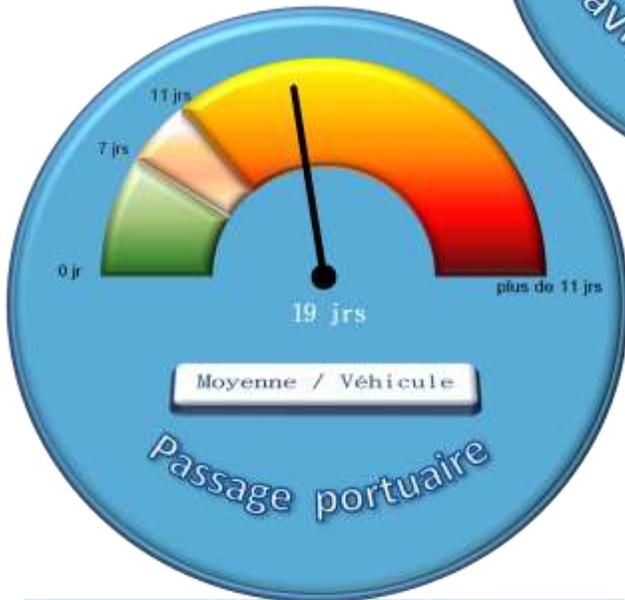
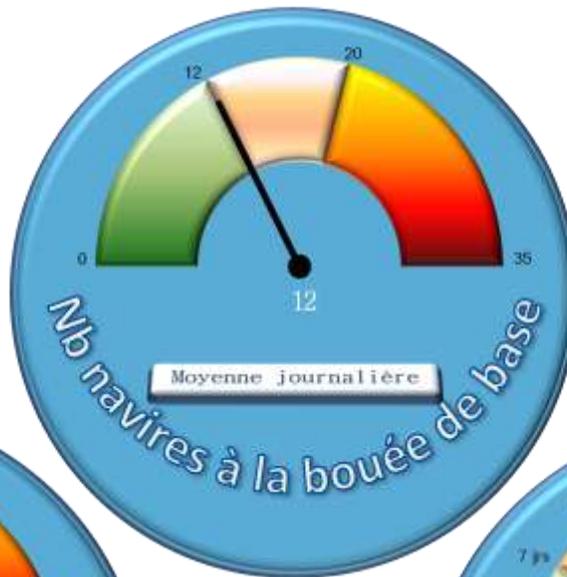


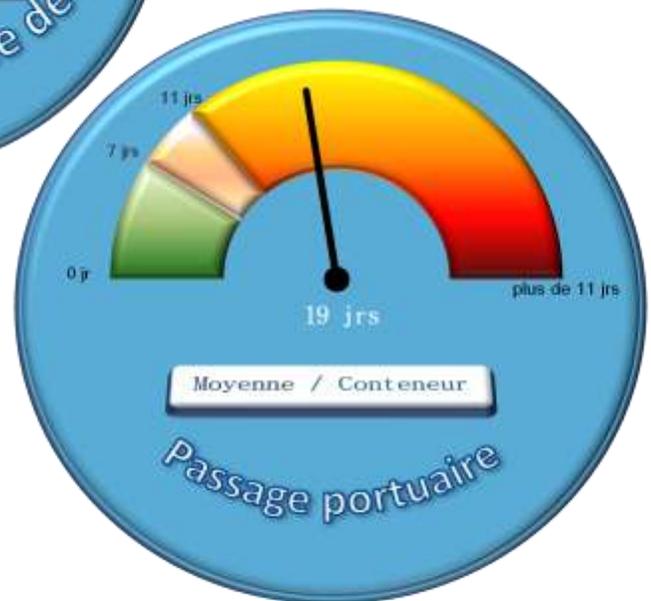


NOTE DE CONJONCTURE || 3^e Trimestre 2019



[0 - 7jrs] = 10% ; [7 - 11jrs] = 17% ; 11jrs et plus = 73 % du trafic

PARC TMFD



[0 - 7jrs] = 21% ; [7 - 11jrs] = 19% ; 11jrs et plus = 60% du trafic

PARC DIT

■ Bon
 ■ Attention
 ■ Mauvais

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 2019, en moyenne 12 navires étaient en attente à la bouée de base, soit 1 de moins qu'au trimestre précédent.

le séjour moyen des véhicules d'occasion importés au parc TMFD se situait à 19 jours au 3^e trimestre 2019 ; soit 1 jour de moins par rapport à la période précédente. Au parc SOCOMAR par contre, le délai de passage moyen a augmenté de 2 jours et s'élevait à 21 jours.

Le fret aérien s'évaluait à 4 583 tonnes ; soit une baisse 12,6%. Les cargaisons importées ont séjourné en moyenne 4 jours dans les magasins aéroportuaires comme au cours du 2^e trimestre 2019.

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

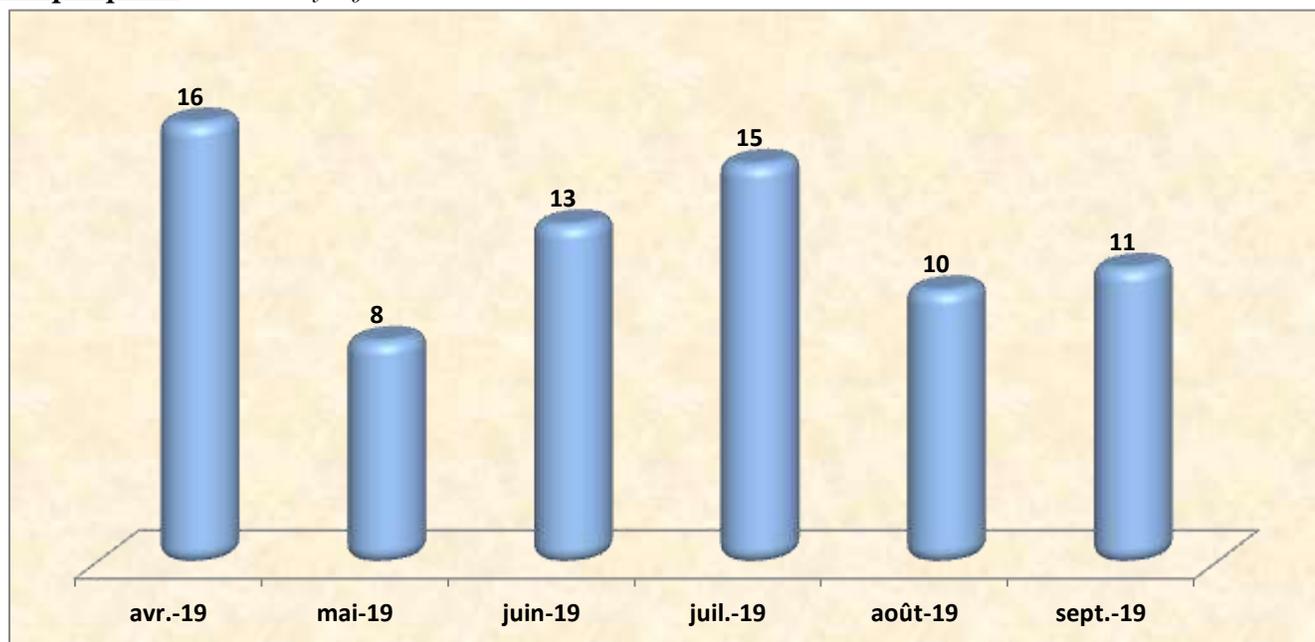
Bonne lecture !

