



NOTE DE CONJONCTURE

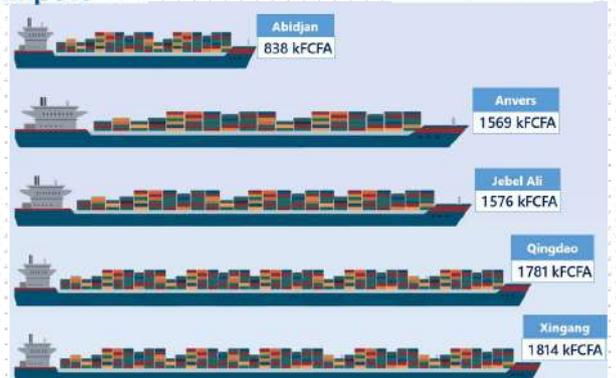
N° 033

4^E TRIMESTRE 2022

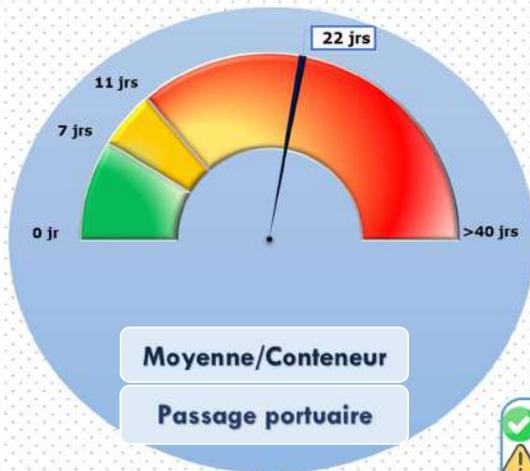
40' Frigo



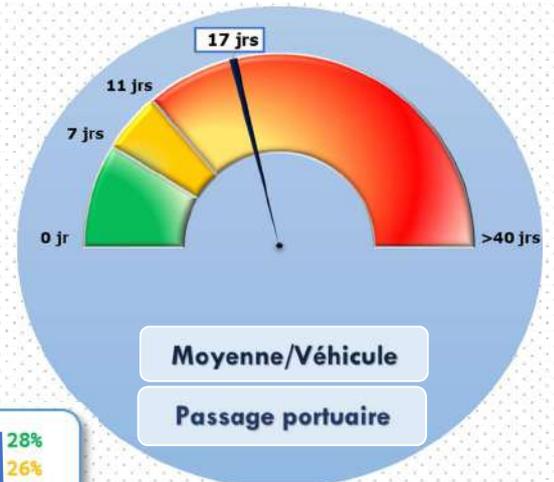
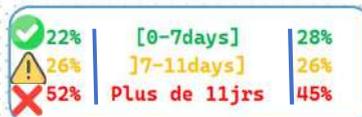
Frêt moyen à l'import



20'Sec



RTC



TMFD

r à v

SOMMAIRE	1
AVANT PROPOS	2
DOSSIER :	3
COÛT DE TRANSPORT MARITIME À L'IMPORT	5
Coût de Transport Maritime d'un Conteneur 20' frigorifique.....	5
Coût de Transport Maritime d'un Conteneur 20' Sec.....	5
Coût de Transport Maritime d'un Conteneur 40' Frigorifique.....	6
Coût de Transport Maritime d'un Conteneur 40' sec.....	7
Coût de Transport Maritime d'un véhicule.....	8
DELAIS DE PASSAGE PORTUAIRE DE MARCHANDISES	3
Délai de passage portuaire de marchandises conteneurisées.....	3
Délai de passage portuaire de véhicules.....	4
FRET FERROVIAIRE	4
Tonnage.....	4
Transit time.....	13
FRET AERIEN	13
Tonnage à l'Export.....	13
Tonnage à l'Import.....	14
Délais de passage aéroportuaire.....	13



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 le séjour moyen des véhicules d'occasion importés au parc TMFD au 4^e trimestre 2022 s'est établi à 17 jours soit, un jour de plus qu'il y a un an.

Au cours du 4^e trimestre 2022, le délai moyen de passage des marchandises conteneurisées à l'import au port de Douala est de 22 jours, soit 5 jours de plus qu'au 4^e trimestre 2021.

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

Bonne lecture !

