

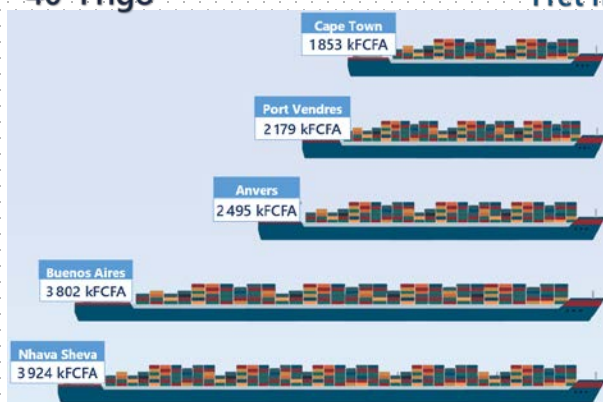


NOTE DE CONJONCTURE

N° 041

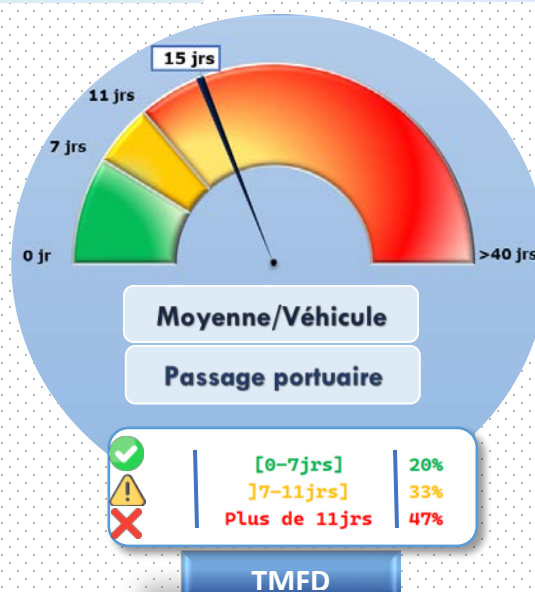
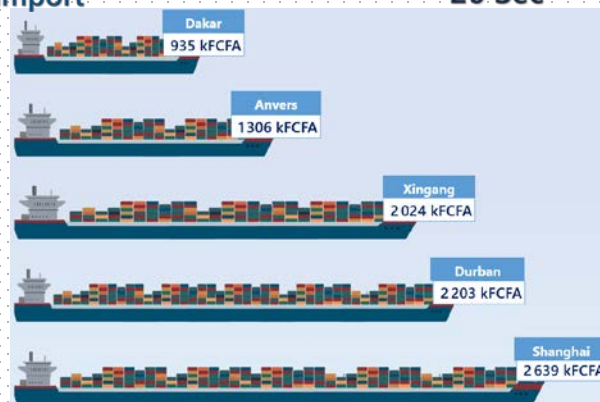
4^E TRIMESTRE 2024

40' Frigo



Frêt moyen à l'import

20'Sec



SOMMAIRE

AVANT PROPOS	2
DOSSIER : Convention entre le Tchad et la Guinée Equatoriale sur le transit des marchandises - IMPACT POUR LE CAMEROUN	3
COÛT DE TRANSPORT MARITIME À L'IMPORT	6
Coût de Transport Maritime d'un Conteneur 20' frigorifique.....	6
Coût de Transport Maritime d'un Conteneur 20' Sec.....	6
Coût de Transport Maritime d'un Conteneur 40' Frigorifique	7
Coût de Transport Maritime d'un Conteneur 40' sec	8
Coût de Transport Maritime d'un véhicule	9
DELAIS DE PASSAGE PORTUAIRE DE MARCHANDISE	10
Délai de passage portuaire de véhicules	10
FRET AERIEN	4
Tonnage à l'Export	4
Tonnage à l'Import.....	13

AVANT PROPOS

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

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

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

Le dossier de ce numéro se penche sur l'impact pour le Cameroun, de la convention entre le Tchad et la Guinée Equatoriale sur le transit des marchandises. Il apparait clairement que cette convention représente une menace stratégique pour la position du

Cameroun comme hub logistique sous-régional. Toutefois, une telle démarche des pays voisins devrait amener le Cameroun à revoir tout son dispositif de passage des marchandises dans ses ports et sur les corridors. Cette évaluation doit déboucher sur des réformes et mesures incitatives visant à réduire les coûts, les délais ainsi que les tracasseries afin d'améliorer la qualité des infrastructures et des services sur nos plateformes logistiques.