Auguste MBAPPE PENDA

NAVIRE | Nombre journalier de navires à la bouée de base

Baisse du nombre de navires à la bouée de base au cours du 3^e trimestre 2019 ; en moyenne 12 navires par jour

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



Source : PAD

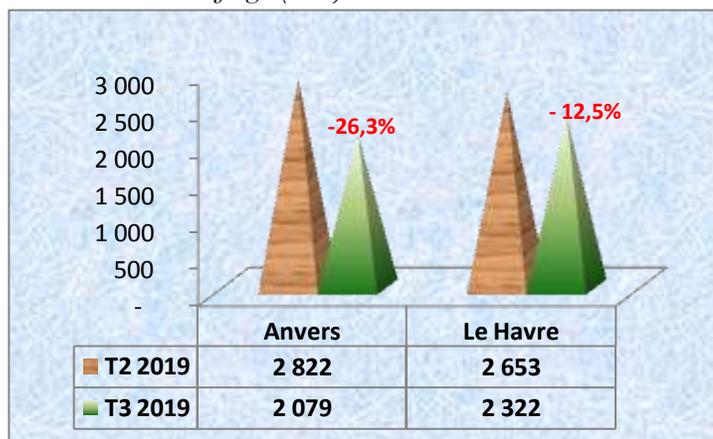
Au cours du 3^e trimestre 2019, le nombre moyen journalier en attente à la bouée de base a légèrement baissé. En effet, on enregistrait en moyenne 12 navires par jour en attente; soit 1 bâtiment de moins qu'au cours du 2^e trimestre 2019.

Une analyse mensuelle montre que l'affluence à la bouée de base était plus forte durant le mois de juillet 2019. Chaque jour de ce mois, on enregistrait en moyenne 15 navires en attente à la bouée de base. Le mois d'août 2019 constitue la période à faible affluence du trimestre d'étude; au cours de cette période, on comptait en moyenne 10 navires par jour à la bouée de base du port de Douala.

COÛT DE TRANSPORT MARITIME | Conteneur 20'

Hausse de 7,4% du coût moyen de transport d'un 20' sec au port du Havre

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



Source : CNCC

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

PAYS	PORTS	T2 2019	T3 2019	Variation
Côte d'Ivoire	Abidjan	1 260	1 188	-5,7%
Afrique du Sud	Durban	1 359	1 716	26,3%
Allemagne	Hambourg	1 715	1 560	-9,0%
Belgique	Anvers	1 638	1 648	0,6%
Espagne	Valence	1 635	1 430	-12,5%
France	Le Havre	1 543	1 657	7,4%

Source : CNCC

Dans les principaux ports d'embarquement africains des conteneurs 20 pieds secs, le coût moyen de transport affiche des évolutions inverses. Au port de Durban il augmente de 26,3% et s'élève à 1 716 € au 3^e trimestre 2019. Au port d'Abidjan, il baisse de 5,7% et s'estime à 1 188 €.

Des principaux ports d'embarquement européens, le port du Havre affiche une hausse de 7,4%. Celui-ci se chiffre à 1 657 € au 3^e trimestre 2019. Les ports de Hambourg (-9%) et Valence (-12,5%) connaissent quant à eux une tendance baissière. Au port d'Anvers (+0,6%) la variation n'est pas significative et le coût moyen de transport est de 1 648 €. Les tarifs pratiqués à Hambourg et Valence s'écartent de la moyenne d'au plus 600 € ; contre 800 € pour les deux autres ports.

Au cours du 3^e trimestre 2019 le coût moyen de transport d'un conteneur 20 pieds frigorifique a baissé dans les deux principaux ports d'embarquement. Au port d'Anvers il passe de 2 822 € à 2 079 € ; soit un recul de 26,3%. Au port du Havre on enregistre une diminution de 12,5% pour un coût moyen de transport égal à 2 322 € pour le compte du 3^e trimestre 2019.

La moitié des chargeurs ayant expédié leur conteneur à partir du port belge a dépensé au plus 2 050 € tandis qu'au port français la même proportion a déboursé au plus 2 700 €.

PAYS	PORTS	T2 2019	T3 2019	Variation
Chine	Qingdao	2 017	1 929	-4,4%
	Shanghai	2 039	2 090	2,5%
Inde	Nhava Sheva	1 904	1 825	-4,1%
EAU	Jebel Ali	1 968	1 920	-2,4%
Etats-Unis	Houston	2 396	2 017	-15,8%

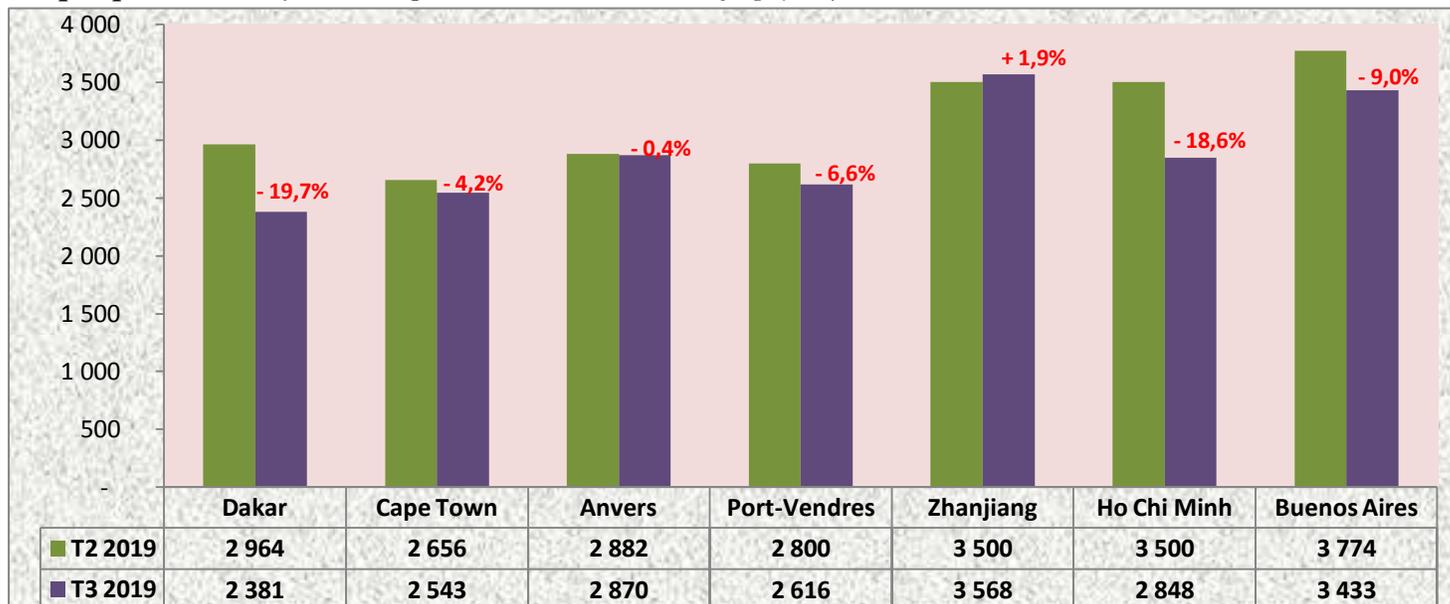
Des principaux ports d'embarquement asiatiques, seul celui de Shanghai (+2,5%) présente une augmentation du coût moyen de transport. L'évolution aux ports de Qingdao et de Nhava Sheva est presque la même (baisse d'un peu plus de 4%). Au port de Jebel Ali le coût moyen de transport est de 1 920 € ; soit un recul de 2,4%. En dehors du port de Shanghai (2 000 €), la moitié des chargeurs ayant emprunté les autres principaux ports asiatiques a déboursé au moins 1 780 € à titre de frais de transport de leur conteneur.

