	9,8	19 494	7,3	-38,0%
Matériaux de construct°	6 593	2,1	7 777	2,9	18,0%
Sucre local	6 354	2,0	6 760	2,5	6,4%
Alumine (mat. 1ères)	1 765	0,6	4 070	1,5	130,6%
Engrais et insecticides	33 706	10,6	1 357	0,5	-96,0%
Groupages	40	0,0	0	-	-100,0%
Autres marchandises	31 415	9,8	29 257	11,0	-6,9%
TOTAL	**319 409**	**100**	**266 941**	**100**	**-16,4%**

Source : *CAMRAIL*

Comme au cours des deux premiers trimestres de l'année 2016, le fret ferroviaire dans le sens allant de Douala vers Ngaoundéré, représente 75% de l'ensemble des marchandises transportées par rail. Celui-ci a connu une baisse de 16.4% au cours du 3e trimestre 2016 ; passant de 319 409 tonnes à 266 941 tonnes.

Ce fret est essentiellement composé des Hydrocarbures (64.5%), les Farines et céréales (9.8%) ainsi que les marchandises conteneurisées (7.3%). L'évolution du tonnage entre le 2e et le 3e trimestre 2016, varie selon le type de marchandises.

La croissance la plus frappante est enregistrée pour l'Alumine, son tonnage a plus que doublé. Il passe de 1 765 tonnes à 4 070 tonnes. Une tendance haussière mais moins forte est également constatée pour les Matériaux de construction (18%).

Les Hydrocarbures du pipe-line maintiennent une courbe baissière. Initialement à 49 507 tonnes au 2e trimestre 2016, ils affichent une baisse de moitié au cours du 3e trimestre 2016. Les autres Hydrocarbures qui avaient subit une baisse de 8% au cours du 2e trimestre 2016, reprennent du volume et possèdent un tonnage de 148 044 ; soit une augmentation de près de 14%.

Au cours du 3e trimestre 2016, les marchandises en groupage ont disparu de la voie ferroviaire, tout comme au 1er trimestre de la même année. Les Engrais et insecticides ont aussi été réduits considérablement, passant de 33 706 tonnes à 1 357 tonnes.

Les marchandises conteneurisée passent de 31 455 tonnes à 19 494 tonnes ; soit une réduction de 38%.

FRET FERROVIAIRE | Tonnage

Baisse de 17.5% du fret ferroviaire allant dans le sens Ngaoundéré - Douala

Tableau : *Fret ferroviaire export par type de marchandises (en tonnes)*

NGAOUNDERE -------> DOUALA	T2 2016		T3 2016		Variation
Détail Marchandises	Tonnage	%	Tonnage	%	
Bois en grumes	33 482	32,0	41 980	48,6	25,4%
Bois ouvrés (Débités)	22 522	21,5	17 026	19,7	-24,4%
Coton fibre	28 350	27,1	15 480	17,9	-45,4%
Graines et tourteaux	7 807	7,5	5 189	6,0	-33,5%
Animaux vivants	2 280	2,2	4 599	5,3	101,7%
Conteneurs	10 315	9,8	2 186	2,5	-78,8%
TOTAL	**104 756**	**100**	**86 460**	**100**	**-17,5%**

Source : *CAMRAIL*

Le fret ferroviaire allant dans le sens de Ngaoundéré vers Douala, représente au 3e trimestre 25% de l'ensemble du fret ferroviaire. Il subit une baisse de 17.5% et enregistre pour le compte de la période d'étude une valeur de 86 460 tonnes. Il est principalement composé du Bois en grumes (48.6%), du Bois ouvrés (19.7%) et du Coton fibre (17.9%).

Les Animaux vivants qui au 2e trimestre 2016, fermaient la marche avec moins de 3% de contribution dans le fret ferroviaire export, voient leur volume doubler et atteindre 4 599 tonnes pour le compte du 3e trimestre 2016.