L'analyse de l'évolution des principaux indicateurs en matière de transport de marchandises révèle que le séjour moyen des véhicules d'occasion importés au parc TMFD au 4^e trimestre 2024 s'est établi à 15 jours soit, un jour de plus qu'il y a un an.

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

Bonne lecture !

Auguste MBAPPE PENDA

Directeur Général

DOSSIER : Convention entre le Tchad et la Guinée Equatoriale sur le transit des marchandises - IMPACT POUR LE CAMEROUN

Le Tchad et la Guinée Équatoriale ont signé le 13 décembre 2024 à Malabo, une Convention sur le transport et le transit des marchandises à destination ou en provenance du Tchad via les ports de la Guinée Equatoriale. Cette convention marque un tournant stratégique pour le commerce extérieur de la Sous-région, avec des implications notables pour le Cameroun.

CONTENU DE LA CONVENTION

La convention entre le Tchad et la Guinée Équatoriale d'une durée de cinq ans éventuellement renouvelables, établit les conditions d'utilisation des infrastructures portuaires de Bata et d'Ebibeyin pour le transport et le transit des marchandises à destination ou en provenance du Tchad.

S'agissant des engagements des parties, la République du Tchad devra orienter ses opérateurs économiques afin de faire transiter leurs marchandises à destination ou en provenance du Tchad par les ports de la Guinée Equatoriale. ***Cela signifie que tout le trafic maritime à destination ou en provenance du Tchad devra exclusivement transiter par les ports de la Guinée Equatoriale au détriment du Cameroun et tout autre pays.***

La République de Guinée Equatoriale pour sa part, s'engage à :

- garantir aux marchandises à destination ou en provenance du Tchad, le même traitement, les mêmes avantages et les mêmes tarifs applicables à tous les usagers de ses installations portuaires.
- mettre à la disposition du Tchad un espace de 30 hectares dédié au transit.

S'agissant de la répartition du fret, le transport terrestre des marchandises en transit entre la République du Tchad et la République de Guinée Equatoriale est assuré par les transporteurs habilités par les deux pays selon la clé de répartition suivante : 70% en faveur des transporteurs tchadiens et 30% pour les transporteurs équato-guinéens.

Notons que dans la convention entre le Tchad et le Cameroun signée en 1999, la répartition du fret prévoyait 65% pour le Tchad et 35% pour le Cameroun.

En ce qui concerne les itinéraires routiers de transit, les marchandises à destination ou en provenance du Tchad transitant via les ports équato-guinéens traverseront l'une des localités camerounaises suivantes : *Figuil, Yagoua et Kousseri.*

Cette volonté pour le Tchad de diversifier ses corridors logistiques traditionnellement dépendant du corridor Douala-Ndjamena fait suite à plusieurs difficultés soulevées par les opérateurs tchadiens sur ce corridor. Il s'agit notamment des problèmes logistiques, de la multiplicité des postes de contrôles et des tracasseries y relatives, de la dégradation de la route, de l'insécurité, des obstacles aux frontières et des délais observés au port de Douala.

IMPACT POUR LE CAMEROUN

Historiquement, le Cameroun à travers ses ports, a servi de principal point de transit maritime pour le Tchad, pays sans littoral, ainsi que pour la RCA. Cette position a conféré au Cameroun un rôle de leader logistique sous-régional, générant des revenus importants liés aux activités portuaires, douanières et de transport terrestre. La convention signée entre le Tchad et la Guinée Équatoriale pourrait avoir des impacts significatifs, principalement négatifs, pour le Cameroun.

