



NOTE DE CONJONCTURE || 1^{er} Trimestre 2014



AVANT - PROPOS DU DIRECTEUR GENERAL → P2

CONJONCTURE NATIONALE → P3

NAVIRE → P4

P4 – Types de navires ayant accosté

P5 – Tonnage par type de navires

P6 – Attente / Séjour moyen des navires

P7 – Rendement journalier moyen

COUT DE TRANSPORT MARITIME → P8

P8 – Conteneurs

P13 – Véhicules

DELAIS DE PASSAGE PORTUAIRE DE MARCHANDISES → P15

P15 – Evolution

FRET FERROVIAIRE → P16

P16 – Tonnage

P18 – Coût de transport

P20 – Carte du réseau ferroviaire



« Des chiffres pour comprendre l'évolution et mieux anticiper »

Encadrer les chargeurs dans leurs activités est une mission fondamentale du Conseil National des Chargeurs du Cameroun (CNCC). Cette mission se traduit sur le terrain par des actions concrètes, notamment la formation et l'information. Celles-ci apportent aux chargeurs des renseignements utiles pour leur environnement d'affaires, à savoir les activités liées à l'import et à l'export au port de Douala, actuellement principale porte d'entrée et de sortie des marchandises au Cameroun.

Le transport des marchandises par mer représente près de 90% des échanges commerciaux mondiaux, ce chiffre se situant à au moins 95% du commerce extérieur du Cameroun. Le transport maritime est fortement soutenu au Cameroun par les opérations de pré et de post acheminement terrestre qui permettent de desservir aussi bien l'intérieur du pays que les pays voisins sans littoral, en l'occurrence le Tchad et la RCA. Cette chaîne logistique des transports concourant de manière significative au commerce extérieur du Cameroun, il est fort

opportun de disposer d'un instrument d'observation dont le but est de renseigner régulièrement sur l'évolution des données et conditions de l'ensemble de la chaîne. La **Note de Conjoncture** se présente donc comme un instrument destiné à jouer ce rôle et, partant, se veut un outil d'aide à la décision pour les pouvoirs publics.

Pour son premier numéro publié, la **Note de Conjoncture** présente une photographie du commerce extérieur du Cameroun à travers l'évolution chiffrée des mouvements des navires accostant au port de Douala, des coûts de transport maritime et des délais de passage portuaire de marchandises. Le fret ferroviaire n'est pas en reste à travers son tonnage et ses coûts à travers l'étendue du territoire.

Auguste MBAPPE PENDA

CONJONCTURE NATIONALE

Activité économique

Au Cameroun, la croissance enregistrée en 2012 s'est consolidée en 2013. Selon les chiffres publiés par l'Institut National de la Statistique (INS), le PIB a connu une croissance de 5,4% en 2013 contre 4,6% en 2012.

L'analyse trimestrielle montre qu'au quatrième trimestre de 2013, l'économie nationale a continué dans sa dynamique positive avec une croissance de 2,3% contre 1,7% le trimestre précédent. Ce résultat découle des performances agrégées enregistrées dans le secteur primaire (croissance de 1,3% contre 1,2% le trimestre précédent), le secteur secondaire (croissance de 1,4% contre 2,9% le trimestre précédent) et le secteur tertiaire (croissance de 2,7% contre 1,6% le trimestre précédent).

La progression trimestrielle enregistrée par le secteur primaire est soutenue principalement par l'accroissement des activités du sous secteur de l'agriculture des produits vivriers (1,6%), ainsi que par le regain d'activités du sous secteur de l'agriculture industrielle et d'exportation (1,1%).

Le résultat du secteur secondaire est induit principalement par les performances enregistrées dans les sous secteurs Industries extractives (7,0%), Bâtiments et travaux publics (1,7%), Electricité eau et gaz (1,1%).

L'évolution trimestrielle des activités du secteur tertiaire est principalement le fruit des évolutions des activités des sous secteurs Transports, entrepôts et télécommunications (6,8%), Commerce, hôtels et restaurants (2,1%), Banques et organismes financiers (0,7%).

Par ailleurs, il découle de la note sur l'évolution de l'inflation au premier trimestre 2014 également publiée par l'INS, que les prix des produits à la consommation finale des ménages ont augmenté de 1,3% au cours du premier trimestre 2014 par rapport au même trimestre de l'année 2013. Cette hausse était de 2,6% il y a un an. Sur les douze dernier mois, elle est de 1,7%.

Cette tendance provient en grande partie du renchérissement des prix des produits alimentaires (2,9%), de la progression des prix des boissons alcoolisées et tabacs (3,3%) et de ceux des biens et services de logement, eau, électricité et autres combustibles (2,5%).

Secteur du transport maritime

Au premier semestre 2014, les échanges commerciaux entre le Cameroun et le reste du monde effectués par voie maritime et ayant transité au port de Douala ont enregistré une progression du volume global (hors pétrole brut) de l'ordre de 11% en glissement annuel. Le volume de ces échanges est de 4 908 138 tonnes au cours du semestre. Il était de 4 414 005 tonnes au premier semestre de l'année 2012.

L'offre de transport de la période a été assurée par 1 711 navires, dont 619 sur le long cours et 1 092 sur le cabotage, contre 1 539 navires au 1^{er} semestre de l'année 2012, soit 576 sur le long cours et 963 sur le cabotage.

Les armateurs qui se sont le plus distingués au cours de ce semestre sont: SEA TANKER, MSC MEDITERRANEE, MAERSK LINE, CHINA OCEAN SHIPPING COMPANY, SOCIETE NAVALE CHARGEURS DELMAS, SAFMARINE & CMBT LINE, SETAF SAGEC.

La Chine est le premier partenaire du Cameroun au 1^{er} semestre de l'année 2013, avec un accroissement des échanges de 35% en glissement annuel. Ce trafic représente 22% du trafic global de la période, contre 18% au 1^{er} semestre de l'année 2012. Elle est suivie par l'Espagne, la France, la Belgique et la Turquie.

Les principaux produits embarqués sont : le Bois en grumes qui représente 35% du volume total des marchandises embarquées cette période : le Bois débités (25% du volume total embarqué), la banane (12% du volume total embarqué), le cacao (8% du volume total embarqué) et le coton (7% du volume total embarqué).

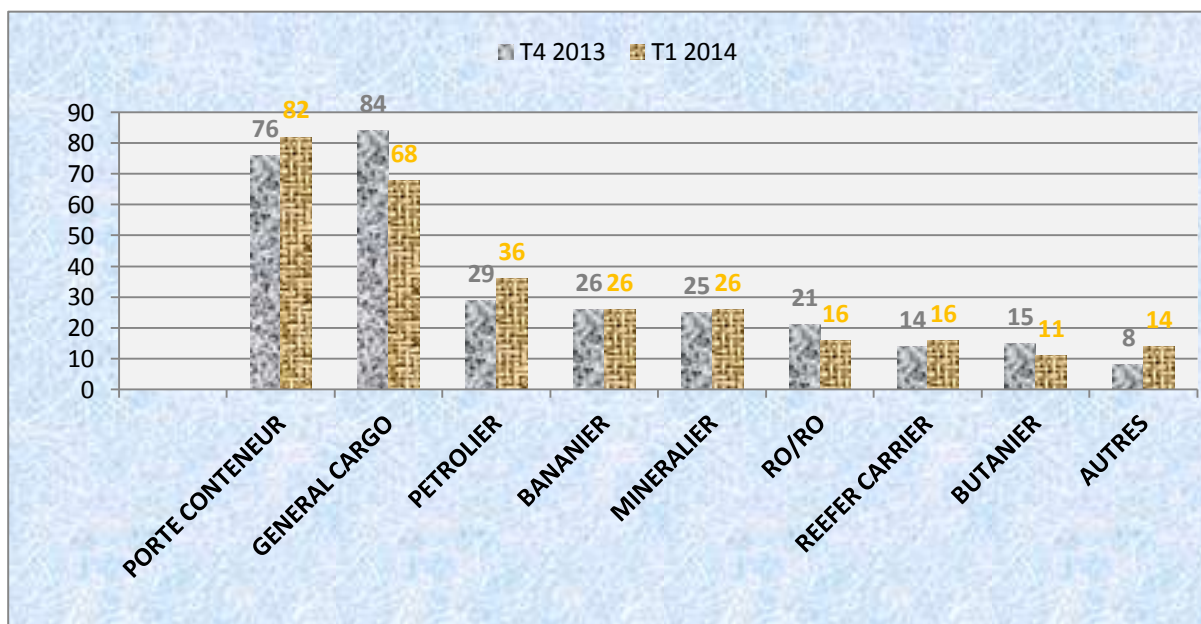
Au premier semestre 2013, le Ciment ainsi que les Hydrocarbures et Dérivés représentent les plus importants volumes des produits débarqués au port de Douala. Les entrées des denrées alimentaires telles que le Riz et le Poisson congelé enregistrent une hausse substantielle à l'opposé du Blé et du Sel dont le volume connaît une baisse

NAVIRE | Types de Navires ayant accosté

Baisse de 19% des cargos polyvalents contre une hausse de 8% des porte-conteneurs

Le nombre de navires ayant fréquenté le port de Douala au cours du 1^{er} trimestre 2014 est resté relativement stable par rapport au 4^e trimestre 2013 ; soit 295 contre 298. Cette relative stabilité contraste avec le tonnage de ces bâtiments qui passe de 2.698 millions à 2.421 millions de tonnes ; équivalent à une baisse de 10.3% ; avec une réduction d'environ 30% pour les cargaisons exportées contre 5% pour celles importées.