Le Bois en grumes possède un tonnage de 41 980 après avoir augmenté de 25.4%. Le Coton fibre qui représentait 28 350 tonnes au 2e trimestre 2016, voit son tonnage être pratiquement divisé par deux au cours du 3e trimestre 2016.

Les Graines et tourteaux passent de 7 807 tonnes à 5 189 tonnes entre le 2e et le 3e trimestre ; soit une perte de 33.5% de leur tonnage. Une tendance baissière est également enregistrée pour le Bois ouvré. Celui-ci diminue d'environ 5 500 tonnes par rapport à la quantité transportée au 2e trimestre 2016 (22 522 tonnes).

Les marchandises conteneurisées connaissent une forte chute ; leur volume est quasiment divisé par cinq. En effet, il passe de 10 315 tonnes à 2 186 tonnes.

FRET FERROVIAIRE | Coût de transport

Les Hydrocarbures (pipe-line), les marchandises conteneurisées ainsi que les Engrais et insecticides affichent une variation à deux chiffres de leur coût de transport ferroviaire à l'import

Tableau : *Coût de transport par type de marchandises à l'import (FCFA / tonne/km)*

Détail Marchandise	T2 2016	T3 2016	VARIATION
Pipe-line Exxon	44,3	76,4	72,7%
Hydrocarbures	61,7	62,7	1,5%
Alumine (mat. 1ères)	57,2	57,2	0,0%
Engrais et insecticides	37,7	42,5	12,9%
Sucre local	38,7	35,2	-9,0%
Matériaux de construct°	35,8	35,1	-1,9%
Farines et céréales	36,4	35,0	-3,9%
Conteneurs	57,1	24,2	-57,6%
Groupages	35,7		
Autres marchandises	**37,8**	**36,4**	**-3,8%**

Source : *CAMRAIL*

Le coût de transport des marchandises dans le sens allant de Douala vers Ngaoundéré par voie ferroviaire a connu de fort changement au cours du 3e trimestre comparativement aux deux premiers trimestres de l'année 2016. En dehors de l'Alumine dont le coût de transport d'une tonne est resté égal à 57.2 FCFA par kilomètre parcouru, toutes les autres marchandises affichent des variations supérieure ou égale à 1FCFA par tonne – kilomètre.

La hausse la plus extraordinaire est enregistrée pour les Hydrocarbures issues du pipe-line ; leur coût de transport passe de 44.3 FCFA / ton.-km à 76.4 FCFA/ton.-km ; soit une augmentation de 73% environ. Pour transporter une tonnes d'Engrais et insecticides, les chargeurs ont dû débourser pour chaque tonne, 42.5FCFA par kilomètre parcouru, soit environ 13% de plus qu'au 2e trimestre 2016.

La baisse la plus significative est enregistrée pour les marchandises conteneurisées. Leur coût de transport est divisé par deux entre le 2e et le 3e trimestre 2016. Il passe de 57.1 FCFA /ton.-km à 24.2 FCFA/ton.-km.

Le coût de transport du Sucre local connait une baisse de 3.5FCFA/ton.-km ; traduisant ainsi un recul de 9%.

Les Matériaux de construction ainsi que les Farines et céréales présentent au cours de la période étudiée, un coût de transport d'une tonne de marchandise égal à 35 FCFA par kilomètre parcouru. ils possèdent une dépression de l'ordre de 2% et 4% respectivement.

FRET FERROVIAIRE | Coût de transport

Hausse d'environ 16% du coût de transport des conteneurs dans le sens allant de Ngaoundéré vers Douala

Tableau : *Coût de transport par type de marchandises à l'export (en FCFA / tonne/km)*

Détail Marchandise	T2 2016	T3 2016	VARIATION
Bois ouvrés (Débités)	49,3	48,2	-2,2%
Bois en grumes	39,8	39,4	-1,0%
Animaux vivants	35,3	34,2	-3,2%
Coton fibre	32,7	32,5	-0,5%
Conteneurs	24,7	28,6	15,9%
Graines et tourteaux	16,5	16,1	-2,8%

Source : *CAMRAIL*

Le coût de transport des marchandises conteneurisées de Ngaoundéré vers Douala possède la variation la plus significative. Il passe de 24.7 FCFA/ton.-km à 28.6 FCFA/ton.km ; soit une hausse d'environ 16%.