Au port de Houston, principal point d'embarquement américain des conteneurs 20 pieds à destination de Douala, le coût moyen de transport chute d'environ 16% et s'estime à 2 017 €.

COÛT DE TRANSPORT MARITIME | Conteneur 40'

Baisse du coût moyen de transport d'un conteneur 40' frigorifique aux principaux ports d'embarquement européens

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



Source : CNCC

Le coût moyen de transport d'un conteneur 40 pieds frigorifique aux ports de Dakar (-19,7%) et de Cape Town (-4,2%) a connu une diminution au cours du 3^e trimestre 2019. Au port sénégalais les tarifs pratiqués s'éloignent de la moyenne d'au plus 370 € et la moitié des chargeurs ayant emprunté ce port a payé au moins 2 160 € à titre de frais de transport. Au port sud africain l'écart maximal à la moyenne est de 280 € et 75% des chargeurs ont déboursé au plus 2 500 € pour l'acheminement de leur conteneur au port de Douala.

Sur la période d'étude le coût moyen de transport dans les principaux ports d'embarquement européens des conteneurs 40 pieds frigorifiques connaît une évolution à la baisse. Au Port-Vendres, il chute de 6,6% tandis qu'au port d'Anvers le recul est de 0,6%. Les tarifs pratiqués au port belges sont moins volatiles (plus ou moins 880 € de la moyenne) par rapport au port français (plus ou moins 1100 €). Un quart des chargeurs ayant emprunté le port français a versé plus de 3 000 € tandis que 40% de chargeurs ayant utilisé le port belge sont allés au-delà de ce montant.

Au port de Zhanjiang le coût moyen croît d'environ 2% et les tarifs pratiqués sur la période oscillent entre 3 400 € et 4 000 €. Au port de Ho Chi Minh il baisse de 18,6% et les tarifs se situent entre 2 600 € et 3 600 €.

Au port de Buenos Aires le coût moyen de transport affiche une tendance baissière (- 9%). Les tarifs pratiqués dans ce port s'écartent de la moyenne d'au plus 400 €. La moitié des chargeurs ayant expédié leur conteneur à partir de ce port l'a fait à un coût inférieur ou égal à 3 604 €.



COÛT DE TRANSPORT MARITIME | Conteneur 40'

Baisse de 1,4% du coût moyen de transport d'un conteneur 40 pieds sec au port de Hambourg

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

PAYS	PORTS	T2 2019	T3 2019	Variation	PAYS	PORTS	T2 2019	T3 2019	Variation
Afrique du Sud	Durban	2 095	2 099	0,2%	Allemagne	Hambourg	2 624	2 588	-1,4%
Chine	Ningbo	2 676	2 685	0,3%	France	Le Havre	2 602	2 520	-3,2%
	Qingdao	2 924	3 071	5,0%	Espagne	Valence	2 544	2 587	1,7%
Inde	Nhava Sheva	2 808	2 761	-1,7%	Royaume Uni	Felixstowe	2 340	2 153	-8,0%
EAU	Jebel Ali	3 030	3 215	6,1%	Belgique	Anvers	2 557	2 540	-0,7%
Canada	Montréal	3 040	2 982	-1,9%	Pays-Bas	Rotterdam	2 599	2 464	-5,2%
Etats-Unis	Baltimore	2 938	2 724	-7,3%	Italie	Gênes	2 734	2 739	0,2%

Source : CNCC

Au cours du 3^e trimestre 2019, le coût moyen de transport d'un conteneur 40 pied sec n'a pas connu de variation significative dans le principal port d'embarquement africain. Les tarifs pratiqués sur la période d'étude s'éloignent d'au plus 400 € de la moyenne. La moitié des chargeurs a déclaré avoir expédié leur conteneur à un coût inférieur ou égal à 2 000 €.

Des principaux ports d'embarquement asiatiques, seul le port de Nhava Sheva connaît une baisse du coût moyen de transport (-1,7%). La moitié des chargeurs ayant utilisé ce port a payé au moins 2 533 € à titre de frais de transport de leur conteneur. Les ports de Qingdao (5%) et Jebel Ali (6,1%) affiche une évolution positive de leur coût moyen de transport. 50% des chargeurs ayant utilisé l'un de ces deux ports ont payé au moins 3 100 €. Le coût moyen de transport au port de Ningbo n'a pas connu une variation significative. L'écart maximal à la moyenne y est de 600 € et un chargeur sur deux a déboursé au moins 2 450 €.

Au port de Montréal (2 982 €) le coût moyen de transport a reculé d'environ 2%. Les tarifs pratiqués dans ce port s'éloignent de plus ou moins 600 € de la moyenne et avec moins de 2 900 € la moitié des chargeurs a pu expédier leur conteneur. Au port de Baltimore (-7,3%) la chute du coût moyen de transport est beaucoup plus prononcée. Les tarifs y sont relativement moins volatiles ; l'écart à la moyenne maximal est 460 €. La moitié des

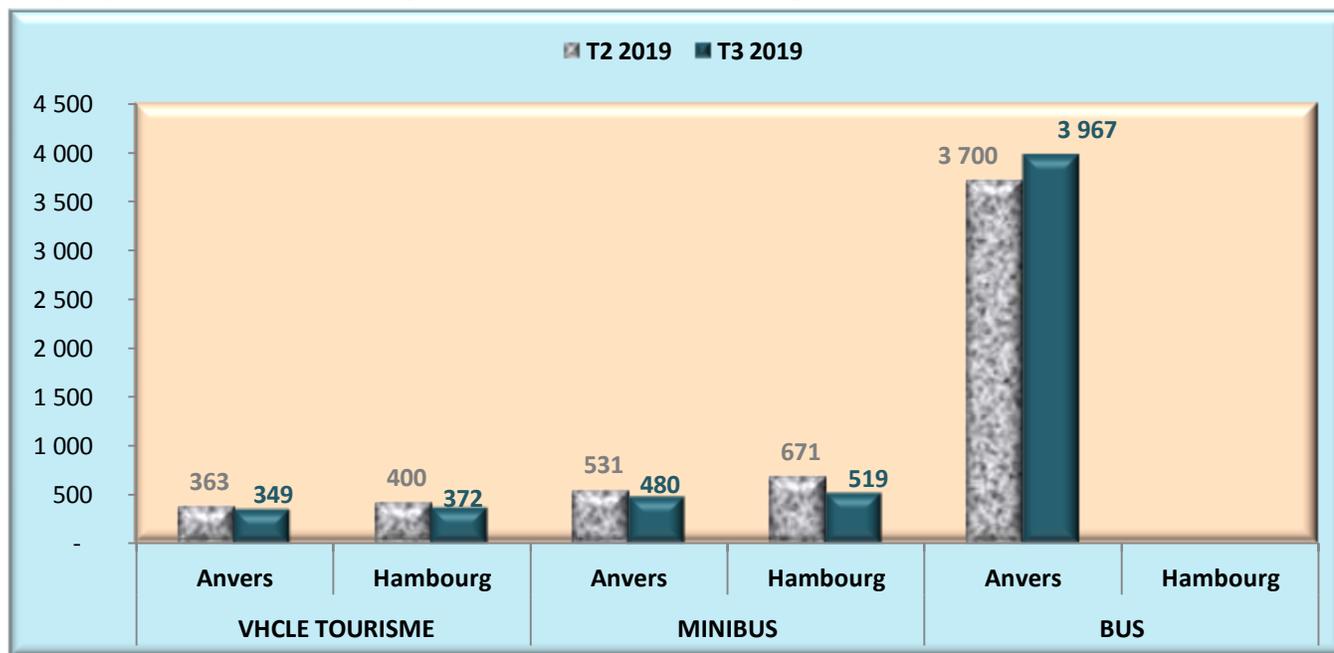
chargeurs ayant expédié leur conteneur par ce port ont déboursé au moins 2 670 €.