Graphique : Nombre de navires par type au port de Douala entre le 4^e trimestre 2013 et le 1^{er} trimestre 2014



Source : PAD

Huit types de navires constituent 97% des bâtiments qui touchent le port de Douala. Les porte-conteneurs et les cargos polyvalents sont les plus importants. Ils représentent un peu plus de la moitié de ces navires. Les pétroliers, bananiers et minéraliers ont une part qui tourne autour de 10% chacun. Les rouliers, butaniers et les navires frigorifiques représentent chacun 5%.

Le port de Douala connaît d'autres types de navires bien que leur pourcentage soit faible.

Il s'agit entre autres des chimiquiers, pinardiers et bitumiers.

On note qu'au cours des deux trimestres étudiés, les porte-conteneurs ont augmenté de 8%, prenant ainsi la première place aux cargos polyvalents qui connaissent un recul d'environ 20%.

Par ailleurs, le nombre de pétroliers croit de 8% tandis que celui des rouliers et des butaniers baisse de 24% et 27% respectivement.

NAVIRE | Tonnage par type de Navires

Baisse de 10.3% du tonnage total avec un recul de 33.2% pour ce qui est des cargos polyvalents

Tableau : Tonnage par type de navires (en milliers de tonnes)

	T4 2013	Pourcentage	T1 2014	Pourcentage	Variation
PORTE CONTENEUR	838,9	31,1	768,9	31,8	-8,3%
GENERAL CARGO	942,2	34,9	629,0	26,0	-33,2%
MINERALIER	422,0	15,6	425,4	17,6	0,8%
PETROLIER	252,9	9,4	338,5	14,0	33,8%
BANANIER	83,9	3,1	86,6	3,6	3,2%
RO/RO	72,3	2,7	57,1	2,4	-21,1%
CHIMIQUIER	18,1	0,7	40,4	1,7	123,6%
REEFER CARRIER	27,9	1,0	30,7	1,3	10,0%
BUTANIER	19,7	0,7	14,2	0,6	-27,9%
AUTRES	19,5	0,7	30,3	1,3	55,3%
Total	2 697,6	100	2 421	100	-10,3%

Source : PAD

Les porte-conteneurs et les cargos polyvalents transportent chacun autour de 32% de la cargaison totale enregistrée au port de Douala. Pour ces deux types de bâtiments, on note des valeurs autour de 900 000 tonnes au 4^e trimestre 2013, alors qu'au 1^{er} trimestre 2014 on enregistre 769 000 tonnes pour les porte-conteneurs et 629 000 tonnes pour les cargos polyvalents. Ce qui correspond à une baisse respective de 8.3% et de 33.2%.

Trois principales raisons justifient cette baisse. La première réside dans le fait qu'en général les échanges commerciaux sont plus denses durant le dernier trimestre de l'année. Par ailleurs, la baisse du rendement du terminal à conteneurs liée aux opérations de maintenance des portiques ainsi que le rallongement de la durée d'attente au port de Douala, qui a poussé certains navires à décharger leurs cargaisons dans les ports voisins, ont également contribué à la réduction du flux de marchandises entre le Cameroun et l'extérieur.

Les minéraliers et pétroliers contribuent à hauteur de 17% et 12% respectivement sur le tonnage total.

Au cours de la période d'étude, les produits pétroliers ont connu une hausse de 34% ; passant de 253 000 tonnes à 338 500 tonnes, tandis que le tonnage des minéraliers est resté stable, environ 425 000 tonnes.

L'augmentation la plus importante est celle des chimiquiers qui a plus que doublé, passant de 18 100 à 40 400 tonnes. Cette forte progression est en partie expliquée par l'importation des insecticides et engrais nécessaires dans la pratique d'activités agricoles.



NAVIRE | Attente / Séjour par type de Navires

L'attente des navires transportant les conteneurs frigorifiques passe d'une journée et demie à 4 jours et demi.

Tableau : Attente moyenne par type de navires (en heures)

	T4 2013	T1 2014	Variation
BANANIER	1,82	5,27	189,6%
BUTANIER	6,69	8,09	20,9%
PETROLIER	20,16	19,51	-3,2%
CHIMIQUE	36,84	20,81	-43,5%
RO/RO	36,16	28,63	-20,8%
PORTE CONTENEURS	67,84	76,49	12,8%
GENERAL CARGO	121,44	76,88	-36,7%
MINERALIER	125,05	145,02	16,0%
REEFER CARRIER	36,96	111,53	201,8%

Source : PAD

Les bananiers possèdent l'attente moyenne la plus courte à la bouée de base (2 heures pour le 4^e trimestre 2013 contre 5 heures pour le 1^{er} trimestre 2014) ainsi que le séjour moyen à quai le plus bref (un jour et demi).

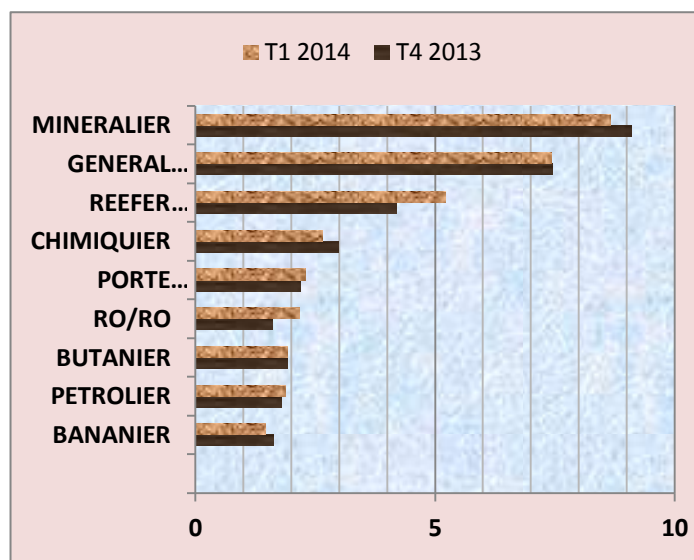
Les cargos polyvalents et les minéraliers ont en moyenne la plus longue attente à la bouée de base (5 jours au 4^e trimestre 2013 contre 3 jours et 5 heures pour le 1^{er} trimestre 2014). Il en est de même pour le séjour à quai qui est en moyenne d'une semaine pour les cargos polyvalents et de 9 à 10 jours pour les minéraliers.

Les butaniers (7 heures) et les pétroliers (20 heures) font moins d'une journée à la bouée de base et séjournent environ 2 jours à quai.

Les rouliers durent en moyenne 32 heures à la bouée de base et les porte-conteneurs 72 heures ; leur séjour moyen à quai, presque identique au 4^e trimestre 2013, est en moyenne de 2 jours et 5 heures.

Le contraste le plus remarquable est celui de l'attente

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



Source : PAD

moyenne à la bouée de base des navires frigorifiques qui est passée d'une journée et demi au 4^e trimestre 2013 à 4 jours et demi au 1^{er} trimestre 2014 alors que la durée moyenne à quai n'a connu qu'un écart d'un jour (4 jour pour le 4^e trimestre 2013 contre 5 jours pour le 1^{er} trimestre 2014). Vu que le nombre de navires frigorifiques n'a pas connu une forte variation au cours de cette période, cette longue attente se justifie essentiellement par la congestion du parc à conteneurs et notamment la partie conteneurs frigorifiques qui est en surcapacité ; car la vitesse de sortie de ce type de conteneur est nettement inférieure à celle de leur arrivée.

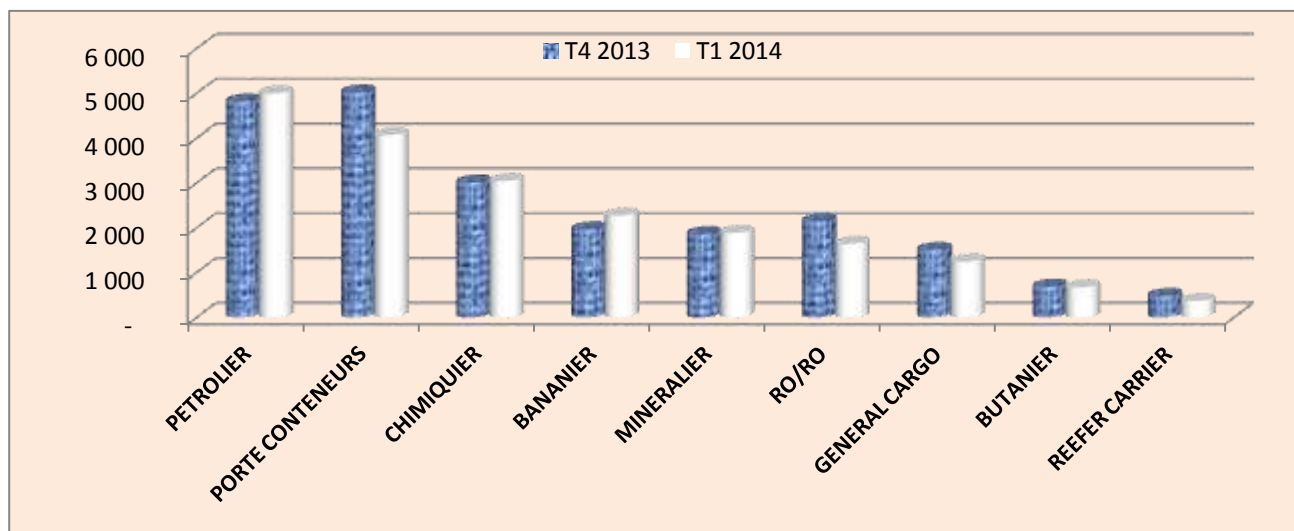
L'attente des minéraliers par contre passe de 5 à 3 jours.