En dehors des marchandises conteneurisées, toutes les autres voient leur coût de transport baisser ; avec des variations inférieures ou égales à 1.1FCFA/ton.-km.

Le Coton fibre (32.5FCFA/ton.-km) ainsi que le Bois en grumes (39.4FCFA/ton.-km) ont quasiment conservé leur coût de transport au cours du 3e trimestre 2016.

Pour transporter une tonne de Graines et tourteaux au cours de la période d'étude, il fallait débourser 16.1 FCFA par kilomètre parcouru ; soit une baisse de 2.8%.

Le coût de transport des Animaux vivants est passé de 35.3 FCFA /ton.-km au 2e trimestre 2016 à 34.2 FCFA/ton.-km au cours du 3e trimestre. Ce qui traduit une diminution de 3.2%.

FRET AERIEN | Tonnage

Hausse de 19.3% du fret aérien à destination du Cameroun

Au cours du 3e trimestre 2016, le fret aérien a connu une diminution de 11.3% de son volume. Il est en effet passé de 5 935 tonnes au 2e trimestre 2016 à 5 266 tonnes au 3e trimestre 2016.

Tableau : *Fret aérien import par type de marchandises (en tonnes)*

Type de Marchandises	T2 2016		T3 2016		Variation
	Tonnage	%	Tonnage	%	
COLIS DIVERS	1 203	56,6	1 380	54,5	14,7%
GROUPAGES	344	16,2	567	22,4	65,0%
PRODUITS DANGEREUX	229	10,8	256	10,1	11,7%
PRODUITS PHARMACEUTIQUES	102	4,8	79	3,1	-22,4%
PERISSABLES	78	3,7	48	1,9	-38,0%
COLIS DIPLOMATIQUES	48	2,2	22	0,9	-53,2%
AUTRES	121	5,7	181	7,1	49,9%
TOTAL	**2 124**	**100**	**2 534**	**100**	**19,3%**

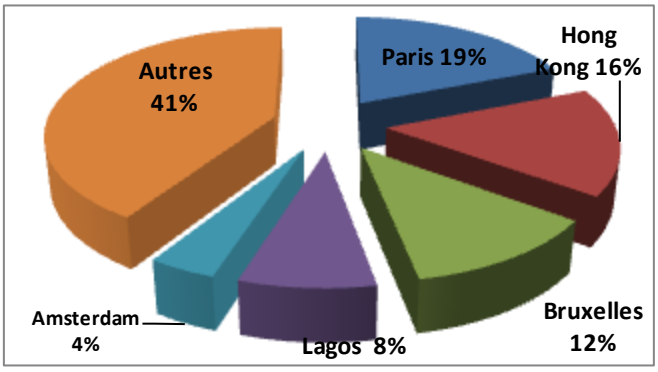
Source : *ADC*

Le fret aérien à l'import possède une courbe dont la tendance est inversée au cours du 3e trimestre 2016. Il est passé de 2 124 tonnes à 2 534 tonnes ; soit une augmentation de 19.3%. Les marchandises à l'import transportées par voie aérienne représentent 48% du fret total, contre environ 36% au 2e trimestre 2016.

Le fret aérien à l'import est essentiellement constitué de Colis divers (54.5%), des marchandises en groupage (22.4%) et des Produits dangereux (10.1%). Ces trois types de cargaisons connaissent chacun une augmentation de son volume au cours du 3e trimestre 2016.

