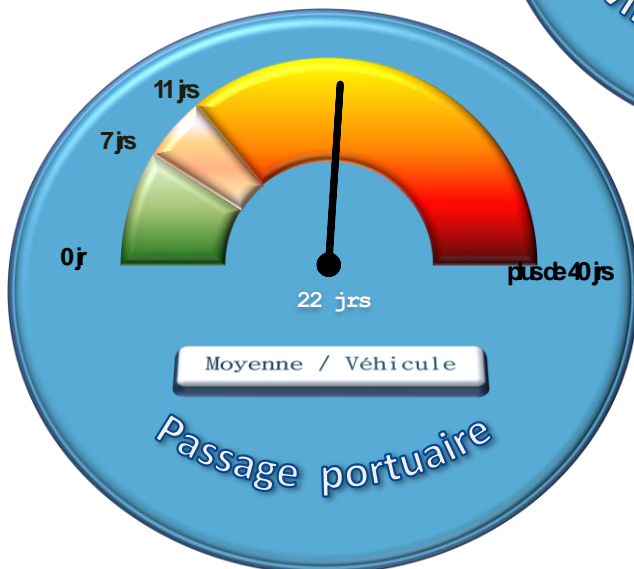
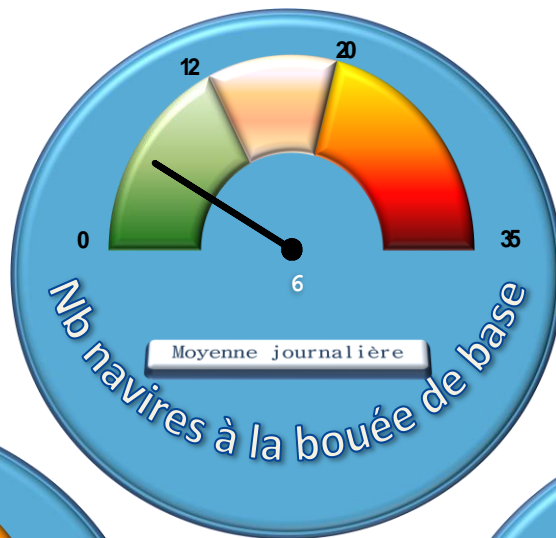




NOTE DE CONJONCTURE | | 3^e Trimestre 2021



[0 - 7jrs] = 14% ; [7 - 11jrs] = 17% ; 11jrs et plus = 69 % du trafic

PARC TMFD



[0 - 7jrs] = 23% ; [7 - 11jrs] = 26% ; 11jrs et plus = 51% du trafic

PARC RTC



Bon



Attention



Mauvais

SOMMAIRE

AVANT - PROPOS DU DIRECTEUR GENERAL → P2

NAVIRES → P3

P3 – Nombre journalier de navires à la bouée de base

COÛT DE TRANSPORT MARITIME → P4

P4 –Conteneurs

P7 –Véhicules

DELAIS DE PASSAGE PORTUAIRE DE MARCHANDISES→ P9

P9 – Conteneurs

P10 – Véhicules

FRET FERROVIAIRE → P11

P11–Tonnage

P13–Coût de transport

P15–Transit time

FRET AERIEN → P16

P16–Tonnage

P18–Délais de passage aéroportuaire

AVANT – PROPOS DU DIRECTEUR GENERAL



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

Les indicateurs retenus décrivent la conjoncture des transports et du commerce extérieur du Cameroun. Tous les modes de transports sont pris en compte, aussi bien le mode maritime, le mode ferroviaire que le mode aérien. Le mode terrestre sera intégré dans les prochains numéros.

La Note de Conjoncture du CNCC, est ce document, qui analyse trimestriellement l'actualité des transports et du commerce à travers le suivi de l'évolution d'indicateurs clés de toute la chaîne des transports. Il constitue par conséquent un important outil de prise de décision aussi bien pour les acteurs privés que pour les pouvoirs publics.

L'analyse de l'évolution des principaux indicateurs en matière de transport de marchandises révèle que chaque jour du 3^e trimestre 2021, en moyenne 6 navires étaient en attente à la bouée de base.

Le séjour moyen des véhicules d'occasion importés au parc TMFD (22 jours) a augmenté d'environ 5 jours.

Le délai de passage des marchandises conteneurisées à l'import au port de Douala a baissé d'environ 2 jours et se situait à 16 jours.

Le fret ferroviaire est resté quasiment le même (382 855 tonnes) et le transit times des marchandises conteneurisées est passé de 5,5 à 5 jours.

Le fret aérien s'évaluait à 4 346 tonnes ; soit une diminution de 6%. Les cargaisons importées ont séjourné en moyenne 5 jours dans les magasins.

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

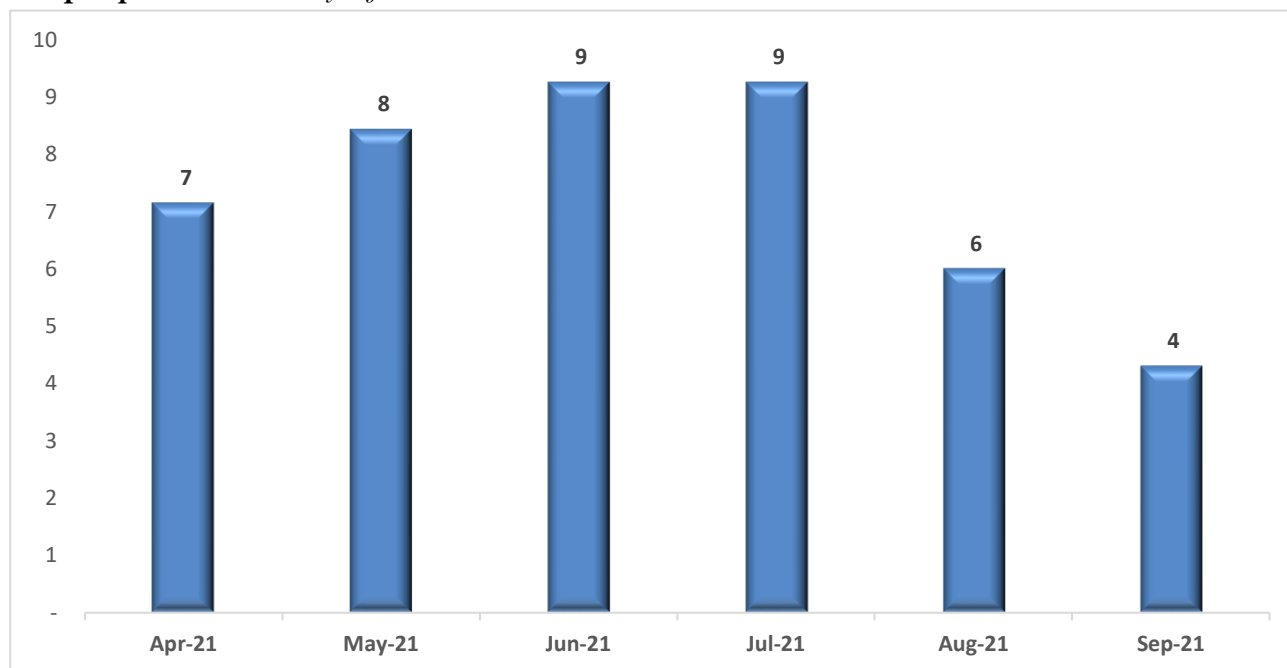
Bonne lecture !