Des principaux ports d'embarquement européens celui de Valence (2 587 €) présente une hausse d'environ 2% du coût moyen de transport des conteneurs 40 pieds secs. La moitié des chargeurs a déboursé moins de 2 400 €. Les ports du Havre (-3,2%), de Hambourg (-1,4%) et d'Anvers (-0,7%) connaissent une réduction de leur coût moyen de transport respectif. Dans chacun de ces ports, 50% des chargeurs ont déboursé au moins 2 500 € pour l'acheminement de leur conteneur au cours du 3^e trimestre 2019. La baisse la plus significative est enregistrée au port de Felixstowe ; le coût moyen de transport se chiffrait à 2 153 € au 3^e trimestre 2019 après un recul de 8%. Les tarifs pratiqués ici oscillent entre 1 880 € et 2 500 €. Une tendance baissière est également observée aux ports de Rotterdam (-5,2%). 25% des chargeurs ont déboursé plus de 3 000 € pour acheminer leur conteneur à partir de ce port. La variation du coût moyen de transport au port de Gênes n'est pas significative au 3^e trimestre 2019. Un chargeur sur deux a payé un montant compris entre 2 200 € et 2 600 € à titre de frais de transport.

COÛT DE TRANSPORT MARITIME | Véhicules

Baisse d'environ 4% 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

Dans les deux principaux ports d'embarquement des véhicules de tourisme à destination du port de Douala, le coût moyen de transport affiche une tendance baissière pour le compte du 3^e trimestre 2019.

Au port d'Anvers, le coût moyen de transport d'un véhicule de tourisme est passé de 363 € à 349 € ; soit une diminution d'environ 4%. Au port d'Anvers il est passé de 400 € à 372 € ; soit un recul de 7%. Dans ces deux ports, les tarifs s'écartent de la moyenne de plus ou moins 100 € et 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 dans les principaux ports d'embarquement connaît également une baisse au cours de la période d'étude. 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 480 € ; soit un recul d'environ 10% pour le compte du 3^e trimestre 2019.

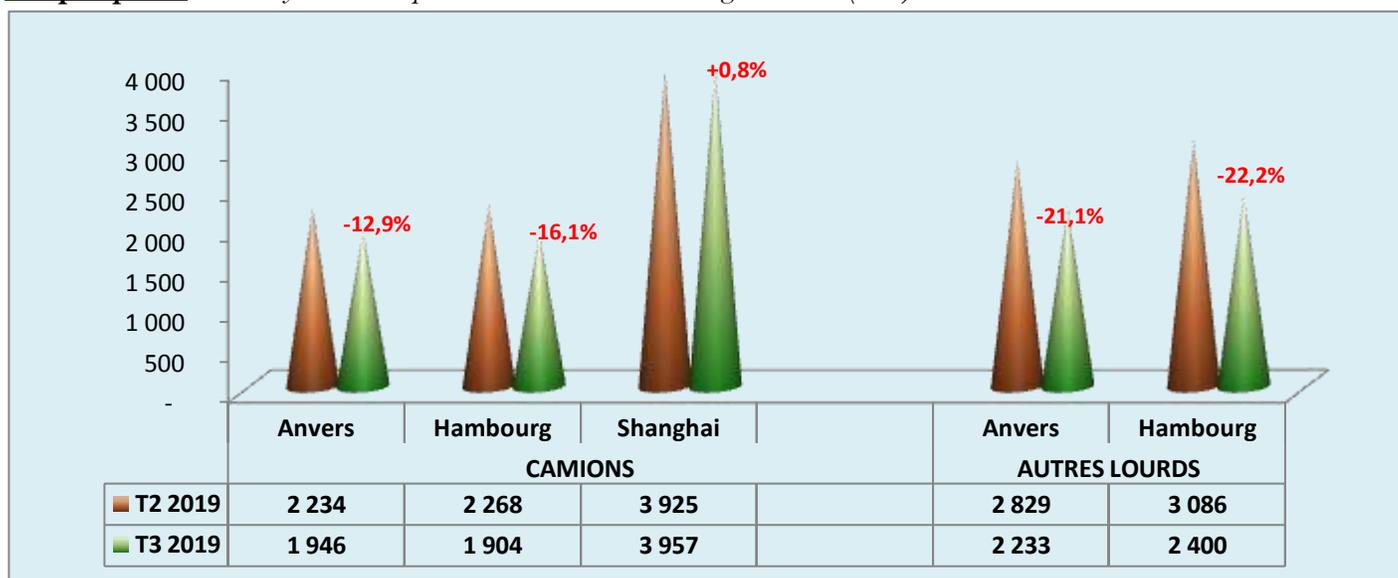
Les tarifs pratiqués s'éloignent d'au plus 300 € de la moyenne et un chargeur sur quatre a déclaré avoir payé un montant supérieur à 450 € pour le transport de son véhicule. Au port de Hambourg le coût moyen de transport d'un Minibus s'élève à 519 € après une chute de 22,7%. L'écart maximal à la moyenne des tarifs pratiqués est de 200 € et 25% des chargeurs ont certifié avoir déboursé plus de 490 €.

Au cours de la période d'étude aucune expédition de Bus à partir du port de Hambourg n'a été enregistrée. Au port d'Anvers, le coût moyen de transport d'un Bus est passé de 3 700 € au 2^e trimestre 2019 à 3 967 € au 3^e trimestre 2019 ; soit une hausse de 7,2%. Les tarifs pratiqués oscillent entre 3 800 € et 4 300 €.

COÛT DE TRANSPORT MARITIME | Véhicules

Baisse de 16,1% 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

Au 3^e trimestre 2019, le coût moyen de transport d'un Camion dans les principaux ports d'embarquement européens a subi une baisse.

Au port d'Anvers il recule d'environ 13% et affiche une valeur égale à 1 946 €. L'écart maximal à la moyenne des tarifs pratiqués au 3^e trimestre 2019 est de 980€ et 50% des chargeurs ont déboursé au moins 1 700 €. Au port de Hambourg le coût moyen de transport est passé de 2 268 € au 2^e trimestre 2019 à 1 904 € au 3^e trimestre 2019 ; soit une chute de 16,1%. Les tarifs pratiqués s'éloignent de plus ou moins 920 € de la moyenne et avec moins de 1 800 € la moitié des chargeurs a pu expédier leur engin.

Au port de Shanghai le coût moyen de transport possède une tendance haussière mais avec une variation beaucoup moins significative. Il est passé de 3 925 € à 3 957 € ; soit une augmentation de 0,8%. Les tarifs pratiqués y sont beaucoup plus volatiles (plus ou moins 1 180 € de la moyenne). Un chargeur sur deux déclare avoir versé un montant d'au moins 4 200 € à titre de frais de transport.

Pour ce qui est des Autres engins lourds, le coût moyen de transport dans les deux principaux ports d'embarquement affiche une réduction à deux chiffres.