1. Perte de parts de marché dans le transit de marchandises :

- **Diminution du volume de fret** : Le Tchad, cherchant à diversifier ses voies d'approvisionnement et d'exportation, pourrait réduire sa dépendance vis-à-vis du corridor de Douala/Kribi. Cela entraînerait une baisse des volumes de marchandises transitant par le territoire camerounais.
- **Concurrence accrue** : Les ports équato-guinéens deviendraient des concurrents directs pour le transit des marchandises tchadiennes, forçant le Cameroun à améliorer davantage ses services portuaires et la fluidité de ses corridors.

2. Impact économique et financier :

- **Baisse des recettes portuaires et des recettes douanières** : Il faut noter que le port de Kribi tire environ 25 % de ses recettes douanières du commerce tchadien.
- **Impact sur le secteur des transports terrestres** : Les transporteurs routiers camerounais qui acheminent les marchandises vers le Tchad verraient leur activité diminuer, entraînant des pertes d'emplois et de revenus dans ce secteur vital.
- **Impact sur les services connexes** : Les activités de transit stimulent d'autres services tels que les transitaires, les manutentionnaires, les entreprises de logistique, les banques et les assurances. Une baisse d'activité dans le transit affecterait tout cet écosystème.
- **Baisse de la fréquentation des Centres de vie du Conseil National des Chargeurs du Cameroun (CNCC)**. En effet, environ 25% des camions qui

séjournent au Centre de vie CNCC de la Dibamba transportent des marchandises en provenance ou à destination du Tchad.

3. Positionnement logistique et géostratégique :

Le Cameroun pourrait voir son rôle de hub logistique majeur pour les pays sans littoral d'Afrique Centrale s'éroder. Cette convention pourrait inciter d'autres pays à envisager des alternatives aux corridors traditionnels.

FACTEURS D'ATTENUATION

Cette convention représente certes, une menace stratégique pour la position du Cameroun comme hub logistique sous-régional, mais elle n'est pas sans défis pour le Tchad. En effet, l'absence d'un corridor terrestre entre le Tchad et la Guinée Équatoriale (sans passer par un pays tiers) pourrait limiter l'efficacité de cette alternative. De plus, le trajet via Bata ou Ebibeyin est plus long et complexe (plus de 2 000 km contre 1 800 km via Douala). Aussi, de façon opérationnelle, il peut paraître impossible de contraindre la totalité des chargeurs tchadiens à passer uniquement par la Guinée Equatoriale.

Toutefois, cette convention devrait impliquer la mise en place des politiques d'atténuation et de réajustement au Cameroun notamment par des réformes et mesures incitatives visant à réduire les coûts, les délais et les tracasseries et à améliorer la qualité des infrastructures et des services sur nos plateformes logistiques.

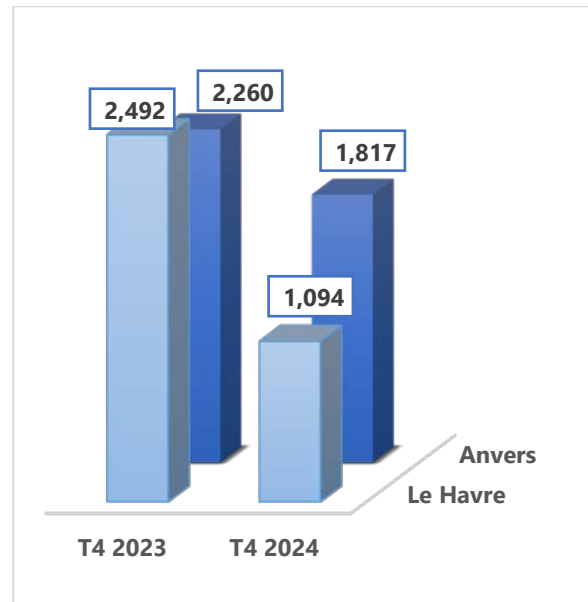
Parallèlement, un suivi minutieux doit être fait sur l'évolution des flux des marchandises en provenance ou à destination du Tchad passant par les ports camerounais et toutes les plateformes logistiques du Cameroun. Au CNCC, ce suivi sera fait aussi bien à travers les statistiques du Bordereau Electronique de Suivi des Cargaisons que sur l'évolution des statistiques de fréquentation des Centres de vie du CNCC.