Auguste MBAPPE PENDA

NAVIRE | Nombre journalier de navires à la bouée de base

En moyenne, 6 navires en attente à la bouée de base chaque jour du 3^e trimestre 2021

Graphique 1: *Nombre moyen journalier de navires à la bouée de base*



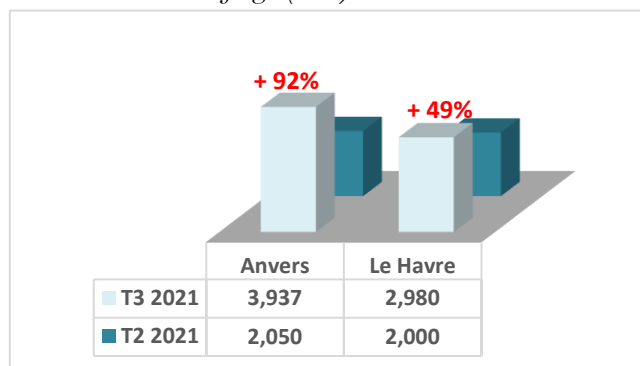
Source : CNCC

Au cours du 3^e trimestre de l'année 2021, on comptait en moyenne 6 navires par jour en attente à la bouée de base ; soit une diminution de 2 navires par rapport au trimestre précédent. L'analyse mensuelle du nombre moyen de navires à la bouée de base révèle une évolution positive baissière au fil des mois du 3^e trimestre 2021. Le nombre moyen de navires en attente par jour est passé en effet de 9 navires au mois de juillet 2021 à 4 navires pour le compte du mois de septembre 2021.

COÛT DE TRANSPORT MARITIME | Conteneur 20'

Hausse de 9% du coût moyen de transport d'un 20' sec aux ports d'Anvers et de Valence

Graphique 2: Coût moyen de transport maritime conteneur 20' frigo (en €)



Source : CNCC

Au cours du 3^e trimestre 2021, le coût moyen de transport d'un conteneur frigorifique 20 pieds a connu une forte augmentation dans les deux principaux ports d'embarquement. Au port d'Anvers, il a pratiquement doublé et s'estime à 3 937 €. Un chargeur sur quatre a déclaré avoir déboursé plus de 5 000 € pour le transport.

Au port du Havre, le coût moyen de transport est passé de 2 000 € au 2^e trimestre 2021 à 2 980 € au 3^e trimestre 2021 ; soit une hausse de 49%.

Tableau 1: Coût moyen de transport maritime conteneur 20' sec (en €)

PAYS	PORTS	T2 2021	T3 2021	Variation
Côte d'ivoire	Abidjan	979	1 186	21,1%
Afrique du Sud	Durban	2 373	1 960	-17,4%
Allemagne	Hambourg	2 013	1 985	-1,4%
Belgique	Anvers	1 842	2 001	8,6%
Espagne	Valence	1 659	1 812	9,2%
France	Le Havre	1 929	1 899	-1,6%

Source : CNCC

Le coût moyen de transport d'un conteneur 20 pieds sec a connu au cours du 3^e trimestre 2021 une évolution opposée dans les principaux ports d'embarquement africains.

Aux ports de Hambourg (-1,4%) et du Havre (-1,6%), le coût moyen de transport a légèrement baissé et se situe respectivement à 1 985 € et 1 899 €. Les tarifs pratiqués dans ces ports s'éloignent d'au plus 800 € de la moyenne. La moitié des chargeurs ayant emprunté ces ports a déboursé moins de 1 600 €. La hausse la plus significative du coût moyen de transport est enregistrée pour les principaux ports d'embarquement européens à Valence (+9,2%). Une tendance haussière est également observée au port d'Anvers où le coût moyen de transport est de 2 001 € après une augmentation de 8,6%. Les tarifs pratiqués s'écartent de plus ou moins 600 € de la moyenne. Au port espagnol, 25% des chargeurs ont dépensé au moins 2 120 € contre 2 465 € pour le port d'Anvers.

PAYS	PORTS	T2 2021	T3 2021	Variation
Chine	Qingdao	1 278	2 130	66,7%
	Shanghai	3 391	3 313	-2,3%
Inde	Nhava Sheva	2 756	1 413	-48,7%
EAU	Jebel Ali	2 427	2 435	0,3%
Etats-Unis	Houston	2 841	2 621	-7,7%

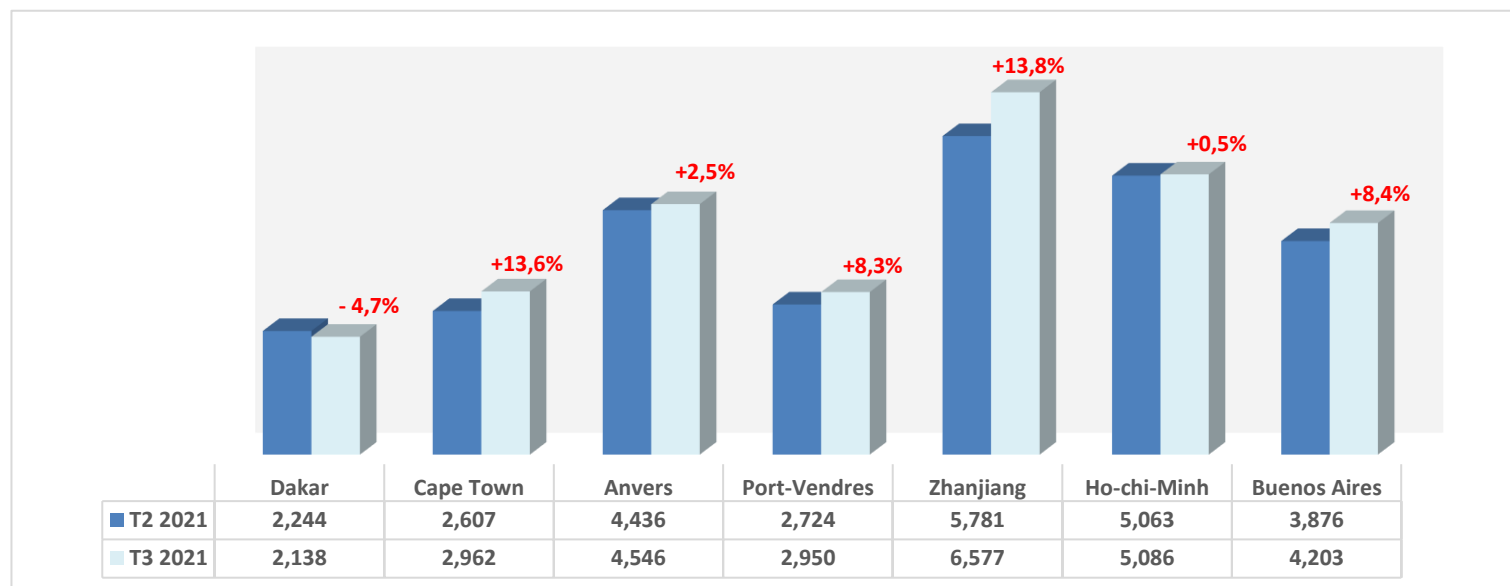
Au cours du 3^e trimestre 2021, des principaux ports d'embarquement asiatiques, seul celui de Qingdao affiche une augmentation significative. Le coût moyen de transport est de 2 130 €, traduisant une hausse d'environ 67%. Au port de Jebel Ali (2 435 €) la variation est en deçà de 1%. Le Port de Nhava Sheva enregistre la baisse la plus significative ; le coût moyen de transport y recule de 48,7% et s'évalue à 1 413 € au 3^e trimestre 2021. Les tarifs pratiqués dans ces différents ports s'éloignent de plus ou moins 1 000 € de la moyenne.

Le coût moyen de transport au port de Houston (2 621 €) a diminué d'environ 7,7% au cours du 3^e trimestre 2021. Les tarifs pratiqués ici s'écartent de plus ou moins 843 € de la moyenne. Un chargeur sur deux a déclaré avoir payé au plus 2 350 à titre de frais de transport de son conteneur.

COÛT DE TRANSPORT MARITIME | Conteneur 40'

Hausse à deux chiffres du coût moyen de transport d'un 40' frigorifique aux ports de Cape Town et de Zhanjiang

Graphique 3 : Coût moyen de transport maritime conteneur 40' frigo (en €)



Source : CNCC

Sur le continent africain les deux principaux ports d'embarquement de conteneurs frigorifiques 40 pieds à destination du port de Douala affiche des évolutions opposées de leur coût moyen de transport. Au port de Dakar, il a chuté de 4,7% et s'établissait à 2 138 €. Un chargeur sur deux a payé au moins 2 082 € à titre de frais de transport de son conteneur. Au port de Cape Town (2 962 €), on observe une augmentation de 13,6%. Le quart des chargeurs a déboursé une somme supérieure à 3 400 € pour le transport de leur conteneur. La dispersion des tarifs autour de la moyenne est de 607 € à Dakar contre 773 € à Cape Town.