Au port d'Anvers, le coût moyen de transport s'élève à 2 233 € au 3^e trimestre 2019 après une baisse de 21,1%. Les tarifs pratiqués sont fortement déséquilibrés (plus ou moins 1 300 € de la moyenne). Un chargeur sur quatre a dépensé plus de 2 973 € à titre de frais de transport.

Au port de Hambourg, le coût moyen de transport recule de 22,2% et affiche une valeur égale à 2 400 € pour le compte du 3^e trimestre 2019. Les tarifs pratiqués sont beaucoup plus proches les uns des autres (plus ou moins 400 € de la moyenne). Trois chargeurs sur quatre ont déclaré avoir payé un coût de transport inférieur ou égal à 2 550 €.

DELAIS DE PASSAGE PORTUAIRE DE MARCHANDISES | Conteneurs

Au 3^e trimestre 2019, le mois de septembre 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-19	mai-19	juin-19	T2 2019	juil-19	août-19	sept-19	T3 2019
Moyenne	16,1	18,8	18,8	18,1	18,7	19,5	17,4	18,6
Variation	8,1%	16,8%	0,0%	4,6%	-0,5%	4,3%	-10,8%	2,8%
1^{er} Quartile	7	8	8	7	7	8	7	7
2^e Quartile	11	14	15	13	13	14	12	13
3^e Quartile	20	25	25	24	25	25	21	24
Moins de 11 jrs	49%	37%	36%	40%	40%	38%	42%	40%

Source : Comité National de Facilitation des Echanges (CONAFE)

Au cours du 3^e trimestre 2019, le délai moyen de passage des marchandises conteneurisées à l'import était de 19 jours ; soit 1 jour de plus qu'au 2^e trimestre 2019. Cette différence ne se fait pas ressentir lors de l'examen des quartiles. En effet, sur les deux trimestres étudiés, un chargeur sur deux a déclaré avoir pu réaliser l'ensemble des formalités d'enlèvement de sa cargaison en au plus 7 jours. De plus, 40% des conteneurs sortis au cours de chacun des trimestres avaient séjourné moins de 11 jours au port de Douala.

L'analyse mensuelle révèle que le mois de septembre présentait de meilleurs records au cours du 3^e trimestre 2019, tandis que celui d'août affichait les plus longs délais. En moyenne, pour le mois de septembre 2019, les chargeurs faisaient sortir leur conteneur après 17 jours ; soit 3 jours de moins qu'au cours du mois d'août 2019. En outre, 42% des cargaisons sorties au cours du mois de septembre 2019 n'ont pas été exposées aux pénalités liées au stationnement prolongé contre 38% pour le mois d'août 2019.



DELAIS DE PASSAGE PORTUAIRE DE MARCHANDISES | Véhicules

Hausse de 2 jours du délai moyen de passage au parc SOCOMAR (21 jours)

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

Parc Auto	TMFD		SOCOMAR	
	T2 2019	T3 2019	T2 2019	T3 2019
Moyenne	20,4	18,7	19,2	21,2
Variation	-8,9%	-8,3%	-9,43%	10,4%
1^{er} Quartile	9	11	10	11
2^e Quartile	15	15	15	16
3^e Quartile	25	26	24	27
Moins de 11 jrs	29%	27%	36%	27%

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

En moyenne, au cours du 3^e trimestre 2019, le délai moyen de passage des véhicules d'occasion importés et débarqués au port de Douala a connu une baisse au parc TMFD tandis qu'au parc SOCOMAR il a augmenté.

Au parc TMFD les véhicules séjournèrent en moyenne 19 jours au 3^e trimestre 2019 ; soit un jour de moins comparativement au 2^e trimestre 2019. Cette baisse du délai moyen est accompagnée d'une diminution de la proportion de véhicules ayant été sortis en moins de 11 jours; en effet celle-ci passe de 29% au 2^e trimestre 2019 à 27% au 3^e trimestre 2019. Ce qui traduit une plus grande proportion de longs délais enregistrés au cours de la période d'étude.

Une analyse mensuelle permet de constater que les véhicules sortis du parc TMFD au cours du 3^e trimestre 2019 présentaient les meilleurs délais au mois d'août et les pires records étaient enregistrés durant le mois de juillet. En effet, en moyenne le chargeur a utilisé 19 jours pour faire sortir son véhicule du parc pour chacun des mois du trimestre. Cependant, au cours du mois de juillet 2019, 25% des véhicules ont séjourné moins de 11 jours ; soit 3 points de moins qu'au cours des deux autres mois du trimestre.

S'agissant du parc SOCOMAR, le délai moyen de passage est passé de 19 jours au 2^e trimestre 2019 à 21 jours au 3^e trimestre 2019. Cette progression est accompagnée d'une diminution de la proportion des véhicules sortis en moins de 11 jours. Elle perd 9 points et s'établit à 27% au cours de la période d'étude.

L'analyse mensuelle révèle que le mois de septembre 2019 est celui où la célérité dans l'enlèvement des véhicules était la moins bonne du trimestre. En moyenne, il fallait 23 jours pour faire sortir un véhicule du port et environ 22% ont été enlevés en moins de 11. Au mois de juillet par contre, le délai moyen était de 22 jours et la proportion de véhicules sortis en moins de 11 jours était de 34%.

FRET FERROVIAIRE | Tonnage

Hausse d'environ 3,6% du fret ferroviaire montant

Le fret ferroviaire global a stoppé sa progression entamée au cours du 1^{er} trimestre 2019 et affiche une régression pour le compte du 3^e trimestre 2019. En effet, il passe de 428 318 tonnes au 2^e trimestre 2019 à 419 445 tonnes au 3^e trimestre 2019; soit un recul de 2,1%.

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

Douala -----> Ngaoundéré	T2 2019		T3 2019		Variation
Detail Marchandises	Tonnage	%	Tonnage	%	
Hydrocarbures	178 389	54,7	177 512	52,5	-0,5%
Conteneurs Montée	37 853	11,6	44 419	13,1	17,3%
Farines et céréales	32 025	9,8	37 347	11,0	16,6%
Matériaux de construction	14 786	4,5	19 267	5,7	30,3%
Sucre local	11 185	3,4	12 085	3,6	8,0%
Oil & Gaz	16 602	5,1	12 020	3,6	-27,6%
Alumine (Mat. 1ères)	990	0,3	11 250	3,3	1036,4%
Engrais et insecticides	15 557	4,8	10 887	3,2	-30,0%
Mat. 1ères cimenterie	7 970	2,4	5 143	1,5	-35,5%
MAD PQ1	1 400	0,4	3 841	1,1	174,4%
Aide alimentaire	5 247	1,6	669	0,2	-87,2%
Autres marchandises	4 371	1,3	3 823	1,1	-12,5%
TOTAL	326 375	100	338 263	100	3,6%

Source : Camrail

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

Le fret montant (Douala vers Ngaoundéré) représente 81% du fret ferroviaire global au 3^e trimestre 2020; soit 5 points de plus par rapport au trimestre précédent. Il croît de 3,1% et se chiffre à 338 263 tonnes au 3^e trimestre 2019. Il est essentiellement composé d'Hydrocarbures (52,5%), des marchandises conteneurisées (13,1%), des Farines et céréales (11%) et des Matériaux de construction (5,7%). Les autres types de marchandises transportées possèdent chacun une contribution inférieure à 5%.