COÛT DE TRANSPORT MARITIME À L'IMPORT

Coût de Transport Maritime d'un Conteneur 20' frigorifique

Le coût moyen de transport d'un conteneur 20' frigorifique au cours du 4^e trimestre 2024 a baissé dans les deux principaux ports d'embarquement. En effet, au port d'Anvers on a enregistré une baisse de 20% avec une valeur de 1,82 million de FCFA pour le compte du dernier trimestre de l'année 2024. Au port du Havre, le coût moyen de transport s'est établi à 1,09 million de FCFA ; soit une baisse de 56%. Toutefois, 25% des chargeurs ayant importées des marchandises dans des conteneurs 20' frigorifiques à partir du port du Havre ont dépensé plus de 2 millions de FCFA par conteneur au 4^e trimestre 2024.

Graphique 1: Coût moyen de transport maritime d'un 20' Frigo (en millier de FCFA)



Source : CNCC

Coût de Transport Maritime d'un Conteneur 20' Sec

Tableau 1: Coût moyen de transport maritime d'un 20' sec (en millier de FCFA)

PAYS	PORTS	T4 2023	T4 2024	Variation
Chine	Qingdao	1427	1629	14%
	Nansha	1266	1327	5%
	Shanghai	1577	2639	67%
	Ningbo	1258	1588	26%
	Xingang	1240	2 024	63%
EAU	Jebel Ali	1668	1444	-13%

PAYS	PORTS	T4 2023	T4 2024	Variation
Belgique	Anvers	1312	1306	-1%
France	Le Havre	1186	1095	-8%
Tunisie	Tunis	960	839	-13%
Côte d'Ivoire	Abidjan	1027	735	-28%
Afrique du Sud	Durban	1423	2 203	55%
Sénégal	Dakar	1195	935	-22%

Source : CNCC

Au 4^e trimestre 2024, les ports chinois affichent des hausses importantes en glissement annuel, particulièrement Shanghai avec une augmentation de 67% et Xiamen avec 63%. Avec des hausses notables de 14% et 26% respectivement, il a fallu en moyenne 1,6 million de FCFA pour transporter un conteneur 20' sec des

ports de Qingdao et Ningbo pour le Cameroun. Nansha affiche une augmentation plus modérée de 5%. Ces augmentations pourraient être attribuées à divers facteurs tels que la forte demande sur l'axe Asie-Afrique, les perturbations de la chaîne d'approvisionnement mondiale (comme

les tensions en Mer Rouge), ou l'augmentation des prix du carburant. Par contre, En Europe et en Afrique (sauf Afrique du Sud), le coût moyen de

transport d'un conteneur 20' sec à destination du Cameroun a diminué en glissement annuel au 4^e trimestre 2024.

Coût de Transport Maritime d'un Conteneur 40' Frigorifique

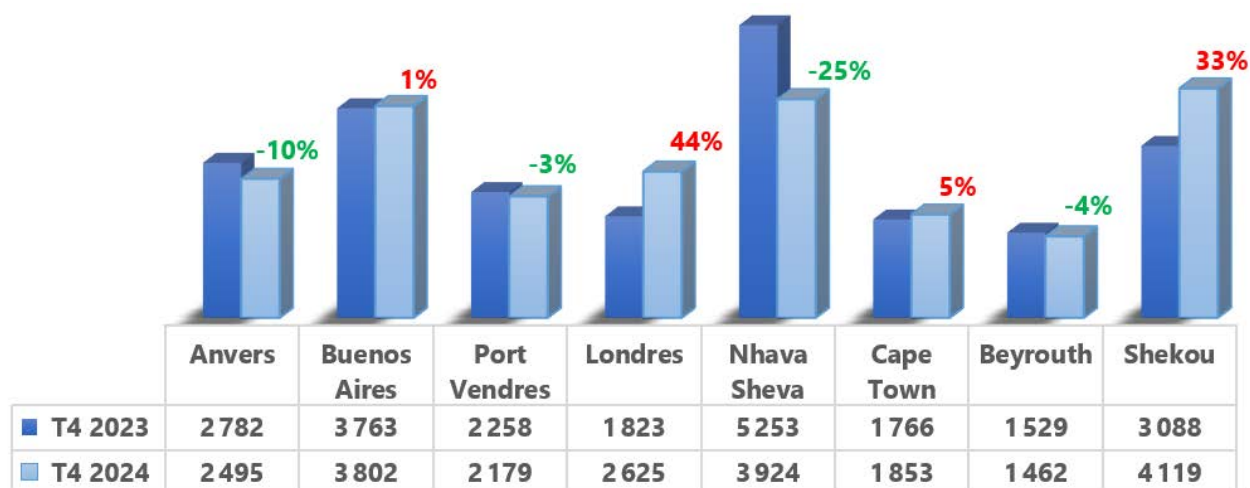
Au cours du 4^e trimestre 2024, le coût de transport des conteneurs 40' frigorifiques à destination du Cameroun a connu des variations diverses. Certains ports ont vu leurs coûts augmenter de manière notable, tandis que d'autres ont enregistré des baisses ou une relative stabilité.