Au cours de la période d'étude, le coût moyen de transport dans les deux principaux ports d'embarquement européens a connu une augmentation. Au port d'Anvers il passe de 4 436 € à 4 546 € ; soit une augmentation de 2,5%. Les tarifs pratiqués s'écartent de plus ou moins 2 000 € de la moyenne. Un chargeur sur quatre a dépensé moins de 2 980 € à titre de frais de transport. Au Port-Vendres après une hausse de 8,3%, le coût moyen de transport se chiffre à 2 950 € pour le compte du 3^e trimestre 2021. Les tarifs pratiqués dans ce port sont moins dispersés (plus ou moins 1 500 € de la

moyenne). Un chargeur sur deux a déclaré avoir déboursé moins de 2 500 € pour le transport de leur conteneur.

Dans les principaux ports d'embarquement asiatiques, on observe au niveau de Ho-Chi-Minh (5 086 €) une quasi-stabilité du coût moyen de transport. Tandis qu'au port de Zhanjiang, il croît d'environ 14% et vaut 6 577 €. La dispersion des tarifs dans les deux ports est de plus ou moins 2 000 € de la moyenne. 50% des chargeurs ayant emprunté le port chinois ont déboursé au moins 7 500 € contre 4 791 € pour ceux ayant emprunté le port de Ho-Chi-Minh.

Au port de Buenos Aires (4 203 €), le coût moyen de transport a progressé de 8,4%. Les tarifs qui y ont été pratiqués s'éloignaient de plus ou moins 428 € de la moyenne et la moitié des chargeurs a payé au 3^e trimestre 2021, un montant inférieur à 4 145 € pour le transport de leur conteneur jusqu'au port de Douala.

COÛT DE TRANSPORT MARITIME | Conteneur 40'

Baisse de 12,2% du coût moyen de transport d'un conteneur 40 pieds sec au port de Valence

Tableau 2: Coût moyen de transport maritime conteneur 40' sec (en €)

PAYS	PORTS	T2 2021	T3 2021	Variation
Afrique du Sud	Durban	2 607	2 693	3,3%
Chine	Ningbo	2 577	2 621	1,7%
	Qingdao	4 114	4 043	-1,7%
Inde	Nhava Sheva	4 223	3 934	-6,8%
EAU	Jebel Ali	3 016	2 929	-2,9%
Canada	Montréal	2 597	2 515	-3,2%
Etats-Unis	Baltimore	2 606	2 629	0,9%

PAYS	PORTS	T2 2021	T3 2021	Variation
Allemagne	Hambourg	2 872	3 234	12,6%
France	Le Havre	3 142	3 230	2,8%
Espagne	Valence	2 518	2 211	-12,2%
Royaume Uni	Felixstowe		2 320	
Belgique	Anvers	2 570	2 595	1,0%
Pays-Bas	Rotterdam	2 322	2 401	3,4%
Italie	Genes	2 330	2 776	19,1%

Source : CNCC

Au cours du 3^e trimestre 2021, le coût moyen de transport d'un conteneur 40 pied sec a augmenté de 3,3% dans le principal port d'embarquement africain. Les tarifs pratiqués sur la période d'étude s'éloignent d'au plus 740 € de la moyenne. La moitié des chargeurs a déclaré avoir expédié leur conteneur à un coût inférieur ou égal à 2 812 €.

Des principaux ports d'embarquement asiatiques, seul celui de Ningbo (+1,7%) connaît une augmentation du coût moyen de transport. Il passe de 2 577 € à 2 621 €. Les tarifs pratiqués s'éloignent de 952 € de la moyenne et le coût de transport médian est de 2 557 €. Au port de Nhava Sheva le coût moyen de transport recule d'environ 7% et se chiffre à 3 934 €. L'écart à la moyenne est de plus ou moins 1 650 €. La moitié des chargeurs a déboursé au moins 4 171 €. Une tendance baissière est également observée aux ports de Jebel Ali (-2,9%) et de Qingdao (-1,7%). Les tarifs du premier port sont moins dispersés ; plus ou moins 1 148 € de la moyenne contre plus ou moins 1 997 € de la moyenne à Qingdao.

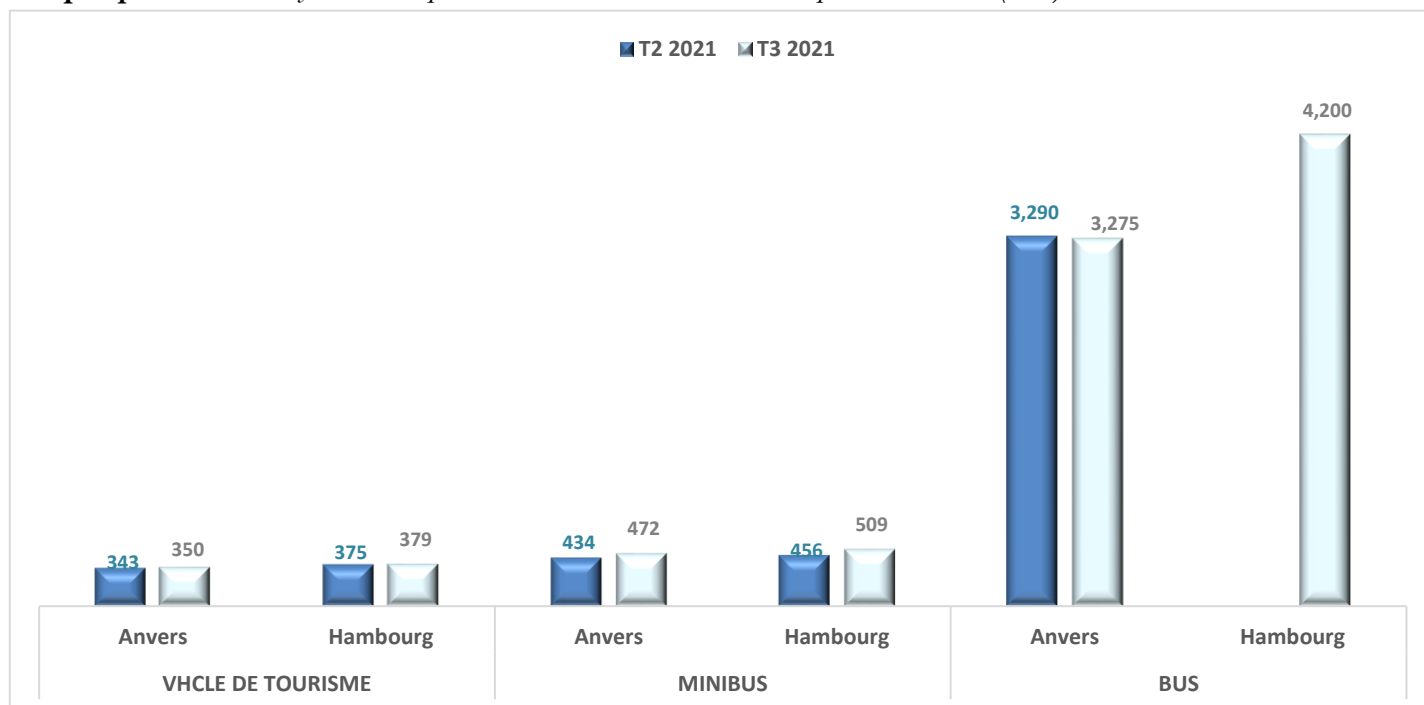
Au port de Montréal le coût moyen de transport chute de 3,2% et s'estime à 2 515 € au 3^e trimestre 2021. Les tarifs pratiqués s'éloignent de plus ou moins 603 € de la moyenne et la moitié des chargeurs a dépensé au moins 2 557 € pour assurer le transport de son conteneur. Au port de Baltimore le coût moyen de transport augmente d'environ 1%. Les tarifs s'éloignent d'au plus 491 € de la moyenne et avec moins de 2 727 € la moitié des chargeurs ont pu expédier leur conteneur.