Une forte baisse est enregistrée pour les cargos polyvalents ; ce qui s'explique en partie par la grande diminution de leur nombre.

NAVIRE | Rendement par type de Navires

Forte baisse (18.9%) du rendement moyen journalier des porte-conteneurs

Graphique : Rendement moyen journalier par navire selon le type (en tonnes)



Source : PAD

Les porte-conteneurs ont enregistré en moyenne, un rendement de 5 017 tonnes par jour au cours du 4^e trimestre 2013 contre 4 068 tonnes au 1^{er} trimestre 2014 soit une baisse d'environ 19%.

Cette tendance à la baisse s'est installée depuis le mois de décembre 2013 et s'explique par le fait de l'arrêt de fonctionnement d'un des deux portiques pour des raisons d'opération de maintenance qui s'est faite de façon alternée.

La conséquence sur les navires frigorifiques est la même ; leur rendement journalier est passé en moyenne de 476 tonnes à 368 tonnes, soit une diminution de 22.7%, ce qui conforte la raison mentionnée précédemment quand à la congestion enregistrée dans son parc.

Les navires rouliers (23.2%) ainsi que les cargos polyvalents (17.2%) connaissent également un amoindrissement de leur rendement journalier moyen.

Tableau : Evolution du rendement moyen journalier par navire selon le type (en tonnes)

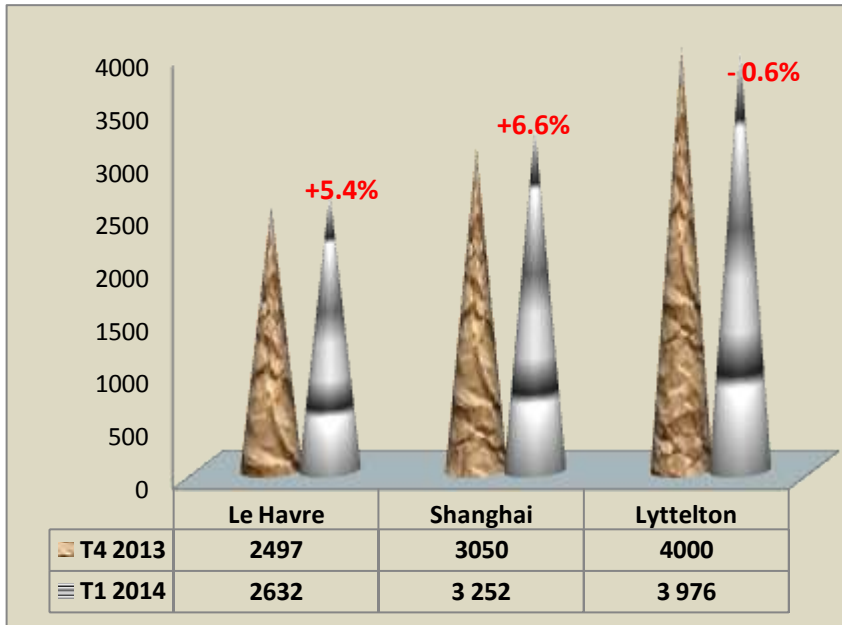
Type de navire	T4 2013	T1 2014	Variation
PETROLIER	4 816	5 001	3,8%
PORTE CONTENEUR	5 017	4 068	-18,9%
CHIMIQUEUR	3 008	3 045	1,2%
BANANIER	1 964	2 274	15,8%
MINERALIER	1 856	1 889	1,8%
RO/RO	2 137	1 642	-23,2%
GENERAL CARGO	1 504	1 245	-17,2%
BUTANIER	682	671	-1,6%
REEFER CARRIER	476	368	-22,7%

Source : PAD

COÛT DE TRANSPORT MARITIME | Conteneur 20'

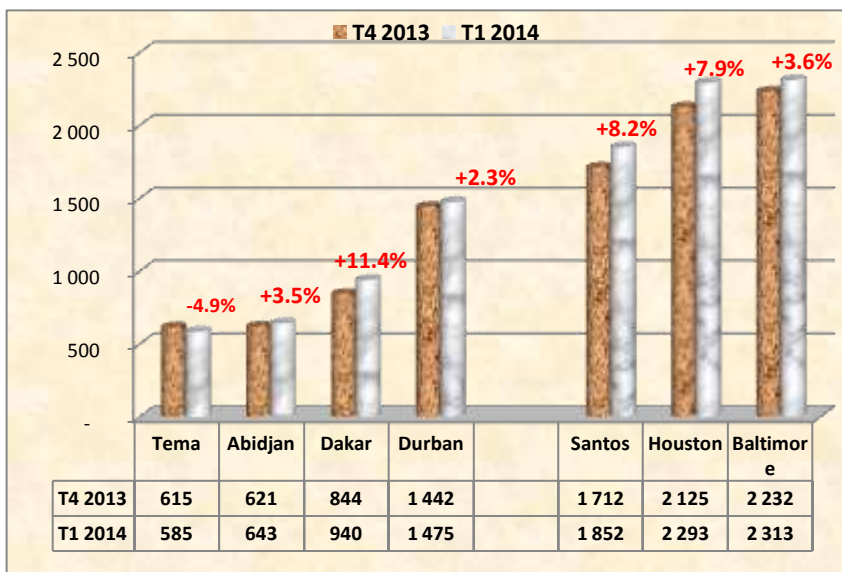
Hausse autour de 6% dans les principaux ports asiatiques et européens pour ce qui est des conteneurs frigorifiques

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



Source : CNCC

Graphique : Coût moyen de transport maritime 20' sec (en €) [1]



Source : CNCC

D'après les données du BESC, au 4^e trimestre 2013, près de 9 conteneurs 20' frigorifiques sur 10 provenaient soit de l'Europe soit de l'Océanie, tandis qu'au 1^{er} trimestre 2014 cette même proportion provenait soit de l'Europe soit de l'Asie. Pour la période étudiée, les ports du Havre, de Shanghai et de Lyttelton constituent les principaux points d'embarquement.

Le port néo zélandais est le seul à présenter une baisse du taux moyen de fret (0.6%) ; il passe de 4 000 € à 3 976 €. Les deux autres ports enregistrent des hausses du coût moyen de transport tournant autour de 6%. Au Havre, il passe de 2 497 € à 2 632 €. Toute fois, on note des valeurs beaucoup plus concentrées autour de la moyenne au courant du 4^e trimestre 2013. Le port de Shanghai qui affichait un montant moyen de 3 050 € au 4^e trimestre 2013, voit ses tarifs croître en moyenne de 202 €.

Sur la période étudiée, un peu plus de 80% des conteneurs 20' secs provenait soit de l'Asie soit de l'Europe.

Dans les principaux ports d'embarquement africains, le coût moyen de transport connaît une variation qui tourne autour de 4%. Seul le port de Dakar enregistre une hausse de 11.4%. Aux ports d'Abidjan et de Tema, les valeurs sont beaucoup plus rapprochées de la moyenne contrairement au port de Durban où elles sont très dispersées (on y observe notamment des écarts à la moyenne atteignant parfois 600 €).

En Amérique, on observe une hausse de 8% pour les ports de Houston et de Santos contre 3.6% pour celui de Baltimore.

On constate par ailleurs que les tarifs sont plus concentrés au cours du 4^e trimestre 2013.

COÛT DE TRANSPORT MARITIME | Conteneur 20'

Baisse du coût de transport des conteneurs 20 pieds secs dans les principaux ports d'embarquement européens

Tableau : Coût moyen de transport maritime conteneur 20' sec (en €) [2]

EUROPE					ASIE				
Pays	Port	T4 2013	T1 2014	Variation	Pays	Port	T4 2013	T1 2014	Variation
France	Le Havre	1 588	1 489	-6,2%	Chine	Ningbo	1 676	1 672	-0,2%
	Rouen	1 580	1 559	-1,3%		Qingdao	1 647	1 714	4,0%
Belgique	Antwerp	1 503	1 462	-2,7%		Xingang	1 726	1 884	9,2%
Italie	Genoa	1 714	1 612	-5,9%		Shanghai	1 945	1 961	0,8%
	La Spezia	1 582	1 447	-8,6%	Inde	Nhava Sheva	1 759	1 642	-6,7%
Allemagne	Hambourg	1 590	1 474	-7,3%	EAU	Jebel Ali	1 871	1 797	-3,9%
Espagne	Valence	1 530	1 394	-8,9%	Turquie	Mersin	1 434	1 393	-2,8%
Grande Bretagne	Felixstowe	1 890	1 807	-4,4%	Singapour	Singapour	1 918	2 052	7,0%

Source : CNCC

Dans tous les principaux points d'embarquement européens on note une diminution du taux de fret moyen au cours du 1^{er} trimestre 2014. Les plus importantes étant enregistrées aux ports de Valence et de La Spezia (environ 9%).

Au port d'Antwerp où les valeurs sont le plus resserrées, on observe un recul de 2.7% ; il passe de 1 503 € à 1 462 €.

En France, le port du Havre présente 6.2% de baisse contre 1.3% pour le port de Rouen. Le niveau moyen des tarifs au Havre (1 489 €) est plus bas que celui observé à Rouen. Toutefois, ils y sont plus étalés ; on y rencontre des écarts allant jusqu'à 800 €, alors qu'à Rouen l'écart à la moyenne le plus élevé est de 500 €.