Les marchandises en groupage possèdent la variation la plus significative, ils passent de 344 tonnes à 567 tonnes ; soit une hausse de 65%. Les Colis divers croissent de 14.7% et affichent un tonnage égal à 1 380 pour le compte du 3e trimestre 2016. Les Produits dangereux dont 229 tonnes avaient été importés au cours du 2e trimestre 2016, augmentent de 11.7% et enregistrent 256 tonnes au cours de la période d'étude.
La baisse la plus significative est enregistrée pour les Colis diplomatiques. Ceux-ci enregistrent un volume égal à 22 tonnes au cours du 3e trimestre 2016, traduisant ainsi un recul de 53.2%. Les Produits Pharmaceutiques (-22.4%) ainsi que les Périssables (-38%) possèdent eux aussi un tonnage moins important qu'au trimestre précédent.

Les principales villes de provenance des produits importés par voie aérienne au cours du 3e trimestre étaient : Paris (19%), Hong kong (16%), Bruxelles (12%) et Lagos (8%).



FRET AERIEN | Tonnage

Baisse de 28.3% du fret aérien en partance du Cameroun

Tableau : *Fret aérien export par type de marchandises (en tonnes)*

Type de Marchandises	T2 2016		T3 2016		Variation
	Tonnage	%	Tonnage	%	
VIVRES	1 567	41,1	1 586	58,0	1,2%
PERISSABLES	1 584	41,6	584	21,4	-63,1%
COLIS DIVERS	419	11,0	355	13,0	-15,3%
FLEURS	50	1,3	41	1,5	-17,9%
GROUPAGES	4	0,1	35	1,3	779,3%
PRODUITS PHARMACEUTIQUES	29	0,8	15	0,6	-47,6%
PRODUITS DANGEREUX	46	1,2	6	0,2	-86,2%
AUTRES	112	3,0	110	4,0	-1,9%
TOTAL	**3 811**	**100**	**2 733**	**100**	**-28,3%**

Source : *ADC*

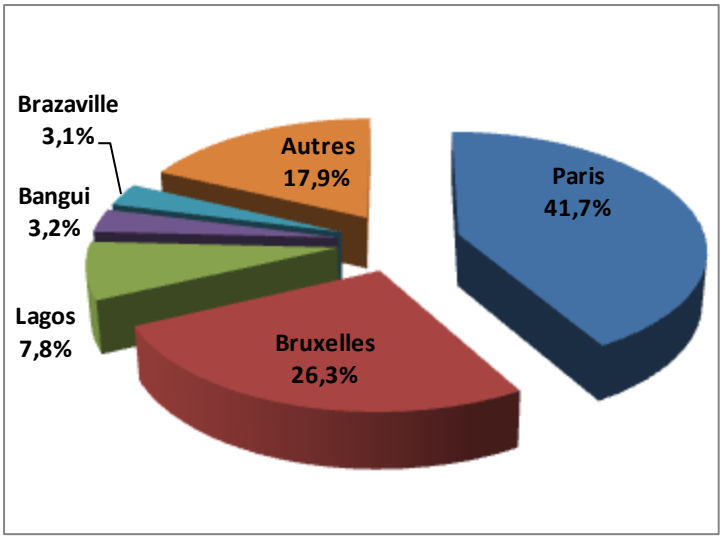
Le fret aérien à l'export représente au cours du 3e trimestre 2016 un peu plus de 60% des marchandises ayant emprunté la voie aérienne. Contrairement au 2e trimestre où les exportations par voie aérienne affichaient une croissance positive (+25%), on assiste au cours du 3e trimestre 2016, à une baisse du volume de marchandises exportées de l'ordre de 28.3%. Le tonnage enregistré au cours de cette période est de 2 733.

Les Vivres (58%), les Périssables (21.4%) ainsi que les Colis divers (13%) constituent l'essentiel des marchandises transportées hors du Cameroun par voie aérienne.