Sur la période d'étude, la baisse la plus significative est enregistrée pour l'Aide alimentaire qui chute de 87,2% et affiche une valeur de 669 tonnes.

Les Matières premières pour la cimenterie (-35,5%) ainsi que les Engrais et insecticides (-30%) baissent du tiers. Les Hydrocarbures (-0,5%) connaissent également une tendance baissière mais avec une intensité moins importante.

L'Alumine (11 250 tonnes) dont le volume a été multiplié par 11 affiche l'augmentation la plus significative. Les Matériaux de construction augmentent du tiers. Les marchandises conteneurisées ainsi que les Farines et céréales connaissent une augmentation qui tourne autour de 17%. Le Sucre local croît de 8% et s'établit à 12 085 tonnes au 3^e trimestre 2019.

FRET FERROVIAIRE | Tonnage

Baisse de 20,4% du fret ferroviaire descendant

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

Ngaoundéré -----> Douala Detail Marchandises	T2 2019		T3 2019		Variation
	Tonnage	%	Tonnage	%	
Bois en grumes	54 210	53,2	52 604	64,8	-3,0%
Graines et tourteaux	9 788	9,6	7 668	9,4	-21,7%
Bois ouvrés (Débités)	7 937	7,8	6 559	8,1	-17,4%
Coton fibre	13 190	12,9	5 774	7,1	-56,2%
Bois Sauvages	11 153	10,9	5 389	6,6	-51,7%
Conteneurs descentes	4 518	4,4	1 656	2,0	-63,3%
Animaux vivants	1 147	1,1	1 532	1,9	33,6%
TOTAL	101 943	100	81 182	100	-20,4%

Source : Camrail

Au cours du 3^e trimestre 2019 le fret ferroviaire descendant (Ngaoundéré vers Douala) représentait 19% du fret ferroviaire global ; soit 5 points de moins qu'au 2^e trimestre 2019. Celui-ci possède une tendance baissière; il passe de 101 943 tonnes au 2^e trimestre 2019 à 81 182 tonnes au 3^e trimestre 2019 ; soit un recul de 20,4%.

Les deux tiers du fret ferroviaire descendant sont dédiés au Bois en grume. Les Graines et tourteaux occupent la deuxième place avec 9,4%. Elles sont suivies des Bois ouvrés (8,1%), du Coton fibre (7,1%) et des Bois sauvages (6,6%). Les marchandises conteneurisées (2%) et les Animaux vivants (1,9%) ferment la marche.

De tous les types de marchandises transportées dans le sens Ngaoundéré – Douala, seuls les Animaux vivants connaissent une augmentation de leur tonnage.

Ils passent de 1 147 tonnes au 2^e trimestre 2019 à 1 532 tonnes au 3^e trimestre 2019 ; soit une hausse de 33,6%.

La baisse la plus significative est observée pour les marchandises conteneurisées qui perdent les deux tiers du volume enregistrée au 2^e trimestre 2019 et se retrouvent avec un tonnage égal à 1 656 au 3^e trimestre 2019. Le Coton fibre (5 774 tonnes) et les Bois sauvages (5 386 tonnes) baissent d'un peu plus de moitié. Les Graines et tourteaux reculent de 21,7% et se chiffrent à 7 668 tonnes. Les Bois ouvrés passent de 7 937 tonnes à 6 559 tonnes ; soit une baisse de 17,4%. Tandis que le Bois en grumes décroît de 3% et est estimé à 52 604 tonnes au 3^e trimestre 2019.

FRET FERROVIAIRE | Coût de transport

Hausse de 10,3% du coût de transport des Engrais et insecticides

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

Detail Marchandises	T2 2019	T3 2019	Variation
Hydrocarbures	61,85	63,02	1,9%
Alumine (Mat. 1ères)	57,15	57,15	0,0%
Aide alimentaire	42,08	42,08	0,0%
MAD PQ1	42,80	41,78	-2,4%
Engrais et insecticides	37,13	40,95	10,3%
Conteneurs Montée	37,03	38,55	4,1%
Mat. 1ères cimenterie	37,60	35,75	-4,9%
Sucre local	36,06	35,46	-1,7%
Matériaux de construction	29,90	29,45	-1,5%
Oil & Gaz	31,58	28,59	-9,5%
Farines et céréales	27,41	26,70	-2,6%

Source : Camrail

Contrairement à la baisse généralisée des coûts de transport enregistrée au 2^e trimestre 2019, au cours du 3^e trimestre 2019 dans le sens Douala – Ngaoundéré le coût de transport a connu une variation différente selon le type de marchandises.

Le coût de transport des Engrais et insecticides est passé de 37,13 à 40,95 FCFA/ tonne-kilomètre ; soit une hausse de 10,3%. C'est la variation la plus importante observée sur la période d'étude. Le coût de transport des marchandises conteneurisées affiche aussi une tendance haussière. Il croit de 4,1% et s'établit à 38,55 FCFA/tonne-kilomètre. Les Hydrocarbures avec un coût de transport égal à 63,02 FCFA/tonne-kilomètre constituent la dernière catégorie de marchandises ayant vu leur coût de transport croître au cours du 3^e trimestre 2019.

La baisse la plus significative est observée pour les Huiles et Gaz ; leur coût de transport passe de 31,58 à 28,59 FCFA/tonne-kilomètre ; ce qui traduit une diminution de 9,5%. Les Matières premières pour cimenterie (35,75 FCFA/tonne-kilomètre) voient leur coût de transport reculer d'environ 5%. Le coût de transport des Farines et céréales (-2,6%), du Sucre local (-1,7%) et des Matériaux de construction (-1,5%) connaît également une tendance baissière mais avec une intensité moins importante.

Les coûts de transport de l'Alumine (57,15 FCFA/tonne-kilomètre) et de l'Aide alimentaire (42,08 FCFA/tonne-kilomètre) sont restés inchangés entre le 2^e et le 3^e trimestre 2019.



FRET FERROVIAIRE | Coût de transport

Baisse de 24,4% du coût de transport des Conteneurs dans le sens Ngaoundéré - Douala

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

Detail Marchandises	T2 2019	T3 2019	Variation
Bois Sauvages	50,28	48,51	-3,5%
Bois ouvrés (Débités)	47,31	47,03	-0,6%
Bois en grumes	43,86	43,46	-0,9%
Animaux vivants	35,06	34,09	-2,8%
Coton fibre	31,56	31,34	-0,7%
Conteneurs descentes	24,17	18,28	-24,4%
Graines et tourteaux	12,87	12,99	0,9%

Source : Camrail

Au cours de la période d'étude le coût de transport des différents types de marchandises a baissé à l'exception de celui des Graines et tourteaux. Pour cette catégorie de marchandises, le coût de transport est passé de 12,87 à 12,99 FCFA/tonne-kilomètre ; soit une augmentation d'environ 1%.

La baisse la plus remarquable est pour le compte des marchandises conteneurisées ; leur coût de transport chute de 24,4% et s'établit à 18,28 FCFA/tonne-kilomètre. S'agissant du Bois sauvage, les chargeurs ont déboursé 48,51 FCFA/kilomètre pour chaque tonne transportée dans le sens Ngaoundéré – Douala ; soit un recul de 3,5% par rapport au 2^e trimestre 2019. Le coût de transport des Animaux vivants (34,09 FCFA/tonne-kilomètre) chute d'environ 3%. Pour ce qui est du Bois en grumes (43,46 FCFA/tonne-kilomètre), du Coton fibre (31,34 FCFA/tonne-kilomètre) et du Bois ouvrés (47,03 FCFA/tonne-kilomètre) la baisse est inférieure à 1%.