En Allemagne, le coût moyen de transport de ce type de conteneur au

principal point d'embarquement est passé de 1 590 € à 1 474 € soit un recul de 7.3% ; les tarifs proposés aux chargeurs sont assez proches et l'écart le plus élevé à la moyenne est identique à celui de Rouen ; soit 500 €.

Un peu plus de la moitié des cargaisons asiatiques est embarquée en Chine. L'Inde et les Emirats Arabe Unis occupent la deuxième et troisième position avec un peu plus de 10% chacun.

Les ports de Singapour et de Qingdao présentent respectivement des hausses de 7% et de 4%. Près de 80% des cargaisons pour le port de Singapour ont un tarif compris entre 1 500 € et 2 500 € ; tandis qu'à Qingdao la même proportion a un coût de transport compris entre 1 300 € et 2 200 €.

Trois ports asiatiques connaissent une

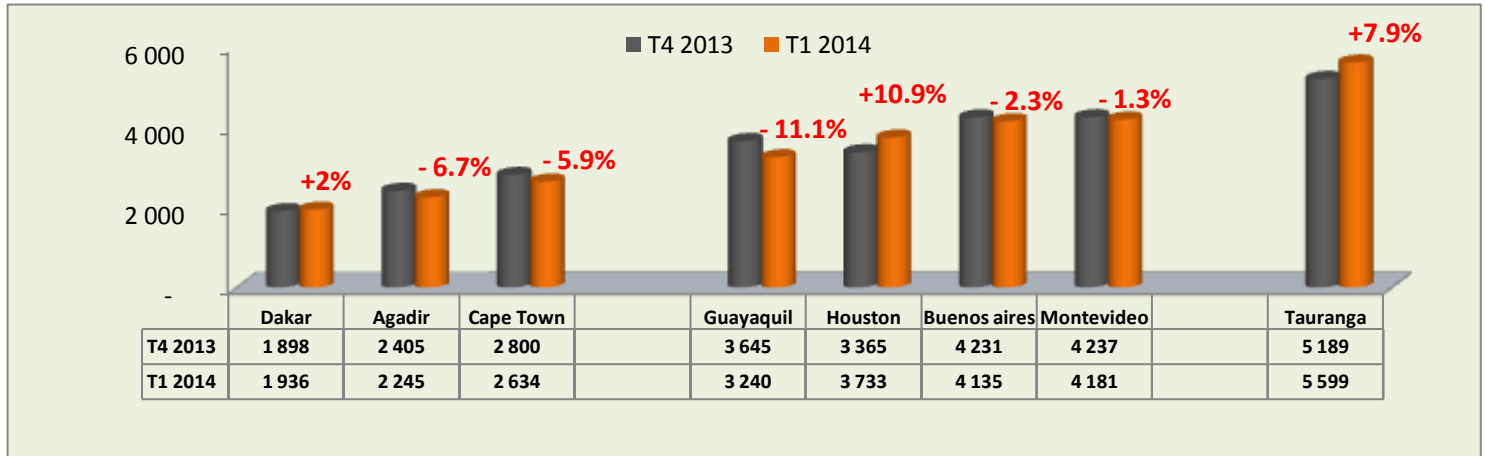
diminution du coût moyen de transport ; il s'agit du port de Nhava Sheva (6.4%, avec un coût moyen autour de 1 700 €), de Jebel Ali (4%, le coût moyen étant d'environ 1 850 €) et de Mersin (2.8%, le tarif moyen étant d'un peu plus de 1 400 €).

Les ports de Ningbo et de Shanghai affichent une quasi stabilité. Au premier port il est de 1 675 € ; avec des tarifs qui s'y rapprochent de plus ou moins 300 €. Tandis qu'au second port, les tarifs oscillent entre 1 450 € et 2 500 €.

COÛT DE TRANSPORT MARITIME | Conteneur 40'

Faible variation observée dans les principaux ports européens et asiatiques en dehors des ports du Havre et de Jebel Ali où on enregistre des baisses respectives de 5.1% et 12.7%.

Graphique : Coût moyen de transport maritime 40' frigo (en €) [1]



Source : CNCC

L'Europe et l'Asie regroupent 2/3 des conteneurs 40 pieds frigorifiques qui ont été débarqués au port de Douala sur la période d'étude. L'Afrique et l'Amérique suivent avec 18% et 14% respectivement.

Au port de Dakar où on enregistre une hausse de 2%, le taux de fret moyen passe de 1 898 € à 1 936 €. La tendance est plutôt baissière aux ports d'Agadir (6.7%) et de Cape Town (6%) mais le

fret moyen est plus élevé au second port et les tarifs y sont beaucoup plus dispersés (plus ou moins 450 € de la moyenne contre 200 € pour Agadir).

Le port de Houston est l'unique des principaux points de départ à avoir connu une hausse (11%) du coût moyen de transport des conteneurs frigorifique 40 pieds. Il est passé de 3 365 € à 3 733 €.

La baisse (11%) la plus significative est observée au port de Guayaquil. Les ports de Montevideo et de Buenos Aires connaissent une variation faible (mois de 100 €) et les tarifs dans ces ports sont coincés entre 3 900 € et 4 500 €.

Au port néo zélandais, on constate une hausse d'environ 8% (équivalent à 410 €); les différents tarifs appliqués tournent autour de 5 250 €.

Des principaux ports d'embarquement européens, seuls ceux de Vigo (2.4%) et de Rotterdam (1.7%) affichent une augmentation du coût moyen de transport. Au port de Vigo il passe de 3 130 € à 3 207 € (plus ou moins 400 €). Tandis qu'au port de Rotterdam, il passe de 2 616 € à 2 660 € (plus ou moins 500 €). La baisse la plus significative est enregistrée au port du Havre (5.1%). On y constate tout de

même une grande dispersion dans les tarifs.

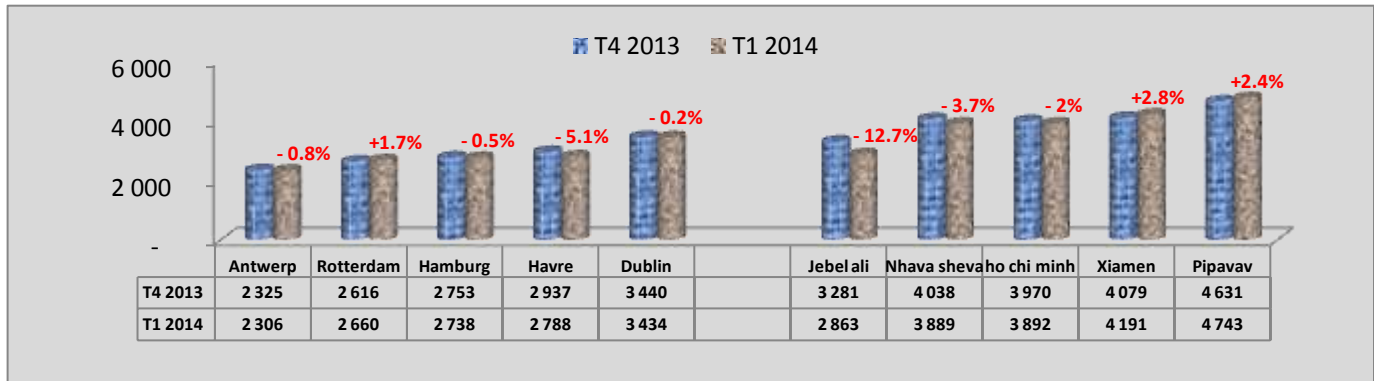
Dans les autres ports on pourrait parler de stabilité car la baisse tourne autour de 0.5% et les tarifs sont beaucoup plus rapprochés de la moyenne (plus ou moins 300 €).

Tout comme en Europe, deux ports asiatiques, Xiamen (2.8%) et Pipavav (2.4%), ont connu une hausse de leur taux de fret moyen. Le port de Jebel

Ali connaît une baisse d'environ 13%, celui de Nhava Sheva, un recul de 3.7% tout comme celui de Ho chi minh (2.7%). On remarque par ailleurs que les tarifs appliqués sont beaucoup plus proches au port vietnamien (plus ou moins 200 €), alors qu'au port chinois on observe de grandes inégalités (plus ou moins 800 €).

COÛT DE TRANSPORT MARITIME | Conteneur 40'

Graphique : Coût moyen de transport maritime 40' frigo (en €) [2]

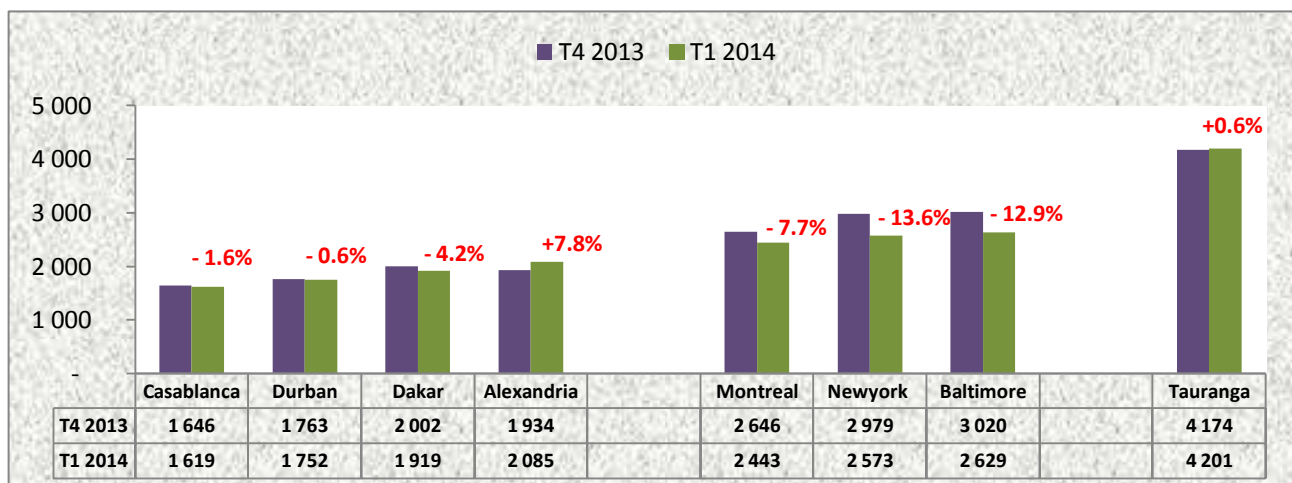


Source : CNCC

En dehors du port d'Alexandrie, qui connaît une augmentation de près de 8% du coût moyen de transport, les principaux ports africains d'embarquement des conteneurs 40 pieds secs affichent une baisse (4% pour Dakar, 1.6% pour Casablanca et 0.6% pour Durban). Les tarifs s'éloignent de la moyenne d'environ 300 €.