S'agissant des hausses, les ports de Londres (Royaume-Uni) et de Shekou (Chine) à partir desquels il a fallu déboursier en moyenne 2,6 millions et 4,1 millions de FCFA respectivement, enregistrent les plus fortes augmentations, soit 44% et 33% respectivement. Par ailleurs, les prix pratiqués dans ces ports sont assez dispersés reflétant une fluctuation considérable des coûts.

Le port de Cape Town a également connu une augmentation en glissement annuel passant de 1,77 million de FCFA au 4^e trimestre 2023 à 1,85 million de FCFA au 4^e trimestre 2024. Toutefois, on note une certaine stabilité des prix pratiqués dans ce port au cours de la période sous revue.

S'agissant des diminutions, le port de Nhava Sheva enregistre la plus forte baisse, avec une diminution de 25% en glissement annuel au 4^e trimestre 2024. Cependant, on note des variations importantes des tarifs pratiqués au cours du trimestre. Cette dispersion des coûts de transport maritime est également observée dans les ports d'Anvers et Port Vendre bien qu'on y enregistre des diminutions des tarifs moyens respectivement de 10% et 3%.

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



Source : CNCC

Coût de Transport Maritime d'un Conteneur 40' sec

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

PAYS	PORTS	T4 2023	T4 2024	Variation	PAYS	PORTS	T4 2023	T4 2024	Variation
Côte d'Ivoire	Abidjan	1380	1334	-3%		Ningbo	1500	1475	-2%
USA	Baltimore	2047	2048	0,05%	Chine	Nansha	1551	1509	-3%
	New York	1798	2273	26%		Qingdao	1725	2696	56%
Canada	Montréal	1875	1956	4%	EAU	Jebel Ali	1839	2003	9%
Belgique	Anvers	1747	1866	7%	France	Le Havre	1226	1139	-7%

Source : CNCC

Au cours du 4^e trimestre 2024, le coût moyen de transport d'un conteneur 40' sec a légèrement baissé en glissement annuel dans le principal port d'embarquement africain. En effet, il fallait déboursier en moyenne 1,33 million de FCFA pour acheminer un conteneur 40' sec à partir du port d'Abidjan contre 1,38 million de FCFA 4^e trimestre 2023. De plus, 75% des chargeurs ayant utilisé ce type de conditionnement du port ivoirien pour le Cameroun ont dépensé au plus 1,46 million de FCFA.

Le coût moyen de transport dans les principaux ports d'embarquement asiatiques a connu des variations diverses. Avec des baisses en glissement annuel respectivement de 2% et 3%, le coût moyen de transport d'un 40' sec à partir des ports de Ningbo et Nansha est de 1,5 million de FCFA au 4^e trimestre 2024. Par contre, aux ports de Qingdao et de Jebel Ali, le coût moyen de transport d'un conteneur 40' sec à destination du Cameroun au cours du 4^e trimestre 2024 a augmenté respectivement de 56% et 9%.