En dehors du port de Valence (2 211 €) où le cout moyen de transport connaît un recul (- 12,2%) au cours du 3^e trimestre 2021, tous les principaux ports d'embarquement européens affichent une augmentation de leur coût moyen de transport. La hausse la plus significative est observée au port de Gênes (+19,1%) suivi du port de Hambourg (+12,6%). Dans ces deux ports, les tarifs pratiqués s'éloignent de plus ou moins 900 € de la moyenne. Un chargeur sur deux a déboursé au moins 2 850 € au port italien contre 3 510 € au port allemand. Aux ports du Havre et de Rotterdam la hausse tourne autour de 3%. Les tarifs sont plus dispersés au port français (plus ou moins 2 000 €) comparativement au port de Rotterdam (plus ou moins 609 €). La moitié des chargeurs ayant emprunté ces ports a versé au moins 2 500 € à titre de frais de transport de leur conteneur. Au port d'Anvers (2 595 €) la variation est de 1%. Tandis qu'au port de Felixstowe, aucune expédition de conteneur 40 pieds sec en direction du port de Douala n'a été enregistrée au cours du 3^e trimestre 2021.

COÛT DE TRANSPORT MARITIME | Véhicules

Hausse de 2% du coût moyen de transport d'un véhicule de tourisme au port d'Anvers

Graphique 4 : Coût moyen de transport véhicule de tourisme et de transport en commun (en €)



Source : CNCC

Au cours du 3^e trimestre 2021, le coût moyen de transport d'un véhicule de tourisme est passé de 343 € à 350 € au port d'Anvers ; soit une augmentation de 2%. Les tarifs pratiqués dans ce port s'éloignent de plus ou moins 110 € de la moyenne. Au port de Hambourg (379 €) le coût moyen de transport a connu une hausse de 1,1%. Les tarifs pratiqués ici sont légèrement plus dispersés ; ils s'écartent de la moyenne de plus ou moins 130 €. Dans ces deux ports, 75% des chargeurs ont déclaré avoir déboursé moins de 350 € à titre de frais de transport de leur véhicule.

Pour ce qui est des Minibus, le coût moyen de transport au port de Hambourg s'élève à 509 € au 3^e trimestre 2021 ; soit une augmentation de 11,6%. L'écart à la moyenne est de plus ou moins 187 € et un chargeur sur quatre a déboursé plus de 490 €. Au port d'Anvers, pour assurer l'acheminement de son Minibus jusqu'au port de Douala, les chargeurs ont versé en moyenne la somme de 472 € ; soit une progression d'environ

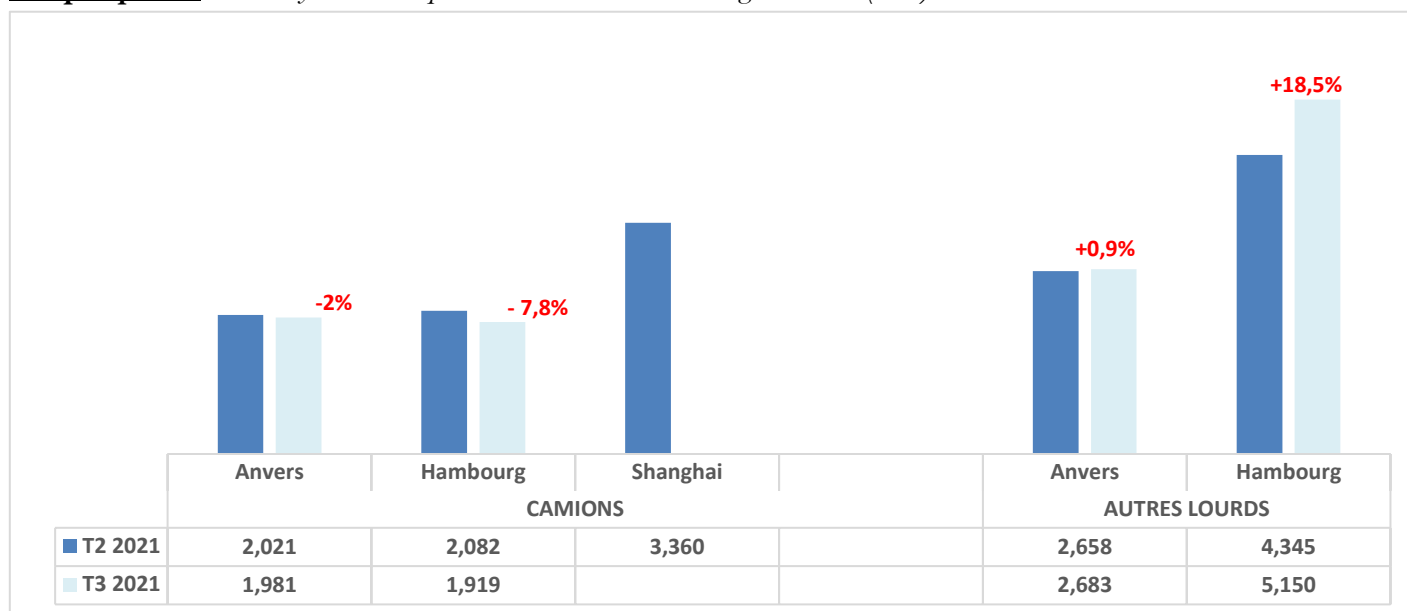
9%. Les tarifs pratiqués s'éloignent d'au plus 277 € de la moyenne et 25% des chargeurs ont déclaré avoir payé un montant supérieur à 450 € pour le transport de leur véhicule.

Au cours de la période d'étude le coût moyen de transport d'un Bus est passé de 3 290 € à 3 275 € au port d'Anvers ; soit une baisse de 0,5%. La moitié des chargeurs a versé moins de 275 €. Au port de Hambourg où aucune expédition de Bus n'avait été enregistrée au cours du 2^e trimestre 2021, on enregistre pour le compte du 3^e trimestre 2021 le retour de ces expéditions. En moyenne les chargeurs y ont déboursé la somme de 4 200 € pour assurer l'expédition de leur véhicule.

COÛT DE TRANSPORT MARITIME | Véhicules

Baisse d'environ 8% du coût moyen de transport d'un camion au port de Hambourg

Graphique 5 : Coût moyen de transport des camions et autres engins lourds (en €)



Source : CNCC

Dans les principaux ports d'embarquement européens, le coût moyen de transport d'un camion a connu une tendance baissière. Au port d'Anvers il passe de 2 021 € au cours du 2^e trimestre 2021 à 1 981 € au 3^e trimestre 2021 ; soit une baisse de 2%. Les tarifs pratiqués s'éloignent de la moyenne de plus ou moins 750 € et un chargeur sur quatre déclare avoir versé au plus 2 400 € à titre de frais de transport pour son engin. Au port de Hambourg le coût moyen de transport pour le compte de la période d'étude s'élève à 1 919 € ; traduisant ainsi une chute d'environ 8%. Les tarifs pratiqués dans ce port s'écartent de plus ou moins 800 € de la moyenne. La moitié des chargeurs ont déboursé au plus 1 747 €. Au cours du 3^e trimestre 2021, aucune expédition de camions en direction du port de Douala n'a été enregistrée au port de Shanghai.

Pour ce qui est des Autres engins lourds, au port d'Anvers le coût moyen de transport s'élève à 2 683 € au 3^e trimestre 2021 après une augmentation d'environ 1%. Les tarifs pratiqués s'éloignent de plus ou moins 862 € de la moyenne.

Un chargeur sur quatre a dépensé plus de 3 200 € à titre de frais de transport.