Les Vivres connaissent une hausse d'environ 20 tonnes ; soit une croissance de 1.2% au cours de la période d'étude. Les Périssables passent de 1 584 tonnes à 584 tonnes. Ce qui traduit une chute de 63.1% de son volume.

Les Produits pharmaceutiques ont une quantité égale à 15 tonnes ; soit la moitié de celle observée au cours du 2e trimestre 2016. Les Produits dangereux connaissent une forte décroissance et affichent 8 tonnes au 3e trimestre 2016 contre 46 tonnes au trimestre précédent.

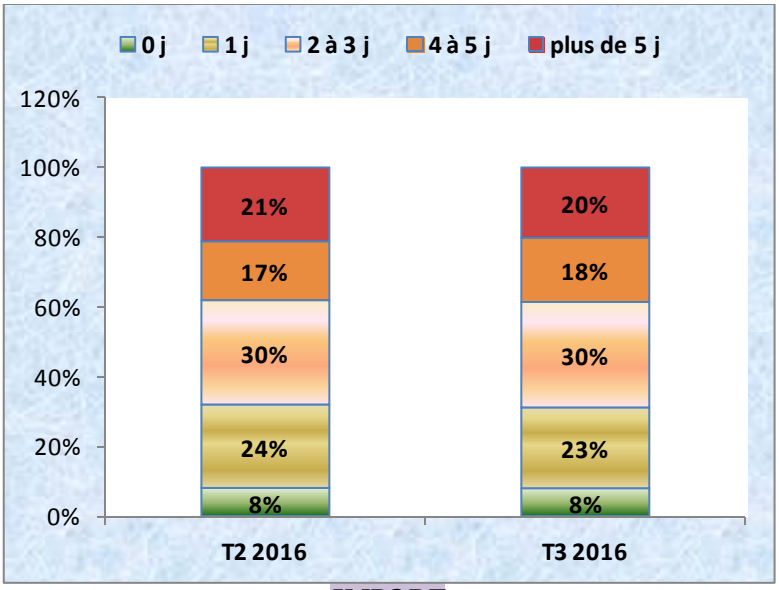
Les principales villes vers lesquelles sont destinées les cargaisons transportées sont : Paris (41.7%), Bruxelles (26.3%), et Lagos (7.8%). Les pays de la CEMAC absorbent environ 10% des exportations camerounaises par voie aérienne.



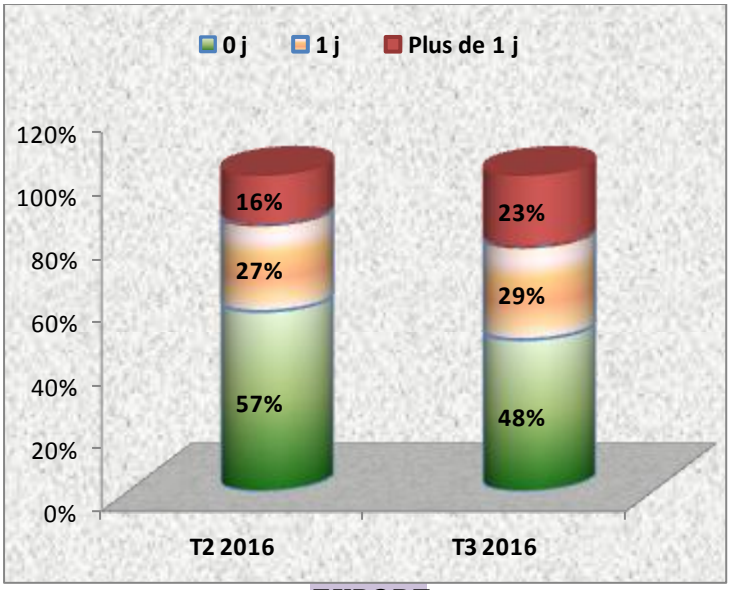
FRET AERIEN | Délais de passage aéroportuaire

A l'import, la vitesse d'enlèvement des cargaisons était quasiment la même au cours des 2e et 3e trimestres 2016. A l'export, le 3e trimestre présente des délais légèrement plus longs par rapport au trimestre précédent.