En Amérique, une baisse (autour de 10%) est enregistrée dans tous les principaux points de départ américains. Au port de Tauranga, les tarifs sont restés presque les mêmes. La moyenne passe de 4 174 € à 4 201 € avec des écarts ne dépassant pas 250 €.

Graphique : Coût moyen de transport maritime 40' sec (en €) [1]

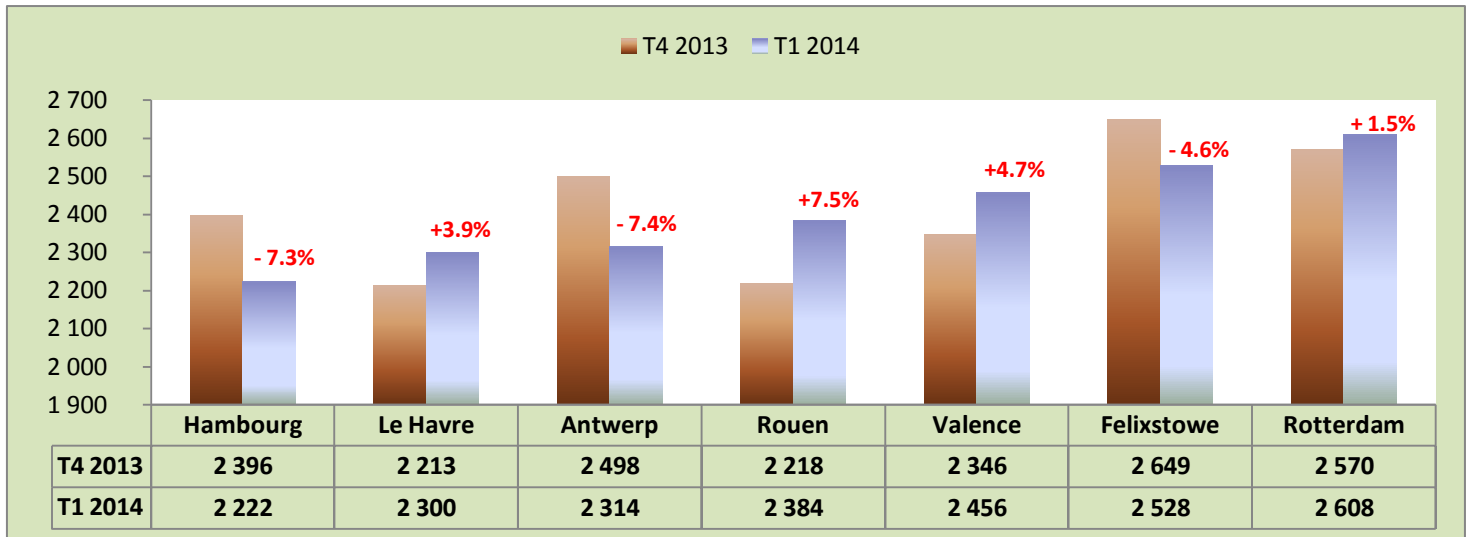


Source : CNCC

COÛT DE TRANSPORT MARITIME | Conteneur 40'

Baisse d'un peu plus de 7% dans les principaux ports d'embarquement européens (Antwerp et Hambourg) pour les conteneurs 40 pieds secs

Graphique : Coût moyen de transport maritime 40' sec (en €) [ports européens]



Source : CNCC

Dans les principaux ports asiatiques et européens les tarifs pratiqués se situent en général entre 2 000 € et 3 000 €.

En Europe, les ports de Rouen (7.5%), Valence (4.7%) et du Havre (5%) connaissent les hausses les plus fortes malgré le fait qu'en général, ils font partie des ports pratiquant les tarifs relativement bas.

Les baisses les plus importantes sont enregistrées aux ports d'Antwerp (7.4%) et de Hambourg (7.3%).

En Asie, on enregistre des augmentations du coût de transport moyen aux ports de Mundra (5%) et de Nhava Sheva (4.7%). Les réductions les plus importantes sont constatées aux ports de Shanghai (4.2%) et de Jebel Ali (2.9%). A Ningbo et Singapore, les coûts de transports pratiqués ont conservé leur structure.

On constate par ailleurs, que dans les ports européens, les tarifs connaissent des écarts beaucoup plus considérables (plus ou moins 650 € de la moyenne) comparativement à ceux pratiqués aux ports asiatiques (plus ou moins 500 € de la moyenne).

Tableau : Coût moyen de transport conteneur 40' sec (en €) [ports asiatiques]

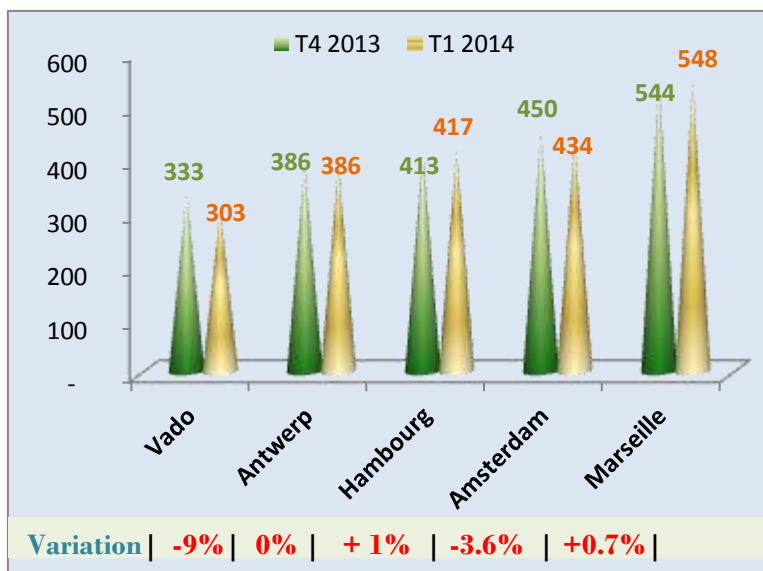
Pays	Port	T4 2013	T1 2014	Variation
Singapour	Singapour	2 316	2 306	-0,4%
EAU	Jebel Ali	2 573	2 498	-2,9%
Inde	Nhava Sheva	2 279	2 387	4,7%
	Mundra	2 555	2 681	4,9%
Chine	Ningbo	2 709	2 697	-0,4%
	Qingdao	2 839	2 762	-2,7%
	Shanghai	2 898	2 776	-4,2%

Source : CNCC

COÛT DE TRANSPORT MARITIME | Véhicules

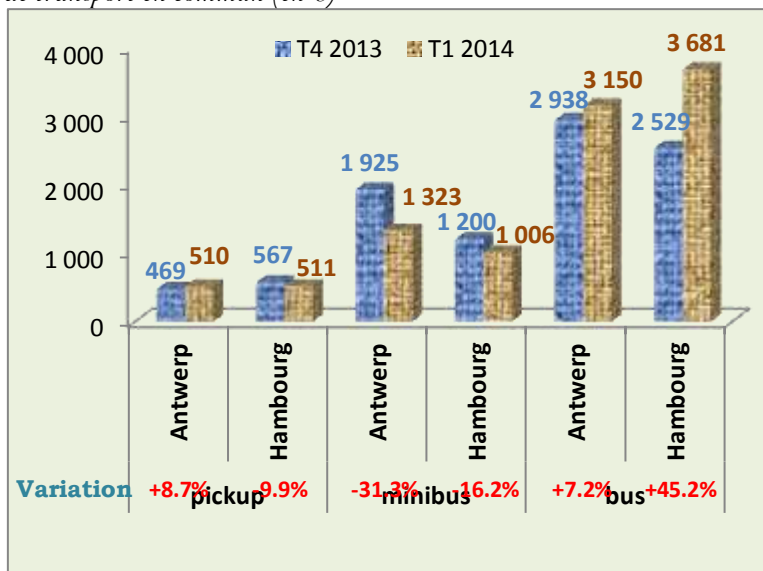
Les tarifs pratiqués pour les véhicules de tourisme sont restés quasiment les mêmes à Antwerp et Hambourg

Graphique : Coût moyen de transport maritime des véhicules de tourisme (en €)



Source : CNCC

Graphique : Coût moyen de transport maritime pickups et véhicule de transport en commun (en €)



Source : CNCC

Selon les informations recueillies à travers le BESC, la quasi-totalité des véhicules de tourisme provient de l'Europe et principalement de la Belgique (environ 75%) et de l'Allemagne (autour de 20%).