FRET FERROVIAIRE | Transit time

Quasi stabilité du transit time des marchandises conteneurisées (8 jours)

Tableau 9: Coût de transport par type de marchandises dans le sens Ngaoundéré - Douala (en FCFA/ tonne-kilomètre)

	Conteneurs			Conventionnel		
	T2 2019	T3 2019	Variation	T2 2019	T3 2019	Variation
Délai de chargement	1,0	1,1	7,2%	1,6	1,6	-1,0%
Délai de Déclaration	1,7	1,3	-23,3%	0,6	1,4	142,2%
Délai d'Attente Départ	0,9	0,9	4,7%	1,7	1,7	3,5%
Délai de transport	3,5	3,6	3,5%	4,5	4,2	-6,4%
Délai de Placement pour Déchargement	0,5	0,6	15,6%	2,4	1,9	-21,1%
Délai de Déchargement	0,3	0,4	28,2%	1,3	1,4	8,6%
Moy. Durée Total Transit Time	7,9	8,0	0,0%	12,0	12,2	1,4%

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.

Après la baisse du transit time observée au cours du 2^e trimestre 2019 pour les conteneurs en transit allant dans le sens Douala – Ngaoundéré, on enregistre un statu quo pour le compte du 3^e trimestre 2019. Celui-ci est resté égal à 8 jours. De toutes les séquences constituant le transit time seul le Délai de déclaration connaît une variation à la baisse. Celui-ci décroît d'environ 10 heures et se situe à 1,3 jours au 3^e trimestre 2019. Le délai de transport passe en moyenne de 3,5 à 3,6 jours ; soit une augmentation de 2 heures et demie. Le délai de chargement est de 1,1 jours pour le compte du 3^e trimestre 2019 après une hausse de 2 heures et demie. Le Délai de déchargement quant à lui passe en moyenne de 7 à 10 heures de temps.

Le transit time des marchandises en transit ayant un mode de conditionnement conventionnel connaît une tendance haussière ; il passe en moyenne de 12 à 12,2 jours ; soit une augmentation d'environ 5 heures. Sur la période d'étude, le Délai de déclaration et le Délai de déchargement connaissent des augmentations. Le premier a plus que doublé et affiche une moyenne de 1,4 jours au 3^e trimestre 2019. Le second se rallonge en moyenne de 2 heures et demi et se situe à 1,4 jours.

La séquence présentant la baisse la plus significative correspond au Délai de placement pour déchargement ; il baisse d'une demi-journée et se situe à environ 2 jours au 3^e trimestre 2019.

FRET AERIEN | Tonnage

Baisse d'environ 10% du fret aérien à destination du Cameroun

Après la hausse observée au cours du 2^e trimestre 2019, la tendance est inversée au cours de la période d'étude. En effet, le volume de cargaisons exportées ou importées par voie aérienne est passé de 5 243 tonnes au 2^e trimestre 2019 à 4 583 tonnes au 3^e trimestre 2019 ; soit une baisse de 12,6%.

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

TYPE DE MARCHANDISES	T2 2019		T3 2019		Variation
	Tonnage	%	Tonnage	%	
COLIS DIVERS	1 482	65,7	1 336	65,5	-9,9%
GROUAGES	248	11,0	198	9,7	-20,3%
PRODUITS DANGEREUX	150	6,7	116	5,7	-22,5%
PRODUITS PHARMACEUTIQUES	187	8,3	103	5,0	-45,1%
VIVRES	58	2,6	33	1,6	-43,7%
COLIS DIPLOMATIQUES	20	0,9	33	1,6	70,1%
AUTRES	112	5,0	220	10,8	95,8%
TOTAL	2 257	100	2 038	100	-9,7%

Source : ADC

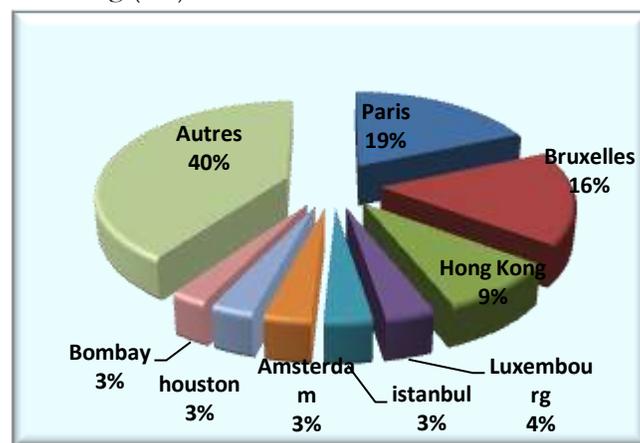
Au cours du 3^e trimestre 2019 les marchandises importées par voie aérienne représentaient 44% du fret aérien global ; soit 1 point de plus qu'au cours du trimestre précédent. Elles sont estimées à 2 038 tonnes; traduisant ainsi une régression d'environ 10%.

Les principales marchandises composant le fret aérien import connaissent un léger changement dans leur classement. Les Colis Divers (65,5%) occupent toujours la première place, suivis des marchandises en groupage (9,7%). Les Produits Pharmaceutiques (5%) qui occupaient la 3^e place au 2^e trimestre 2019, reculent d'une position et cèdent leur place aux Produits Dangereux (5,7%). Avec une proportion égale à 1,6% chacun, les Vivres et les Colis Diplomatiques ferment la marche des types de marchandises ayant une contribution supérieure à 1%.

De ces principaux types de marchandises importées par voie aérienne, seuls les Colis Diplomatiques affichent une hausse de leur tonnage. Ils passent de 20 à 33 tonnes ; soit une augmentation de 70,1%. Les Vivres (-43,7%) et les Produits Pharmaceutiques (-45,1%) s'estiment respectivement à 33

tonnes et 103 tonnes au 3^e trimestre 2019. Les Produits Dangereux (116 tonnes) et les marchandises groupées (198 tonnes) chutent respectivement de 22,5% et de 20,3%. Les Colis divers diminuent d'environ 10% et s'évaluent à 1 336 tonnes au 3^e trimestre 2019.

Les cargaisons importées par voie aérienne au cours du 3^e trimestre 2019 provenaient essentiellement des villes ci-après : Paris (19%), Bruxelles (16%), Hong Kong (9%) et Luxembourg (4%).



FRET AERIEN | Tonnage

Baisse d'environ 15% du fret aérien en partance du Cameroun

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

TYPE DE MARCHANDISES	T2 2019		T3 2019		Variation
	Tonnage	%	Tonnage	Tonnage	
VIVRES	2 529	84,7	2 166	85,1	-14,4%
COLIS DIVERS	295	9,9	250	9,8	-15,5%
FLEURS	41	1,4	30	1,2	-28,6%
PRODUITS PHARMACEUTIQUES	41	1,4	30	1,2	-27,3%
PRODUITS DANGEREUX	8	0,3	4	0,1	-53,3%
GROUAGES	2	0,1	0	0,0	-100,0%
AUTRES	70	2,3	66	2,6	-5,4%
TOTAL	2 986	100	2 545	100	-14,8%

Source : ADC

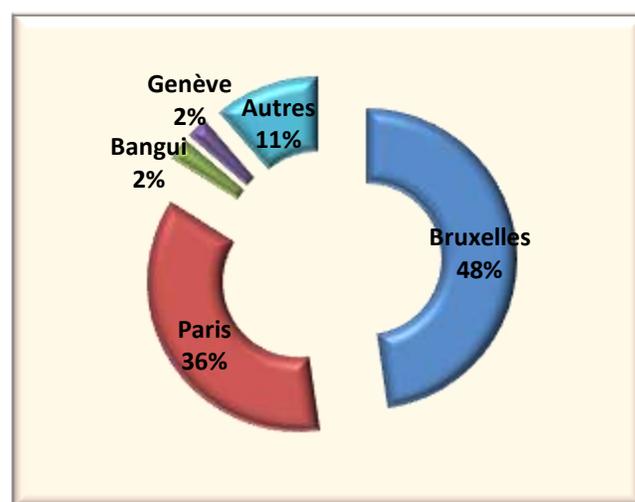
Les exportations camerounaises par voie aérienne représentaient 56% du fret aérien global au 3^e trimestre 2019; soit 1 point de moins par rapport au trimestre précédent. Ces exportations ont reculé d'environ 15% et se situent à 2 545 tonnes au 3^e trimestre 2019.