Tableau : *Fret aérien export par type de marchandises (en tonnes)*



IMPORT



EXPORT

Source : *ADC*

Les délais de passage aéroportuaire pour les marchandises à l'import sont restés quasiment les mêmes. En moyenne, une cargaison séjournait 4 jours avant d'être sortie de l'aéroport par le chargeur. Cette moyenne est fortement influencée par les cargaisons ayant des séjours prolongés.

En analysant les quartiles on se rend compte que l'hypothèse de similarité entre les deux trimestres est confirmée. Au cours de la période allant du mois d'avril à septembre 2016, 8% des chargeurs ont pu retirer leur cargaison de l'aéroport le jour même de leur arrivée. Un peu moins du quart a pu faire sortir sa cargaison le jour qui suivait l'arrivée à l'aéroport international. 30% des marchandises arrivées au Cameroun par voie aérienne ont pu sortir de l'aéroport deux à trois jours après leur arrivée. On note par ailleurs qu'un chargeur sur cinq n'a pu enlever sa cargaison qu'après au moins 5 jours passés dans les magasins de l'aéroport.

Les marchandises à l'export présentent des délais de passage aéroportuaire beaucoup plus courts qu'à l'import. On note par ailleurs que le 2e trimestre 2016 révèle une meilleure célérité qu'au cours du 3e trimestre 2016. En effet, pendant le 2e trimestre, 57% du fret aérien export ont été embarqué le même jour qu'ils sont arrivés à l'aéroport. Tandis qu'au cours du trimestre d'étude, un peu moins de la moitié (48%) des cargaisons prenait le vol le même jour. En Outre, 16% des chargeurs ont vu leur cargaison s'envoler pour sa destination finale après plus d'un jour d'attente au cours du 2e trimestre 2016. Au trimestre suivant par contre, 23% du fret ont dû attendre plus d'un jour pour que leur cargaison prenne les airs vers les villes destinatrices.

Le Conseil National des Chargeurs du Cameroun (CNCC) adresse ses sincères remerciements aux différentes administrations qui ont contribué à l'élaboration de cette note :

- **Port Autonome de Douala *(PAD)***
- **Cameroon Railways *(Camrail)***
- **Comité National de Facilitation des Echanges *(CONAFE)***
- **Douala International Terminal *(DIT)***
- **Terminal Mixte Fruitier Douala *(TMFD)***
- **Aéroports Du Cameroun *(ADC)***

DIRECTEUR DE PUBLICATION :

Auguste MBAPPE PENDA

REDACTEUR EN CHEF :

Joseph NGUENE NTEPPE

EQUIPE DE REDACTION :

Elvis DONFACK TSAGUIM

Hermann NGASSA NKENGNE

HIACK NKONO Raphael

Jean Jacques NKOLO

Christopher AGWAGWA

CONSEIL NATIONAL DES CHARGEURS DU CAMEROUN (CNCC)

DIRECTION GENERALE

B.P. 15 88 DOUALA

TEL : (237)233 43 67 67 / 233 43 67 69

FAX : (237)233 43 70 17

SITE WEB : www.cncc.cm / EMAIL : info@cncc.cm

NOTE DE CONJONCTURE || 3e Trimestre 2016

REPRESENTATION DE PARIS,

3Rue du quatre septembre, 75002,

Tel : +33 (0) 142210626 / email : representation@cncc.cm

ANTENNE REGIONALE DU SUD – KRIBI

Tel : (237) 222 46 16 37

ANTENNE REGIONALE DU SUD-OUEST – LIMBE

Tel : (237) 233 33 21 36