Au port d'Antwerp, le coût moyen de transport de cette catégorie de véhicule est resté à 386 €. On note tout de même qu'en fin 2013, les tarifs étaient légèrement plus dispersés (plus ou moins 200 €) par rapport à ceux observés en début 2014 (plus ou moins 150 €).

A Hambourg, la structure des coûts de transport est restée la même (ils oscillent entre 350 € et 500 € pour 80% des cargaisons) bien que la valeur moyenne ait connu une hausse de 0.9%.

Dans les ports de Vado et d'Amsterdam, on assiste à un recul du coût moyen de transport de 9% et 3.4% respectivement. On note de plus que ce sont les ports où les tarifs sont très proches les uns des autres (plus ou moins 25 € à Vado contre 50 € pour Amsterdam).

La quasi-totalité des pickups, Bus et minibus est embarquée soit de Belgique soit d'Allemagne.

Au port de Hambourg le coût moyen de transport des pickups, connaît une diminution d'environ 10%. Les tarifs qui y sont pratiqués s'éloignent pour la plus part de moins de 100 € de la moyenne.

Au port d'Antwerp par contre, on enregistre une hausse de 8.7% et les coûts de transport y sont un peu plus étendus (plus ou moins 150 € de la moyenne).

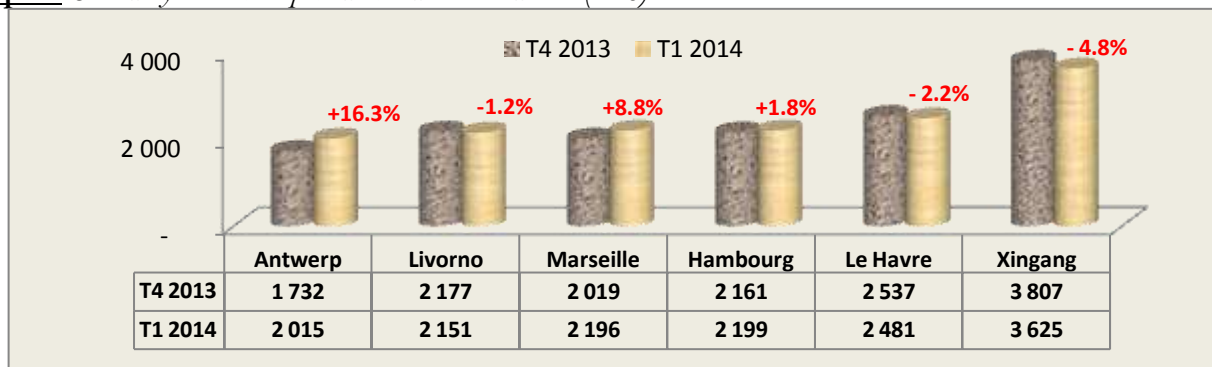
Le coût moyen de transport des Bus a connu une hausse de 7.2% au port d'Antwerp contre 45.5% pour le port de Hambourg. Les tarifs pratiqués en début 2014 au port belge présentent une forte inégalité (plus ou moins 700 € contre 250 € pour le port allemand) malgré que le coût moyen y soit relativement plus bas.

On observe un recul de 31.3% au port d'Antwerp et de 16.2% à Hambourg pour ce qui est des minibus.

COÛT DE TRANSPORT MARITIME | Véhicules

Hausse de 16.3% du coût moyen de transport des camions constatée à Antwerp contre une baisse de 4.8% à Xingang

Graphique : Coût moyen de transport maritime des camions (en €)



Source : CNCC

Un peu plus de 90% de ces engins lourds est embarqué des ports européens, tandis que 5% part de l'Asie.

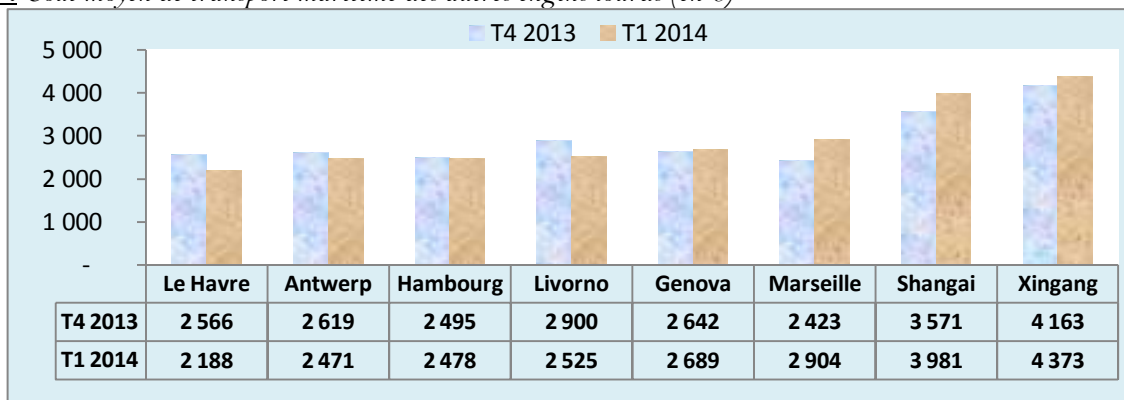
Au port belge d'où part 60% de ce type de cargaison, on constate une hausse de 16.3% du coût moyen. En Allemagne, la hausse est d'environ 2%. Pour ces deux principaux points de départ, les tarifs s'éloignent en général d'au plus 1 000 € de la moyenne.

En France, le port du Havre qui présente des tarifs

assez rapprochés, affiche un coût de transport moyen de 2 537 € en fin 2013 contre 2 481 € en début 2014, soit une diminution de 2.2%. Le port de Marseille par contre affiche une augmentation de 8.8% et les tarifs y sont très dispersés (plus ou moins 1 100 € de la moyenne).

Au principal point de départ asiatique, on assiste à une baisse d'environ 5% du coût de transport moyen ; il passe de 3 807 € à 3 625 €.

Graphique : Coût moyen de transport maritime des autres engins lourds (en €)



Source : CNCC

Près de 90% de ce type d'engins est embarqué de l'Europe et de l'Asie. La Belgique (70%) et la France (15%) sont les principaux points de départ européens. La Chine (85%) est quand à elle, le foyer d'embarquement asiatique.

Des principaux points d'embarquement européens, c'est celui de Genova qui affiche une hausse (1.8%). Le coût moyen de transport y passe de 2 642 € à 2 689 € avec des tarifs beaucoup plus proches en fin 2013 (pas plus de 500 € de la moyenne) contrairement au premier trimestre 2014 (plus ou moins 900 €).

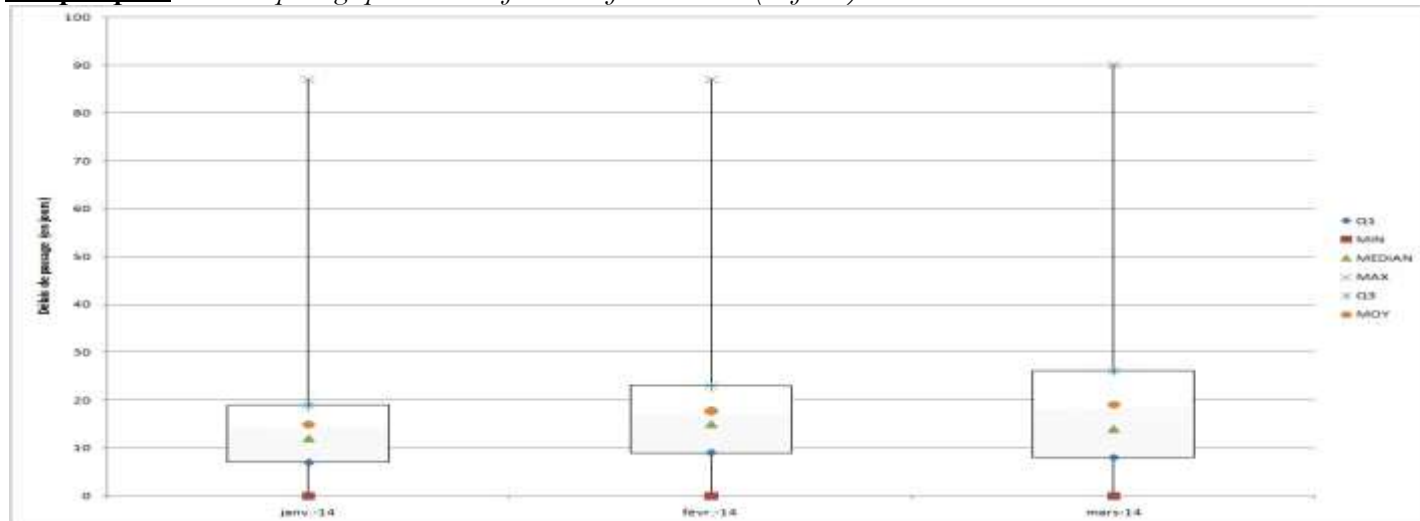
Les ports du Havre (14.7%) et de Livorno (12.9%) présentent les baisses les plus significatives. Dans tous les ports européens affichant une diminution du coût de transport moyen, les tarifs sont assez dispersés (un écart à la moyenne atteignant parfois 1 000 €).

Dans les principaux points d'embarquement chinois on constate une hausse du coût de transport moyen ; 11.5% à Shanghai et 5.1% à Xingang. Les tarifs pratiqués au second port présentent moins d'inégalité ; plus ou moins 800 € contre 1 200 € à Shanghai.