Les principaux types de marchandises composant les exportations aériennes ont gardé le même classement qu'au cours du trimestre précédent. Les Vivres conservent la première place avec une part égale à 85,1%. Les Colis Divers avec une contribution d'environ 10% demeurent à la deuxième place. Les Fleurs et les Produits Pharmaceutiques possèdent chacun une part égale à 1,2% du fret export. Les autres types de marchandises ont chacun un pourcentage inférieur à 1%.

Tous les principaux types de marchandises constituant les exportations par voie aérienne du 3^e trimestre 2019 ont chacun connu une diminution de leur tonnage. Aucune cargaison en Groupage n'a été expédiée par voie aérienne au cours de la période d'étude. Les Produits Dangereux baissent de moitié et représentent une valeur de 4 tonnes au cours du 3^e trimestre 2019. Après une régression proche de 28%, les Fleurs et les Produits Pharmaceutiques se chiffraient à 30 tonnes chacun.

Les Vivres passent de 2 529 tonnes au 2^e trimestre 2019 à 2 166 tonnes au 3^e trimestre 2019; soit une chute de 14,4%.

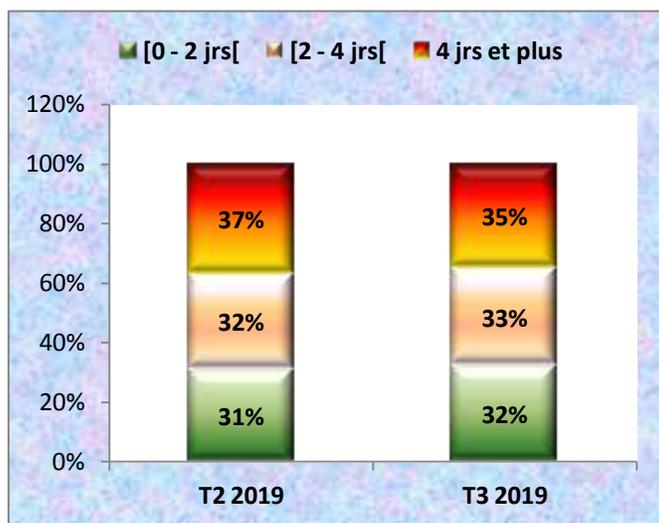
Les cargaisons exportées par voies aériennes au cours du 3^e trimestre 2019 étaient principalement destinées aux villes ci-après : Bruxelles (48%), Paris (36%), Genève (2%) et Bangui (2%).



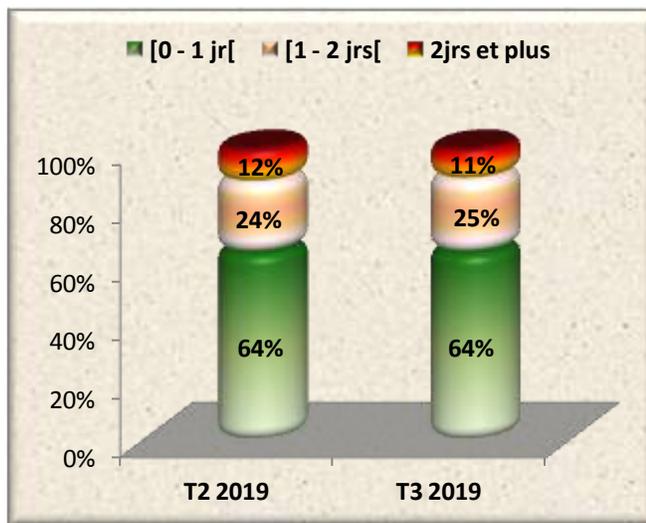
FRET AERIEN | Délais de passage aéroportuaire

A l'import (4 jours) et à l'export (1 jour), le délai moyen de passage est resté le même

Graphique 6 : Répartition du fret selon le délai de passage aéroportuaire



IMPORT



EXPORT

Source : ADC

Le délai moyen de passage des cargaisons importées par voie aérienne dans les magasins aéroportuaires au cours du 3^e trimestre 2019 est resté égal à 4 jours ; soit une statistique identique à celle du trimestre précédent. Cependant, on observe une légère amélioration pour le compte du 3^e trimestre 2019. En effet, la proportion de cargaisons sorties en moins de 2 jours est passée de 31% à 32%; soit 1 point de plus qu'au cours du 2^e trimestre 2019. De plus, 35% des cargaisons importées ont été sorties des magasins aéroportuaires au moins 4 jours après leur arrivée contre 37% pour le trimestre précédent.

L'analyse mensuelle révèle que quelque soit le mois du trimestre étudié, les chargeurs ont pu faire sortie leur cargaison à l'import en moyenne 4 jours après leur arrivée. Cependant, le mois de Septembre 2019 est celui qui connaît la meilleure proportion à la fois de courts délais (33%) et de longs délais (33%). Le mois d'août étant celui qui affiche les mauvais records avec 31% de cargaisons sorties en moins de 2 jours et 38% sortie en au moins 4 jours.

S'agissant des marchandises exportées, leur délai moyen de passage aéroportuaire est resté égal à 1 jour. Toutefois, on observe une célérité légèrement meilleure pour le 3^e trimestre 2019. En effet, au cours de la période d'étude, 64% des cargaisons exportées ont été embarquées le jour même de leur arrivée à l'aéroport ; soit une situation identique au trimestre précédent. Mais pour les cargaisons ayant séjourné au moins 2 jours dans les magasins aéroportuaires avant leur embarquement, on note une proportion de 11% pour le 3^e trimestre 2019 ; soit 1 point de moins qu'au cours du trimestre précédent.

L'examen mensuel montre que pour chacun des mois du 3^e trimestre 2019, les cargaisons passaient en moyenne 1 jour à l'aéroport avant d'être expédiées. Par ailleurs, le mois d'août affichait moins de longs délais. En effet, 11% des cargaisons exportées durant ce mois avaient séjourné plus de 2 jours dans les magasins aéroportuaires et 66% y avaient fait moins d'un jour. Le mois de Septembre quand à lui présente les mauvais records ; 61% des cargaisons ont été expédiées le jour même de leur arrivée à l'aéroport tandis que 11% y ont passé au moins 2 jours avant d'être embarqué.

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

- 👍 Cameroon Railways (Camrail)
- 👍 Comité National de Facilitation des Echanges (CONAFE)
- 👍 Douala International Terminal (DIT)
- 👍 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 :

Elvis DONFACK TSAGUIM

Hermann NGASSA NKENGNE

Marguerite LEWONO MBASSI

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 2019



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