Au niveau des principaux ports européens d'embarquement des conteneurs 40' sec, il fallait dépenser en moyenne respectivement 1,87 million et 1,14 million de FCFA pour embarquer ce type de conteneur à partir des ports d'Anvers et du Havre au 4^e trimestre 2024. La moitié des chargeurs ayant utilisé ce type de conditionnement à partir du port d'Anvers a dépensé moins de 1,8 million de FCFA pour importer un 40' sec. Malgré une baisse du coût moyen de transport au port du Havre, les tarifs y pratiqués sont assez dispersés les uns des autres au cours de la période.

En Amérique, la tendance est à la hausse. En effet, les ports de New York (2,27 millions de FCFA) et Montréal (1,96 million de FCFA) ont vu leur coût moyen de transport augmenter de 26% et 4% respectivement. Par ailleurs, les tarifs pratiqués sont plus dispersés au port de New York par rapport au port de Montréal.

Coût de Transport Maritime d'un véhicule

Graphique 3 : Coût moyen de transport maritime d'un véhicule de tourisme et de transport en commun (en millier de FCFA)



Source : CNCC

Dans les deux principaux ports d'embarquement des véhicules de tourisme à destination des ports de Kribi et Douala, le coût moyen de transport a connu une légère variation au cours du 4^e trimestre 2024. En effet, au port d'Anvers,

le coût moyen de transport d'un véhicule de tourisme est passé de 313 000 à 305 000 FCFA, soit une baisse de 2% en glissement annuel. Au port de Hambourg, il se situe à 453 000 FCFA correspondant à une augmentation de 1%. S'agissant du

coût de transport d'un Pickup, les chargeurs ont versé en moyenne la somme de 367 000 FCFA soit une baisse d'environ 10% en glissement annuel. Les tarifs y pratiqués sont assez dispersés ; 50% des Pickups importés à partir du port Belge ont coûté moins de 197 000 FCFA en termes de fret maritime. Au port de Hambourg le coût moyen de transport d'un Pickup s'élève à 525 000 FCFA soit

une progression de 1% en glissement annuel. S'agissant des importations des Minibus, les chargeurs disent avoir déboursé au 4^e trimestre 2024, en moyenne, 311 000 FCFA pour acheminer un minibus à partir du port d'Anvers et 525 000 FCFA à partir du port de Hambourg.

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

	PAYS	PORTS	T4 2023	T4 2024	Variation	Quartile 1	Quartile 2	Quartile 3
CAMIONS								
	Belgique	Anvers	1842	1812	-2%	984	1968	2 540
	Allemagne	Hambourg	1795	2143	19%	1968	2 038	2 518
AUTRES LOURDS								
	Belgique	Anvers	3 588	2 941	-18%	2 255	2 624	4 191
	Allemagne	Hambourg	2 132	5 559	161%	2 624	3 393	9 659

Source : CNCC

Le coût moyen de transport des camions et des autres engins lourds a connu des variations opposées au 4^e trimestre 2024 dans les principaux ports d'embarquement.

En effet, le coût moyen de transport des camions et des autres engins lourds a baissé au port d'Anvers au cours de la période. Il passe de 1,84 à 1,81 million de

FCFA pour les camions et de 3,59 à 2,94 millions de FCFA pour les autres engins lourds.

Par contre au port d'Hambourg, le coût moyen de transport a augmenté au cours de la période pour les camions (19%) et autres engins lourds (161%).

DELAIS DE PASSAGE PORTUAIRE DE MARCHANDISE

Délai de passage portuaire de véhicules

Au 4^e trimestre 2024, le délai moyen de passage des véhicules au parc TMFD se situait à 15 jours soit un jour de plus que le délai moyen observé au 4^e trimestre 2023. Par ailleurs, on note une baisse de la proportion de véhicules importés sortis du parc TMFD et ayant passé

au plus 11 jours (c'est-à-dire sans être exposés aux pénalités liées au stationnement prolongé et surestaries). En effet, elle est évaluée à 53% au 4^e trimestre 2024, soit 12 points de moins qu'au 4^e trimestre 2023.