DELAIS DE PASSAGE PORTUAIRE DE MARCHANDISES | Evolution

Meilleures performances enregistrées au cours du mois de janvier 2014 comparativement à février et mars

Graphique : Délai de passage portuaire de janvier à février 2014 (en jours)



	Minimum	1 ^{er} Quartile	Médiane	3 ^e Quartile	Maximum	Moyenne	Conteneurs suivis
janv-14	0	7	12	19	87	14,95	4 028
févr-14	0	9	15	23	87	17,71	4 360
mars-14	0	8	14	26	90	19,07	5 442

Source : Comité National de Facilitation du Trafic Maritime International (CFAL)

Au cours du 1^{er} trimestre 2014, le délai moyen de passage portuaire pour les cargaisons conteneurisées a connu une forte croissance. Il est passé de 14.95 jours au mois de janvier à 19.07 jours au mois de mars avec une valeur de 17.71 jours observée au mois de février. Cet indicateur montre qu'en moyenne, la vitesse de sortie des conteneurs est de plus en plus faible. Le séjour moyen augmente de presque 2 jours tous les mois.

Il est important de souligner que cette moyenne est très influencée (tirée vers le haut) par des cargaisons qui font près de 3 mois au port de Douala. En effet, ces délais sont calculés à partir du suivi des marchandises conteneurisées ayant séjourné au plus 90 jours au port de Douala ; car au delà de cette durée elles sont sujettes aux ventes aux enchères. C'est d'ailleurs cela qui explique les délais de passage maximum observés dans le tableau ci-dessus.

Pour une meilleure analyse (celle qui permettrait de réduire l'effet causé par les grands écarts), le recours aux différents quartiles est indispensable.

Le constat pour le 1^{er} quartile fait état de ce qu'en janvier 2014, 25% de la cargaison conteneurisée a fait au maximum 7 jours au port, contre 9 jours pour le mois de février et 8 jours pour le mois de mars.

L'analyse des valeurs observées pour le 2^e quartile ainsi que le 3^e quartile montre que la tendance observée au niveau du délai moyen est conservée. En effet, le mois de janvier affiche de meilleurs délais comparativement aux deux autres mois du trimestre.

En janvier 2014, la moitié des conteneurs est sortie du port au maximum 12 jours après leur arrivée, tandis qu'au cours des mois suivants, il a fallu 2 à 3 jours de plus pour voir cette même proportion sortir du port.

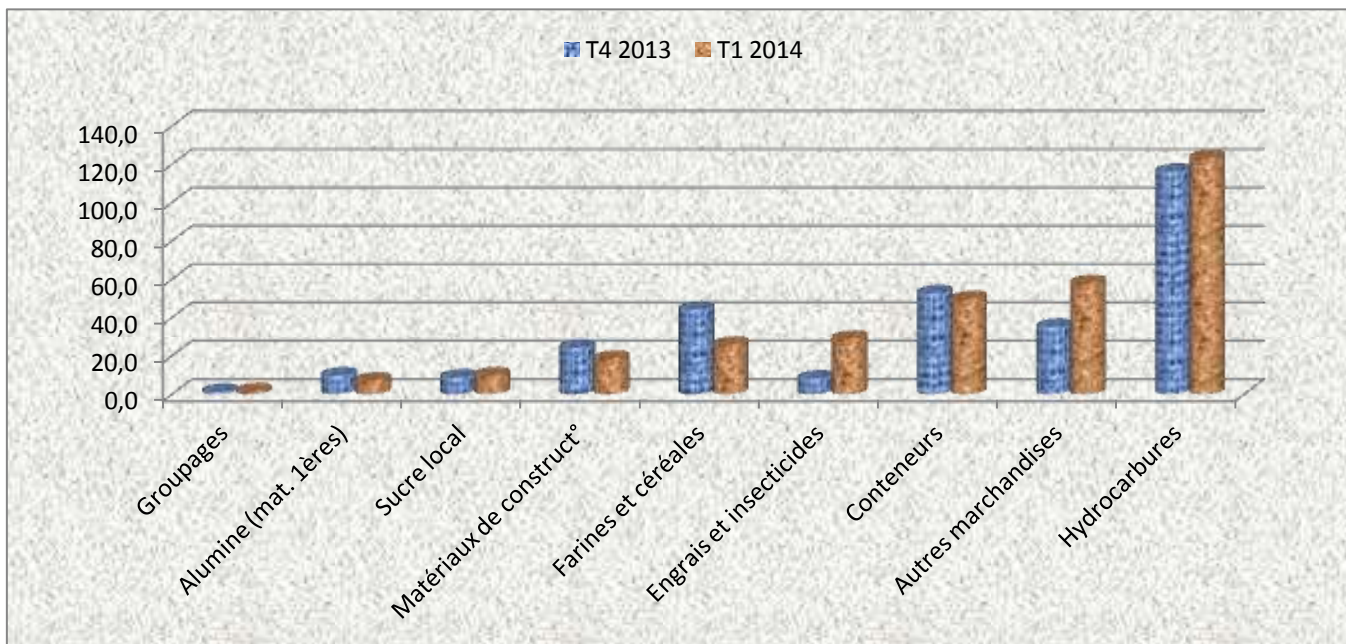
Même s'il est vrai que le volume de conteneurs suivis était de plus en plus important, le mois de janvier a enregistré de meilleures performances au cours du 1^{er} trimestre 2014. Les délais y sont plus brefs et beaucoup plus resserrés tandis qu'au mois de mars ils ont été plus longs et beaucoup plus disparates.

FRET FERROVIAIRE | Tonnage

Plus de la moitié de la cargaison en partance de Douala est soit de l'hydrocarbure soit conteneurisée

Au courant du 1^{er} trimestre 2014, le fret ferroviaire a cru d'environ 10%, passant de 400 588 tonnes à 440 152 tonnes. Cette hausse étant liée à la forte augmentation du tonnage des engrais et insecticides (qui a triplé) ainsi que du coton (dont le tonnage a été multiplié par 13). Par ailleurs, on note que la structure n'a quasiment pas changé au cours des deux trimestres étudiés. En effet, les exportations représentent 26.6% du fret ferroviaire contre 73.4% pour les importations.

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



Source : CAMRAIL

A l'importation, le fret ferroviaire est composé principalement des hydrocarbures (38.5%), des marchandises conteneurisées (16.4%) et de la farine / céréales (11.3%). Celles destinées au groupage (0.5%), l'alumine (2.6%) ainsi que le sucre local (3%) ferment la marche avec une contribution totale inférieure à 10%.

Entre le 1^{er} trimestre 2014 et le 4^e trimestre 2013, les chutes les plus remarquables sont celles observées sur le tonnage de la farine/céréales (41.5%, soit une baisse de 18 367 tonnes), de l'alumine (25.9%, correspondant à 2 530 tonnes) ainsi que des matériaux de construction (23.9%, équivalent à 5 809 tonnes).

Au courant de cette même période, le tonnage des engrais et insecticides a triplé ; ceci pouvant s'expliquer par la saison des cultures et la forte hausse des importations des produits chimiques. Le groupage augmente de 31.4%, le sucre local d'environ 14% et les marchandises diverses croissent de 65.3% ; ce qui correspond à 22 931 tonnes.

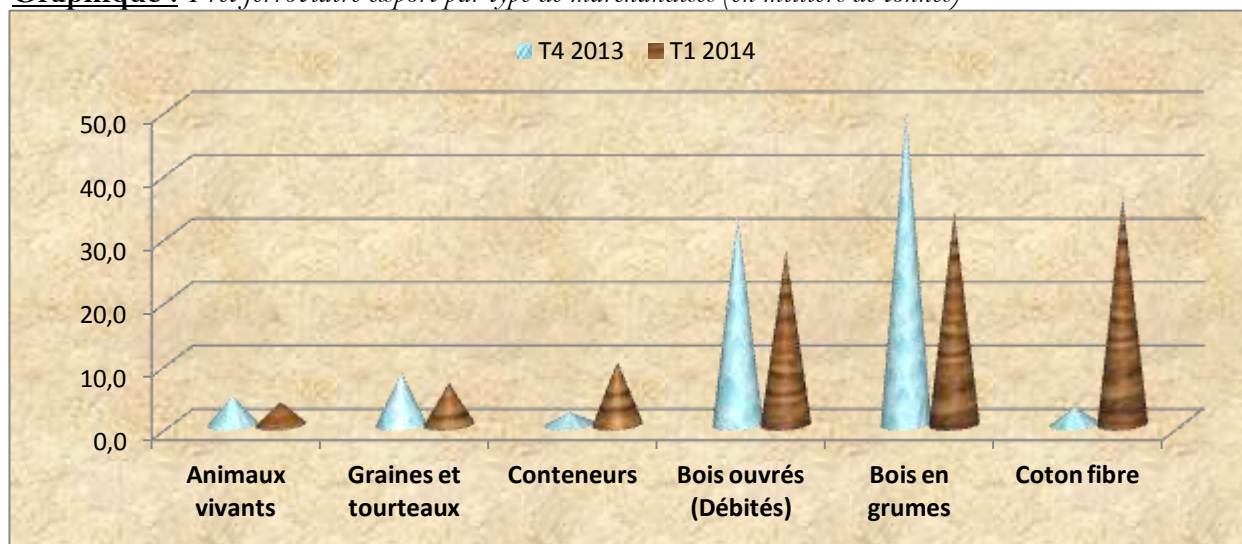
Les marchandises conteneurisées et les hydrocarbures ont une variation beaucoup plus faible, autour de 5%.