Au port de Hambourg, le coût moyen de transport croît de 18,5% et s'établit à 5 150 € pour le compte du 3^e trimestre 2021. Les tarifs pratiqués sont moins dispersés (plus ou moins 300 € de la moyenne). Trois chargeurs sur quatre ont déclaré avoir payé un coût de transport inférieur ou égal à 5 175 €.

DELAIS DE PASSAGE PORTUAIRE DE MARCHANDISES | Conteneurs

Au 3^e trimestre 2021, le mois d'août affiche la meilleure célérité dans la sortie des conteneurs à l'import

Tableau 3: Délai de passage portuaire des conteneurs à destination du Cameroun (en jours)

	avr-21	mai-21	juin-21	T2 2021	juil-21	août-21	sept-21	T3 2021
Moyenne	15,9	21,5	16	17,7	16,8	15,8	16	16,2
Variation	0,0%	35,2%	-25,6%	7,9%	5,0%	-6%	1,3%	-8,5%
1^{er} Quartile	7	11	7	8	7	7	7	7
2^e Quartile	11	18	11	12	12	10	10	11
3^e Quartile	18	28	17	22	20	18	17	18
Moins de 11 jrs	48%	24%	47%	40%	45%	51%	52%	49%

Source : Comité National de Facilitation des Echanges (CONAFE)

Au cours du 3^e trimestre 2021 le délai moyen de passage des conteneurs à l'import au port de Douala s'établissait à 16 jours ; soit 2 jours de moins qu'au cours du trimestre précédent. L'analyse des quartiles permet de confirmer l'hypothèse selon laquelle le 3^e trimestre 2021 présenterait de meilleures performances. En effet, au cours de la période d'étude, 25% des expéditions ont un séjour au terminal supérieur ou égal à 18 jours ; pourtant au 2^e trimestre 2021, pour ces mêmes délais on enregistrait environ 34% des cargaisons. En outre, 49% des conteneurs ont vu leurs formalités d'enlèvement être réalisées en moins de 11 jours ; soit 9 points de plus comparativement au 2^e trimestre 2021.

L'analyse mensuelle des délais de passage des conteneurs à l'import indique qu'au cours du mois de juillet 2021 le délai moyen était de 17 jours ; soit 1 jour de plus qu'au mois de juin 21. Les valeurs des quartiles montrent que c'est le mois du trimestre qui présente les mauvais scores ; 50% des conteneurs ont libéré le terminal après un séjour d'au moins 12 jours ; soit 2 jours de plus comparativement au 2 prochains mois du trimestre. En outre, 45% des conteneurs sont sortis du parc en moins de 11 jours. Au cours du mois d'août 2021 le délai moyen recule d'un jour et s'établit à 16 jours. Cette statistique est identique à celle

observée au cours du mois d'août. Les performances enregistrées au cours des deux derniers mois du trimestre sont assez proches ; 52% des cargaisons sont sorties du parc en moins de 11 jours au cours du mois de septembre contre 51% pour le mois d'août.

DELAIS DE PASSAGE PORTUAIRE DE MARCHANDISES | Véhicules

Hausse d'environ 5 jours du délai moyen de passage au parc

Tableau 4 : Délai de passage portuaire des véhicules d'occasion à l'import au port de Douala (en jours)

Parc Auto	TMFD		SOCOMAR	
Période	T2 2021	T3 2021	T1 2021	T2 2021
Moyenne	16,9	21,5	20,1	18,5
Variation	5,6%	27,2%	12,30%	-8,00%
1 ^{er} Quartile	10	10	9	8
2 ^e Quartile	13	14	14	13
3 ^e Quartile	20	27	25	22
Moins de 11 jrs	31%	31%	31%	39%

Source : Terminal Mixte Fruitier de Douala (TMFD) / Société Camerounaise d'Opérations Maritimes (SOCOMAR)

Au 3^e trimestre 2021, le délai moyen de passage des véhicules d'occasion importés et débarqués au port de Douala a connu une tendance haussière au parc TMFD. Il est passé de 17 jours au 2^e trimestre 2021 à 22 jours au 3^e trimestre 2021 ; soit environ 5 jours de plus.

L'examen des quartiles permet de constater que l'écart observé au niveau du délai moyen est dû au fait que la proportion de longs délais est beaucoup plus importante au cours du 3^e trimestre 2021. En effet, 25% des véhicules sont sortis en plus de 27 jours au cours de la période d'étude ; alors que cette même proportion avait séjourné plus de 20 jours au cours du trimestre précédent. En outre, au cours des deux trimestres étudiés, on observe qu'en au plus 10 jours, le quart des véhicules avait libéré le terminal.

La proportion de véhicules sortis en moins de 11 jours est resté égale à 31%.

L'analyse mensuelle révèle que le mois de septembre affichait les pires records ; le délai moyen y était de 24 jours, contre 21 jours en juillet et en août.

Au parc SOCOMAR, le délai moyen de passage a augmenté de 2 jours et s'estime à 20 jours au 1^{er} trimestre 2021.

Il ressort de l'analyse des quartiles que le trimestre étudié affiche une moins bonne célérité dans l'enlèvement des véhicules. En effet, même si durant les deux trimestres on observe que 25% des véhicules sortis ont mis au plus 9 jours au port ; il est à noter par ailleurs que la moitié des véhicules sortis au courant du 1^{er} trimestre 2021 avait séjourné au moins 14 jours au parc, contre 13 jours pour la même proportion au cours du 4^e trimestre 2020.

La proportion de véhicules sortis en moins de 11 jours au cours du 1^{er} trimestre 2021 s'élevait à 31% ; soit 5 points de moins qu'au cours du trimestre précédent.

L'analyse mensuelle montre que le mois de février (20 jours en moyenne) était celui où la célérité dans l'enlèvement des véhicules était la moins bonne du trimestre (23% en moins de 11 jours). Tandis que le mois de janvier (19 jours en moyenne) est celui ayant affiché les meilleurs scores (39% en moins de 11 jours).

FRET FERROVIAIRE | Tonnage

Hausse de 2,3% du fret ferroviaire montant

Comme au 3^e trimestre 2021, le fret ferroviaire global n'a pas connu une évolution significative (-0,1%). Il se chiffrait à 382 885 tonnes.

Tableau 5 : *Fret ferroviaire montant par type de marchandises (en tonnes)*

Douala -----> Ngaoundéré	T2 2021		T3 2021		Variation
Détail Marchandises	Tonnage	%	Tonnage	%	
Hydrocarbures	176 416	57,7	189 782	60,7	7,6%
Farines et céréales	30 451	10,0	29 324	9,4	-3,7%
Conteneurs Montée	37 593	12,3	28 449	9,1	-24,3%
Sucre local	18 751	6,1	23 498	7,5	25,3%
Matériaux de construction	17 679	5,8	17 416	5,6	-1,5%
Oil & Gaz	425	0,1	7 868	2,5	1751,3%
Engrais et insecticides	13 770	4,5	4 035	1,3	-70,7%
Alumine (Mat. 1ères)	1 210	0,4	3 230	1,0	166,9%
Mat. 1ères cimenterie	0	0,0	2 752	0,9	
MAD PQ1	1 620	0,5	1 670	0,5	3,1%
Aide alimentaire	2 496	0,8	1 101	0,4	-55,9%
Autres marchandises	5 099	1,7	3 361	1,1	-34,1%
TOTAL	305 510	100	312 486	100	2,3%

Source : Camrail

MAD PQ1 : *Matériaux utilisés dans le cadre du Programme du renouvellement de la voie ferroviaire (ballast, rail, traverse, etc.)*

Au cours du 3^e trimestre 2021, le fret montant (Douala vers Ngaoundéré) représentait 82% du fret ferroviaire global ; soit 2 points de plus qu'au trimestre précédent. Il s'évaluait à 312 486 tonnes traduisant une augmentation de 2,3%. Il était essentiellement composé d'Hydrocarbures (60,7%), des Farines et céréales (9,4%), des marchandises conteneurisées (9,1%), du Sucre local (7,5%) et des Matériaux de construction (5,6%). Les autres types de marchandises transportées affichaient chacun une proportion inférieure à 3%. Durant la période d'étude, les Huiles et Gaz (7 868 tonnes) ainsi que l'Alumine (3 230 tonnes) ont connu une croissance exponentielle. Les Hydrocarbures (+7,6%) connaissent une évolution plus modérée avec

189 782 tonnes au 3^e trimestre 2021. Les Matières premières pour la cimenterie qui n'avaient pas été transportées par voie ferrée au cours du 2^e trimestre 2021, réapparaissent au cours de la période d'étude et s'évaluent à 2 752 tonnes.