Tableau 4 : Délai de passage portuaire des véhicules au parc automobile TMFD (en jours)

	oct-23	nov-23	déc-23	T4 2023	oct-24	nov-24	déc-24	T4 2024
Moyenne	12,9	15,3	14,5	14,2	13,8	15,0	16,4	15,0
Variation					7%	-2%	13%	6%
1^{er} Quartile	4	6	4	6	8	9	9	9
2^e Quartile	9	10	10	10	11	12	11	11
3^e Quartile	15	18	18	17	16	18	19	17
Au plus 11 jrs	66%	62%	67%	65%	60%	49%	50%	53%

Source : Terminal Mixte Fruitier de Douala (TMFD)

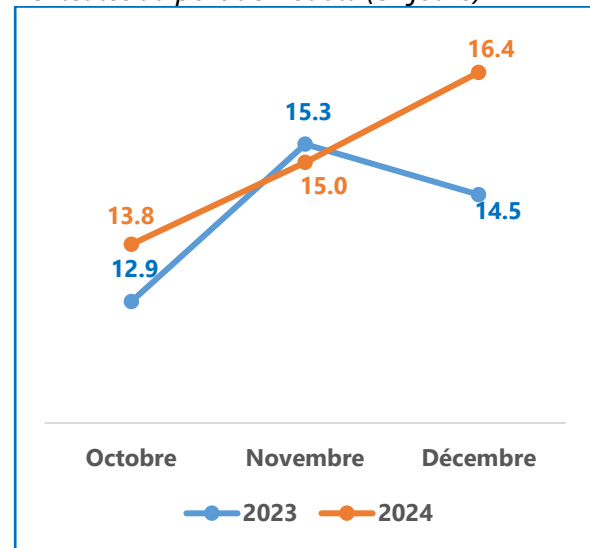
L'analyse mensuelle permet de constater que le 4^e trimestre 2023 affiche une meilleure performance en termes de séjour des véhicules au parc TMFD comparativement au 4^e trimestre 2024.

Au mois d'octobre 2024, les chargeurs mettaient en moyenne 14 jours pour faire sortir leurs véhicules du parc TMFD, soit 1 jour de plus un an auparavant. Au cours de ce mois, 3 chargeurs sur 4 ont indiqué avoir pu remplir toutes les formalités d'enlèvement de leurs véhicules en au plus 16 jours.

Au mois de novembre 2024, 50% des véhicules sortis avaient séjourné au plus 12 jours au parc TMFD. Par ailleurs, on note une certaine stabilité du délai moyen de passage des véhicules de comparativement au mois de novembre 2023.

Au mois de décembre 2024, on enregistre un rallongement du délai moyen de passage des véhicules de 2 jours comparativement au mois de décembre 2023.

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



Source : TMFD

FRET AERIEN

Au cours du 4^e trimestre 2024, le fret aérien global s'est établi à 3 754 tonnes, soit une hausse de 1% en glissement annuel.

Tonnage à l'Export

Tableau 5 : Fret aérien à l'export par type de marchandises (en tonnes)

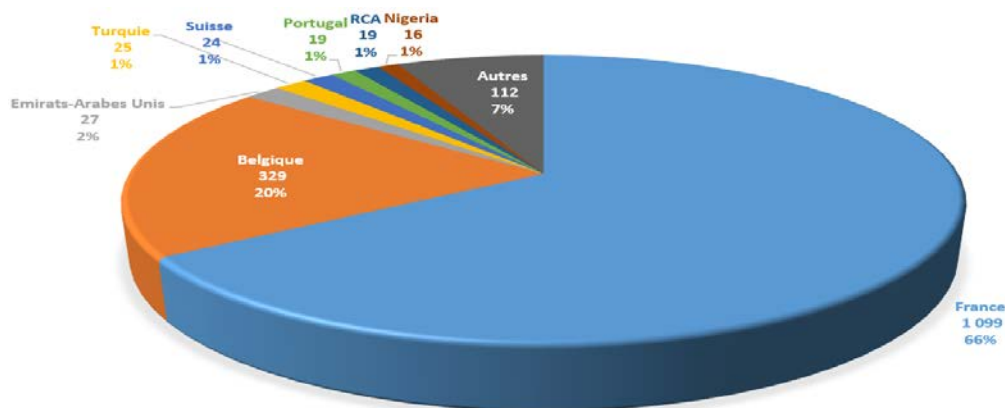
Produits exportés	T4 2023		T4 2024		Variation
	Tonnage	%	Tonnage	%	
Denrées alimentaires	1331	86%	1451	87%	9%
Fleurs	29	2%	28	2%	-4%
Objets d'art et d'artisanat	32	2%	26	2%	-20%
Courriers	4	0%	12	1%	181%
Effets personnels	11	1%	11	1%	8%
Produits pharmaceutiques	11	1%	11	1%	-2%
Autres	124	8%	131	8%	6%
TOTAL	1542	100%	1670	100%	8%