De façon générale, le fret ferroviaire à l'import a cru de 7.6% passant de 300 465 tonnes à 323 260 tonnes.

FRET FERROVIAIRE | Tonnage

Au 1^{er} trimestre 2014, le coton s'installe au côté du bois (grume et débité) pour constituer les principaux produits à destination de Douala

Graphique : Fret ferroviaire export par type de marchandises (en milliers de tonnes)



Source : CAMRAIL

Le fret ferroviaire export demeure porté par le bois (débité ou grume). On note tout de même qu'au 4^e trimestre 2014 ces produits ont une part de 52.1% des exportations alors qu'ils contribuaient pour 82.5% au 4^e trimestre 2013. Cet écart est comblé par le coton fibre dont le tonnage passe de 2 730 tonnes à 35 870 tonnes, et la contribution estimée à 30.7% au cours du 1^{er} trimestre 2014.

De même les marchandises conteneurisées qui ne contribuaient que pour 1.9% en fin 2013 ont en début 2014 une part égale à 8.5%. En effet, le tonnage de ce type de cargaison a quadruplé ; ce qui correspond à une hausse de 7 983 tonnes.

On note également que le bois en grume a baissé de 32.3%, tout comme le bois débité (17.2%). Les graines et tourteaux connaissent une tendance similaire ; il passe de 8 249 tonnes à 6 586 tonnes.

De façon globale, le fret ferroviaire export a augmenté de 16.7% et affiche un tonnage égal à 116 892 tonnes au 1^{er} trimestre 2014.

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

IMPORT	T4 2013		T1 2014		Variation
	Tonnage	%	Tonnage	%	
Groupages	1,2	0,4	1,6	0,5	31,4%
Alumine	9,8	3,3	7,2	2,2	-25,9%
Sucre local	8,7	2,9	9,9	3,1	13,9%
Mat. de construct°	24,3	8,1	18,5	5,7	-23,9%
Farines & céréales	44,2	14,7	25,9	8,0	-41,5%
Engrais & insecticides	8,2	2,7	29,0	9,0	254,6%
Conteneurs	52,7	17,5	49,7	15,4	-5,7%
Autres marchandises	35,1	11,7	58,0	18,0	65,3%
Hydrocarbures	116,2	38,7	123,3	38,1	6,2%
Total	300,5	100	323,3	100	7,6%
EXPORT					
Animaux vivants	4,6	4,6	3,6	3,1	-22,5%
Graines/tourteaux	8,2	8,2	6,6	5,6	-20,2%
Conteneurs	1,9	1,9	9,9	8,5	410,8%
Bois Débités	33,1	33,1	27,4	23,5	-17,2%
Bois en grumes	49,5	49,4	33,5	28,7	-32,3%
Coton fibre	2,7	2,7	35,9	30,7	1213,9%
Total	100,1	100	116,9	100	16,7%

Source : CAMRAIL



FRET FERROVIAIRE | Coût de transport

En dehors des matériaux de construction (baisse de 4%) et des engrais/insecticides (hausse de 6.6%), les autres produits en partance de Douala, n'enregistrent pas une variation significative de leur coût de transport

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

TYPE DE CARGAISON	T4 2013	T1 2014	VARIATION
Matériaux de construction	35 662	34 228	-4,0%
Farines et céréales	36 939	37 499	1,5%
Sucre local	37 406	37 931	1,4%
Engrais et insecticides	37 841	40 331	6,6%
Groupages	40 483	40 386	-0,2%
Conteneurs	55 532	56 534	1,8%
Alumine (mat. 1ères)	57 148	57 148	0,0%
Hydrocarbures	61 391	61 602	0,3%
Autres marchandises	50 745	45 284	-10,8%

Source : CAMRAIL

Le coût de transport du fret ferroviaire est fonction du type de la marchandise, de la distance du voyage et du tonnage.

On constate que les faibles coûts sont ceux concernant les matériaux de construction, les farines/céréales, le sucre local, les engrais et insecticides et les groupages. En effet, ils oscillent entre 35 000 FCFA et 40 000 FCFA par tonne kilomètre. Par ailleurs, le coût de transport de l'alumine et des conteneurs tourne autour de 55 000 FCFA par tonne par km. Tandis que celui des hydrocarbures, qui correspond au coût le plus élevé, est proche de 61 500 FCFA la tonne-kilomètre.

Entre le 4^e trimestre 2013 et le 1^{er} trimestre 2014, trois fortes variations ont été enregistrées.

Le coût de transport des matériaux de construction a baissé de 4%, passant de 35 662 FCFA à 34 228 FCFA la tonne-kilomètre.

Il en est de même de celui des marchandises diverses qui connaît une baisse de 10.8% pour se retrouver à 45 285 FCFA par tonne par km en début 2014.

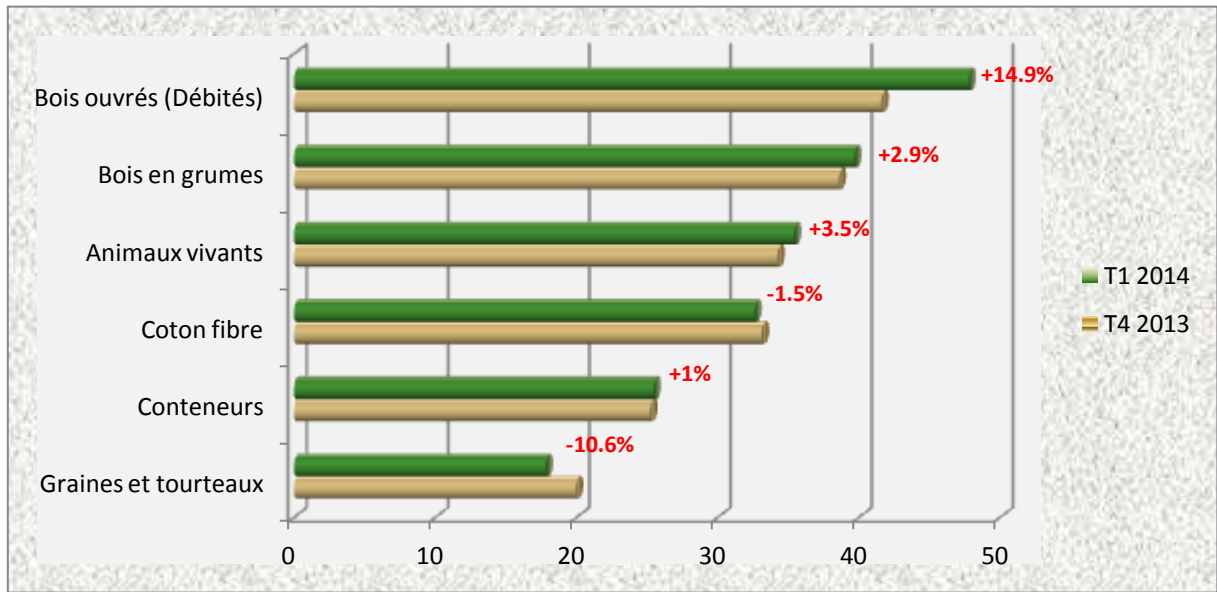
La hausse la plus remarquable est celle relative au coût de transport des engrais et insecticides. Il passe de 37 841 FCFA par tonne par km à 40 331 FCFA par tonne par km. Cette hausse étant sans doute liée à la forte demande.

On enregistre par ailleurs une quasi stabilité pour ce qui est du coût de transport des hydrocarbures, de l'alumine et des groupages. Tandis que pour les farines/céréales, le sucre local et les conteneurs la hausse est en moyenne de 1.5% (c'est-à-dire un peu moins de 600 FCFA pour les deux premiers types de marchandises et de 1000 FCFA pour les conteneurs).

FRET FERROVIAIRE | Coût de transport

Hausse d'environ 15% du coût de transport du bois débité et baisse de 1.5% de celui du coton

Graphique : Coût de transport par type de marchandises à l'export (milliers de fcfa / tonne/km)



Source : CAMRAIL

Les bois débités et en grumes possèdent les coûts de transports les plus élevés ; ils oscillent respectivement entre 45 000 FCFA et 38 000 FCFA la tonne-kilomètre.

Les graines et tourteaux ont le coût de transport le plus bas (un peu moins de 20 000 FCFA par tonne par kilomètre).

Entre la fin 2013 et le début de l'année 2014, on constate une hausse de près de 15% du coût de transport du bois débités ; il passe de 41 605 FCFA à 47 795 FCFA la tonne par kilomètre. La tendance est la même pour le transport des animaux vivants qui augmente de 1 200 FCFA (soit 3.5%) pour atteindre le montant de 35 435 FCFA la tonne par kilomètre au 1^{er} trimestre 2014.

Le coût de transport des bois en grume connaît également une hausse de 1 110 FCFA (2.9%).

La baisse la plus significative concerne les graines et tourteaux ; il passe de 19 970 FCFA à 17 850 FCFA la tonne par kilomètre (10%).

Les coûts de transport des conteneurs (25 400 FCAF) et du coton fibre (33 000 FCAF) restent pratiquement les mêmes sur les deux trimestres. On remarque en outre que le coût de transport des conteneurs pour l'exportation est un peu moins de la moitié de celui appliqué à l'importation.

FRET FERROVIAIRE | Carte du réseau ferroviaire



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 du Trafic Maritime International (*CFAL*)

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

|| 1^{er} Trimestre 2014



REPRESENTATION DE PARIS,

3 Rue du quatre septembre, 75002,

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

ANTENNE REGIONALE DU SUD – KRIBI

Tel : (237) 222 46 16 37