La baisse la plus significative est observée pour les Engrais et insecticides qui chutent de 70,7% et s'établissent à 4 035 tonnes. Il en est de même pour l'Aide alimentaire (-55,9%) qui s'estime à 1 101 tonnes. Les Matériaux de constructions (17 416 tonnes) ainsi que les Farines et céréales (29 324 tonnes) connaissent un recul inférieur à 5%.

FRET FERROVIAIRE | Tonnage

Baisse de 9,4% du fret ferroviaire descendant

Tableau 6 : Fret ferroviaire descendant par type de marchandises (en tonnes)

Ngaoundéré -----> Douala	T2 2021		T3 2021		Variation
Détail Marchandises	Tonnage	%	Tonnage	%	
Bois en grumes	42 409	54,6	42 197	59,9	-0,5%
Bois ouvrés (Débités)	5 083	6,5	7 673	10,9	51,0%
Coton fibre	11 360	14,6	7 510	10,7	-33,9%
Graines et tourteaux	5 628	7,2	6 913	9,8	22,8%
Bois Sauvages	7 973	10,3	3 726	5,3	-53,3%
Animaux vivants	985	1,3	1 330	1,9	35,0%
Conteneurs descentes	4 247	5,5	1 050	1,5	-75,3%
TOTAL	77 685	100	70 399	100	-9,4%

Source : Camrail

Le fret ferroviaire descendant (Ngaoundéré vers Douala) représentait au cours du 3^e trimestre 2021, 18% du fret ferroviaire global ; soit deux points de moins qu'au trimestre précédent. La tendance baissière entamée depuis le 3^e trimestre 2020 se poursuit au cours de la période d'étude. Le fret descendant diminue de 9,4% et s'évalue à 70 399 tonnes au cours du 3^e trimestre 2021.

Dans la constitution du fret ferroviaire descendant, les Bois en grume gardent la première place avec une contribution d'environ 60%. Ils sont suivis du Bois ouvrés avec une part de 10,9%, du Coton fibre avec une proportion de 10,7%, des Graines et tourteaux (9,8%) et des Bois sauvages (5,3%). La marche est fermée par les marchandises conteneurisées (1,5% et les Animaux vivants (1,9%).

En termes de tonnage, la baisse la plus significative est observée pour les marchandises conteneurisées qui reculent de 75,3% et se situent à 1 050 tonnes au cours

du 3^e trimestre 2021. Une tendance similaire est observée pour les Bois sauvages et le Coton fibre. Les premiers baisse de 53,3% et se chiffrent à 3 726 tonnes. Le Coton fibre se situe à 7 510 tonnes après une diminution d'environ 40%. Les Bois en grumes enregistrent une très faible baisse (-0,5%) et affichent un tonnage égal à 42 197 au 3^e trimestre 2021.

La hausse la plus significative est pour le compte des Bois ouvrés (7 673 tonnes) qui augmentent de moitié. Les Animaux vivants (1 330 tonnes) évoluent de 35%. Les Graines et tourteaux s'estiment à 6 913 tonnes au 3^e trimestre 2021 ; traduisant une hausse de 22,8% comparativement au trimestre précédent.

FRET FERROVIAIRE | Coût de transport

Baisse à deux chiffres du coût de transport de l'Aide alimentaire ainsi que des Huiles et Gaz

Tableau 7 : Coût de transport par type de marchandises dans le sens Douala –Ngaoundéré (en FCFA/ tonne-kilomètre)

Détail Marchandises	T2 2021	T3 2021	Variation
Hydrocarbures	62,30	62,23	-0,1%
Alumine (Mat. 1ères)	57,15	57,15	0,0%
MAD PQ1	42,81	42,81	0,0%
Aide alimentaire	50,09	42,09	-16,0%
Conteneurs Montée	43,00	39,25	-8,7%
Engrais et insecticides	35,41	36,21	2,2%
Sucre local	35,45	35,57	0,3%
Matériaux de construction	31,79	34,16	7,5%
Oil & Gaz	44,08	32,81	-25,6%
Mat. 1ères cimenterie		32,25	
Farines et céréales	27,17	29,03	6,9%

Source : Camrail

Au cours du 3^e trimestre 2021 dans le sens Douala – Ngaoundéré le coût de transport a connu une variation différente selon le type de marchandises.

Deux (02) catégories de marchandises affichent des variations supérieures à 10%. Le coût de transport de l'Aide alimentaire (42,09 FCFA/tonne-kilomètre) baisse de 16%, tout comme celui des Huiles et gaz (32,81 FCFA/tonne-kilomètre) qui diminue de 25,6%. Une tendance baissière est également observée pour les marchandises conteneurisées. Leur coût de transport est passé de 43 FCFA/tonne-kilomètre au 2^e trimestre 2021 à 39,25 FCFA/tonne-kilomètre au 3^e trimestre 2021.

Le coût de transport du Sucre local (35,57 FCFA/tonne-kilomètre), celui de l'Alumine (57,15

FCFA/tonne-kilomètre), celui des Hydrocarbures (62,23 FCFA/tonne-kilomètre) ainsi que celui des MAD PAQ1 (42,81 FCFA/tonne-kilomètre) sont resté quasiment les mêmes au cours des deux trimestres étudiés.

Les coûts de transport ayant subi les augmentations les plus importantes sont celui des Matériaux de construction (+7,5%) ainsi que celui des Farines et céréales (+6,9%).

Les Engrais et insecticides ont été transportés à raison de 36,21 FCFA/tonne-kilomètre ; soit une hausse de 2,2% comparativement au 2^e trimestre 2021.

FRET FERROVIAIRE | Coût de transport

Baisse de 7,4% du coût de transport des marchandises conteneurisées

Tableau 8 : Coût de transport par type de marchandises dans le sens Ngaoundéré - Douala (en FCFA/ tonne-kilomètre)

Détail Marchandises	T2 2021	T3 2021	Variation
Bois Sauvages	48,90	51,04	4,4%
Bois ouvrés (Débités)	47,08	47,05	-0,1%
Bois en grumes	42,36	43,27	2,2%
Animaux vivants	35,03	35,12	0,3%
Coton fibre	31,47	31,13	-1,1%
Conteneurs descentes	19,40	17,97	-7,4%
Graines et tourteaux	13,44	14,01	4,2%

Source : Camrail

Contrairement au sens Douala-Ngaoundéré, le coût de transport du fret ferroviaire descendant connaît pour la plupart des types de marchandises des variations modérées ; toutes les variations sont en deçà de 10%.

La baisse la plus significative est enregistrée pour les marchandises conteneurisées. Leur coût de transport recule de 7,4% et s'évalue à 17,97 FCFA/tonne-kilomètre. Celui du Coton fibre affiche une tendance similaire ; il diminue de 1,1% pour atteindre la barre de 31,12 FCFA/tonne-kilomètre.

Les Bois Sauvages (+4,4%) ainsi que les Graines et tourteaux (+4,2%) connaissent les augmentations les plus importantes et leur coût de transport au 3^e trimestre 2021 s'élève respectivement à 51,04 FCFA/tonne-kilomètre et à 14,01 FCFA/tonne-kilomètre.

Les Bois ouvrés (47,05 FCFA/tonne-kilomètre) et les Animaux vivants (35,12 FCFA/tonne-kilomètre) possèdent un coût de transport très proche de celui pratiqué lors du 2^e trimestre 2021.