Source : CNCC

Au 4^e trimestre 2024, les exportations camerounaises par voie aérienne représentaient 44% du fret global aérien soit 2 points de plus qu'au 4^e trimestre 2023. Sur la période d'étude le fret aérien export a progressé de 8% pour 1 670 tonnes. Les denrées alimentaires demeurent les principales marchandises exportées par voie aérienne, 87% du fret sortant soit 1 451 tonnes. Les fleurs (2%) et les objets d'art et d'artisanat (2%)

occupent les 2^e et 3^e places. Les cargaisons camerounaises exportées par voies aériennes au cours du 4^e trimestre 2024 avaient deux principales destinations : la France (66%) et la Belgique (20%). Les principaux pays de destination en Afrique étaient la RCA (1%), le Nigéria (1%), le Kenya (0,3%) et le Tchad (0,3%).

Graphique 5 : Fret aérien à l'export par pays de destination (en %)



Source : CNCC

Tonnage à l'Import

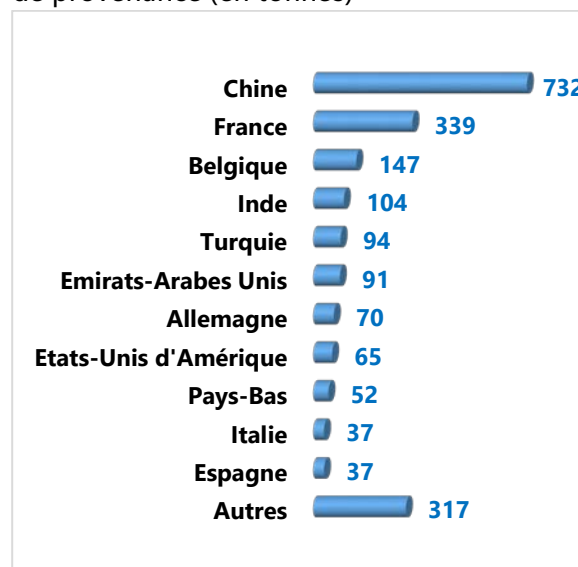
Tableau 6 : Fret aérien à l'import par type de marchandises (en tonnes)

Produits importés	T4 2023		T4 2024		Variation
	Tonnage	%	Tonnage	%	
Colis divers	1118	52%	1155	55%	3%
Articles d'habillement/Tissus/pagnes	475	22%	436	21%	-8%
Pièces de rechanges	187	9%	208	10%	11%
Produits pharmaceutiques	211	10%	83	4%	-61%
Matériel médical	82	4%	76	4%	-7%
Denrées alimentaires	65	3%	66	3%	2%
Colis diplomatiques	20	1%	60	3%	202%
TOTAL	2157	100%	2 084	100%	-3%

Source : CNCC

Le fret aérien import est passé de 2 157 tonnes au 4^e trimestre 2023 à 2 084 tonnes au 4^e trimestre 2024 soit une baisse de 3%. Les principales marchandises composant le fret aérien import sont : Les Colis Divers (55%) suivis des Articles d'habillement/Tissus/pagnes (21%), des pièces de rechange (10%) et des produits pharmaceutiques (4%). Ces différents produits importés par voie aérienne au 4^e trimestre 2024 provenaient principalement de la Chine (35%), la France (16%), la Belgique (7%), l'Inde (5%), la Turquie (4%), et les Emirats Arabes Unis (4%).

Graphique 6 : Fret aérien à l'import par pays de provenance (en tonnes)



Source : CNCC