FRET FERROVIAIRE | Transit time

Le transit time des marchandises en conventionnel baisse d'environ 3 jours

Tableau 9: *Transit time (en jour)*

	Conteneurs			Conventionnel		
	T2 2021	T3 2021	Var (en h)	T2 2021	T3 2021	Var (en h)
Délai de chargement	1,3	1,0	-8	1,1	1,1	-2
Délai de Déclaration	0,5	0,4	-1	0,2	0,1	-1
Délai d'Attente Départ	0,1	0,1	0	0,1	0,2	1
Délai de transport	3,2	3,2	-1	4,8	4,2	-14
Délai de Placement pour Déchargement	0,1	0,1	0	1,8	0,6	-30
Délai de Déchargement	0,3	0,3	-1	1,1	0,5	-15
Moy. Durée Total Transit Time	5,5	5	-12	9,2	6,6	-62

Source : Camrail

Dictionnaire des données

Délai de chargement : Durée entre la mise à disposition du wagon au chargeur et la fin de chargement.

Délai de Déclaration : Durée entre la fin de chargement du wagon et la levée de la déclaration en transit

Délai d'Attente Départ : Durée entre la déclaration de la cargaison et le top départ du wagon dans un train.

Délai de transport : Durée entre la date de départ du wagon de la gare d'origine et la date d'arrivée à la gare de destination.

Délai de Placement pour Déchargement : Durée entre l'arrivée du wagon et sa mise-à-disposition effective au chargeur pour déchargement.

Délai de Déchargement : Durée entre la mise-à-disposition du wagon au chargeur et son déchargement effectif.

Au cours du 3^e trimestre 2021, le transit time pour les marchandises conteneurisées allant dans le sens Douala – Ngaoundéré s'évaluait en moyenne à 5 jours ; soit 12 heures de moins qu'au trimestre précédent. En moyenne, aucune des séquences constituant le transit n'a enregistré une augmentation de son délai au cours du 3^e trimestre 2021. Le délai moyen d'attente départ et le délai moyen de placement pour déchargement sont restés identiques à ceux enregistrés au cours du 2^e trimestre 2021. Le délai de déchargement baisse de 8 heures et les autres séquences sont réalisées en moyenne avec une heure de différence comparativement au trimestre précédent.

Le transit time des marchandises en transit ayant un mode de conditionnement conventionnel est passé de 9,2 jours à 6,6 jours ; soit une baisse d'environ 3 jours. En dehors de la séquence relative à l'attente départ qui connaît une augmentation en moyenne d'une heure, toutes les autres séquences connaissent plus de célérité dans leur exécution comparativement au trimestre précédent. En effet, le délai de placement pour déchargement baisse de plus d'une journée. Le délai de transport et celui de transport diminue respectivement de 14 heures et de 15 heures.

FRET AERIEN | Tonnage

Baisse d'environ 11% du fret aérien à destination du Cameroun

Au cours de la période d'étude, le fret aérien global enregistre une diminution d'environ 6%. Il est passé de 4 612 tonnes au 2^e trimestre 2021 à 4 346 tonnes au 3^e trimestre 2021.

Tableau 10: Fret aérien à l'import par type de marchandises (en tonnes)

TYPE DE MARCHANDISES	T2 2021		T3 2021		Variation
	Tonnage	%	Tonnage	%	
COLIS DIVERS	1 600	68,3	1 327	63,6	-17,1%
PRODUITS DANGEREUX	173	7,4	195	9,4	12,7%
GROUPAGES	164	7,0	154	7,4	-6,1%
VIVRES	35	1,5	92	4,4	162,9%
PRODUITS PHARMACEUTIQUES	94	4,0	62	3,0	-34,0%
COLIS DIPLOMATIQUES	26	1,1	57	2,7	119,2%
AUTRES	249	10,6	198	9,5	-20,5%
TOTAL	2 341	100	2 085	100	-10,9%

Source : ADC

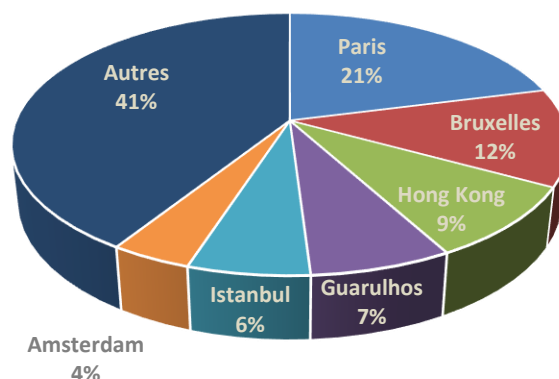
Sur la période d'étude, les marchandises importées par voie aérienne représentaient 48% du fret aérien global ; soit 3 points de moins qu'au trimestre précédent. Le fret aérien import recule de 10,9%. Il est passé de 2 341 tonnes au 2^e trimestre 2021 à 2 085 tonnes au 3^e trimestre 2021.

Les principales marchandises composant le fret aérien import ont quasiment conservé leur classement selon leur poids. Les Colis Divers (63,6%) gardent la première place, suivis des Produits Dangereux (9,4%). Les marchandises en groupage (7,4%) demeurent à la 3^e place du classement. Les Vivres (4,4%) qui au trimestre précédent occupaient la 5^e place, avancent d'un pas au détriment des Produits Pharmaceutiques (3%). Les Colis Diplomatiques (2,7%) ferment le classement du Top 6 des marchandises importées par voie aérienne au cours du 3^e trimestre 2021.

De ces principaux types de marchandises importées par voie aérienne, les Vivres et les Colis Diplomatiques connaissent une augmentation exceptionnelle de leur tonnage. Ils ont presque doublé et affichent respectivement 92 tonnes et 57 tonnes au cours de la période d'étude. Les Produits Dangereux croissent de 12,7% et s'estiment à 195 tonnes au 3^e trimestre 2021.

La baisse la plus significative est enregistrée pour les Produits Pharmaceutiques (- 34%) qui affichent un tonnage de 62 au cours de la période d'étude. Les Colis Divers (1 327 tonnes) et les marchandises en groupage (154 tonnes) reculent respectivement de 17,1% et de 6,1%.

Les cargaisons importées par voie aérienne au cours du 3^e trimestre 2021 provenaient essentiellement des villes ci-après : Paris (21%), Bruxelles (12%), Hong Kong (9%), Guarulhos (7%), Istanbul (6%) et Amsterdam (4%).



FRET AERIEN | Tonnage

Stabilité du fret aérien en partance du Cameroun (2 261 tonnes)

Tableau 11: Fret aérien export par type de marchandises (en tonnes)

TYPE DE MARCHANDISES	T2 2021		T3 2021		Variation
	Tonnage	%	Tonnage	%	
VIVRES	1 950	85,9	1 951	86,3	0,1%
COLIS DIVERS	212	9,3	215	9,5	1,4%
FLEURS	21	0,9	24	1,1	14,3%
PRODUITS PHARMACEUTIQUES	9	0,4	9	0,4	0,0%
PRODUITS DANGEREUX	1	0,0	7	0,3	600,0%
AUTRES	78	3,4	55	2,4	-29,5%
TOTAL	2 271	100	2 261	100	-0,4%

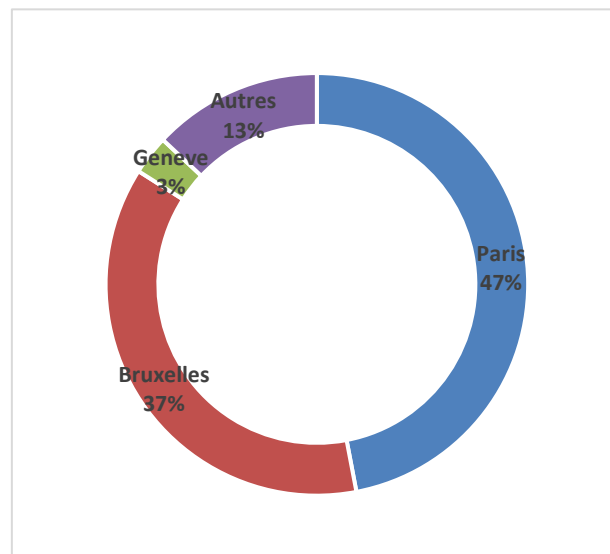
Source : ADC

Au cours du 3^e trimestre 2021, les exportations camerounaises par voie aérienne représentaient 52% du fret global aérien ; soit 3 points de plus qu'au cours du trimestre précédent. Sur la période d'étude le fret aérien export (- 0.4%) a connu un recul assez faible. Il s'évalue à 2 261 tonnes

Le classement selon le poids des principaux types de marchandises constituant les exportations aériennes n'a connu aucun changement au cours du 3^e trimestre 2021. Les Vivres gardent la première place avec une part égal à 86,3%. Les Colis Divers avec une contribution de 9,5% se maintiennent à la deuxième place. Les Fleurs (0,9%) restent à la 3^e position suivis des Produits Pharmaceutiques (0.4%) et des Produits Dangereux (0,3%).

Au cours du 3^e trimestre 2021, Aucune des catégories figurant dans le top 5 des marchandises expédiées par voie aérienne n'a connu une diminution de son tonnage. Les Vivres (1 951 tonnes) et les Produits Pharmaceutiques (9 tonnes) conservent leur tonnage. Les Produits Dangereux passent de 1 tonne au 2^e trimestre 2021 à 7 tonnes au 3^e trimestre 2021 ; c'est l'augmentation la plus significative. Les Colis Divers sont passés de 212 à 215 tonnes ; soit une augmentation de 1,4%. Les Fleurs exportées par voies aérienne s'estiment à 24 tonnes ; traduisant une hausse de 14,3%

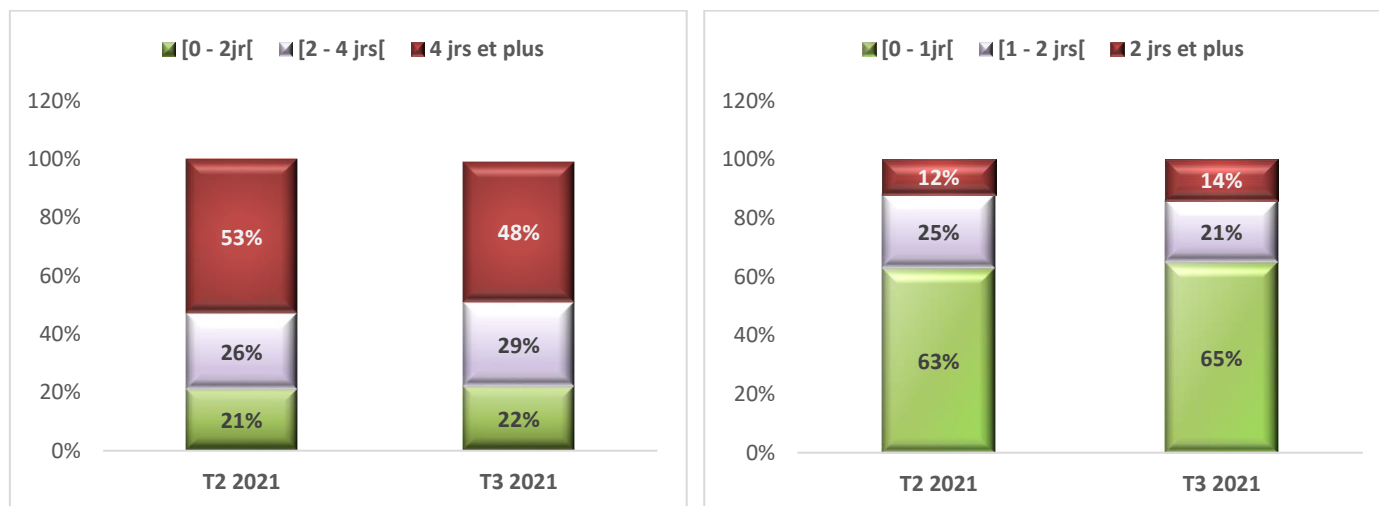
Les cargaisons exportées par voies aériennes au cours du 3^e trimestre 2021 étaient principalement destinées aux villes ci-après : Paris (47%), Bruxelles (37%) et Genève (3%).



FRET AERIEN | Délais de passage aéroportuaire

Stabilité du délai moyen de passage aéroportuaire, 5 jours à l'import et 1 jour à l'export

Graphique 8 : Répartition du fret selon le délai de passage aéroportuaire



IMPORT

Source : ADC

Au cours de la période d'étude, le délai moyen de passage des cargaisons importées par voie aérienne dans les magasins aéroportuaires était de 5 jours comme au trimestre précédent. Le 2^e trimestre 2021 présentait les pires délais de passage aéroportuaires. En effet, au cours de ce trimestre, 53% des cargaisons importées ont séjourné au plus 2 jours dans les magasins aéroportuaires ; soit 5 points de plus qu'au 3^e trimestre 2021. En outre, 25% des cargaisons sorties au cours du 3^e trimestre 2021 avaient séjourné au moins 5 jours contre 7 jours pour le compte du 2^e trimestre 2021.

L'analyse mensuelle révèle qu'au cours de chaque mois du 3^e trimestre 2021, il fallait en moyenne 5 jours pour faire sortir sa cargaison des magasins aéroportuaires. En outre, le mois de septembre présentait les meilleurs records du trimestre. En effet, au cours de ce mois, 25% des cargaisons sorties avaient séjourné au plus 2 jours ; et 44% avaient séjourné au moins 4 jours dans les magasins aéroportuaires. Le mois de juillet s'affiche comme celui ayant les pires records. En effet, 53% des cargaisons sorties durant cette période avaient séjourné au moins 4 jours et seulement 19% avaient séjourné au plus 2 jours.

EXPORT

S'agissant des marchandises exportées, au cours du 3^e trimestre 2021 leur délai moyen de passage aéroportuaire était d'une journée comme au trimestre précédent. Par ailleurs, 65% des cargaisons exportées ont été embarquées le jour de leur arrivée à l'aéroport ; soit 2 points de plus qu'au 2^e trimestre 2021. Pour les cargaisons ayant séjourné au moins 2 jours dans les magasins aéroportuaires avant leur embarquement, on note une proportion de 14% pour le compte de la période d'étude ; soit 2 points de plus qu'au 2^e trimestre 2021.

L'examen mensuel du délai de passage aéroportuaire à l'export révèle que durant chaque mois du trimestre, les cargaisons étaient en moyenne expédiées un jour après leur arrivée au terminal aéroportuaire. Cependant, l'analyse des courts et longs délais montre que le mois de septembre affichait les meilleurs records tandis que les mauvaises performances étaient enregistrées au cours du mois d'août. Au cours du mois de septembre, 70% des cargaisons ont été expédiées le jour même de leur arrivée au terminal ; contre 63% pour le mois d'août. En outre, 11% des colis ont attendus au moins 2 jours avant d'être expédié au cours du mois de septembre ; soit 6 points de moins qu'en août.

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

- 👍 (RTC)
- 👍 Comité National de Facilitation des Echanges (CONAFE)
- 👍 Régie du Terminal à Conteneurs (RTC)
- 👍 Terminal Mixte Fruitier Douala (TMFD)
- 👍 Aéroports Du Cameroun (ADC)
- 👍 Société Camerounaise d'Opérations Maritimes (SOCOMAR)

DIRECTEUR DE PUBLICATION :

Auguste MBAPPE PENDA

REDACTEUR EN CHEF :

Alex NKONDJE EKENGLO

EQUIPE DE REDACTION :

Hermann NGASSA NKENGNE

Franck Joseph BION

Line Chimène GUEYITOH FONKOU

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

|| 3^e Trimestre 2021



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 / 233 33 21 38