Auguste MBAPPE PENDA

Directeur Général

u à dv

PNQ PNPP

a) TONNAGE

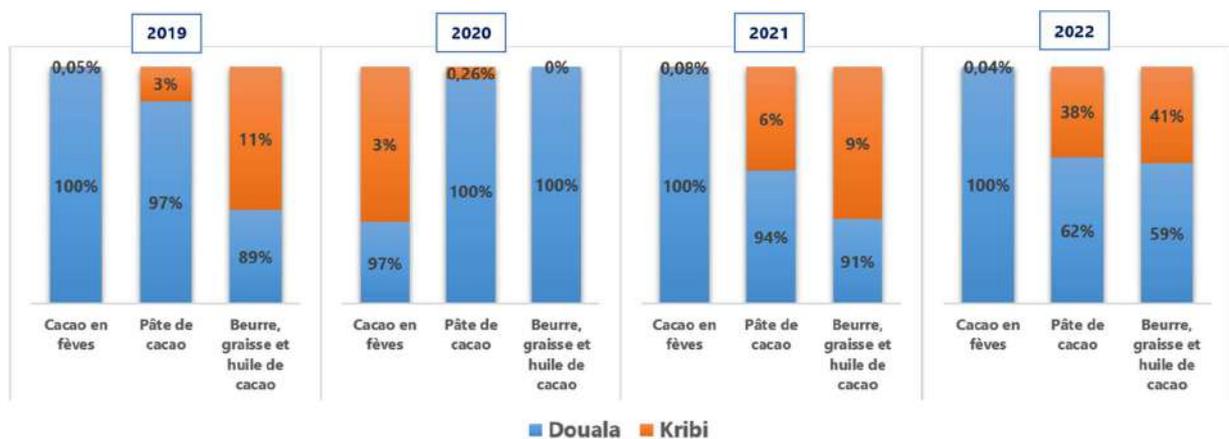
Tableau 1 : Evolution des exportations du cacao et ses dérivés entre 2019 et 2022

CACAO ET SES DERIVES	2019		2020		2021		2022	
	Tonnage	%	Tonnage	%	Tonnage	%	Tonnage	%
Cacao en fèves	196 584	10%	150 693	9%	227 661	12%	139 154	14%
Pâte de cacao	23 513	1%	30 692	2%	45 095	2%	22 613	2%
Beurre, graisse et huile de cacao	10 216	1%	16 636	1%	20 459	1%	13 232	1%

Après le bois de 2019 à 2022, le cacao est le 2^e principal produit d'exportation à partir des ports camerounais dont les parts dans le volume global des exportations sont passées de 12% à 17%. L'analyse de l'évolution des quantités exportées entre 2019 et 2022 révèle une nette augmentation du trafic en 2021 pour les fèves de cacao (227 661 tonnes), les pâtes de cacao (45 095 tonnes) et le beurre de cacao (20 459 tonnes). Par contre, en 2022, on a enregistré une baisse générale des quantités exportées de cacao et ses produits dérivés.



b) PORT DE CHARGEMENT



S'agissant des ports de chargement du cacao destiné à l'export, depuis 2019, pratiquement tout le cacao en fèves est embarqué au port de Douala. C'est le même constat pour les dérivés du cacao en 2019 et 2020. Cependant, depuis 2021, le port de Kribi est de plus en plus sollicité pour exporter ces produits.

c) PRINCIPALES DESTINATIONS

Tableau 2 : Principales destinations du cacao et ses dérivés entre 2019 et 2022

DESTINATIONS	2019		2020		2021		2022	
	%	Tonnage	%	Tonnage	%	Tonnage	%	Tonnage
Fèves								
Pays-Bas	60%	117 908	61%	91 474	76%	172 004	73%	101 042
Malaisie	9%	17 059	14%	21 464	9%	20 399	11%	14 959
Indonésie	10%	19 386	15%	22 278	8%	18 472	7%	9 186
Turquie	2%	3 912	3%	4 305	2%	5 523	6%	8 137
Belgique	0,4%	778	1%	1 548	2%	4 156	2%	3 174
Espagne	1%	2 571	3%	4 872	1%	3 214	2%	2 379
Allemagne	6%	10 835	2%	2 809	0,1%	150	0,0%	-
Mexique	1%	1 375	1%	1 069	1%	1 375	0,0%	-
Royaume-Uni	5%	10 322	0,0%	51	0,0%	-	0%	-
Autres	6%	12 440	1%	823	1%	2 369	0,2%	277
Pâtes								
États-Unis d'Amérique	31%	7 213	38%	11 608	21%	9 385	29%	6 505
Pays-Bas	0,1%	20	4%	1 086	15%	6 587	15%	3 286
France	34%	7 994	25%	7 728	12%	5 311	13%	3 034
Espagne	5%	1 116	2%	585	9%	3 999	12%	2 795
Malaisie	6%	1 340	5%	1 645	11%	4 748	11%	2 383
Allemagne	19%	4 406	20%	6 033	17%	7 604	10%	2 308
Autres	6%	1 424	7%	2 007	17%	7 461	10%	2 302
Beurre								
France	94%	9 553	90%	14 971	73%	15 026	63%	8 402
Pays-Bas	6%	663	1%	240	12%	2 433	17%	2 313
Allemagne	0%	-	8%	1 264	14%	2 941	15%	1 976
Autres	0%	-	1%	161	0,3%	60	4%	542

Source : CNCC

Depuis 2019, au moins 80% des quantités des fèves de cacao exportées via les ports camerounais débarquent dans quatre pays à savoir les Pays-Bas, la Malaisie, l'Indonésie et la Turquie. Notons que les Pays-Bas au cours de la période reçoivent au moins 60% des fèves de cacao camerounaises destinées à l'export. Par contre, l'Allemagne et le Royaume Uni qui étaient des destinations de ce produit sont depuis 2020 de moins en moins sollicitées.

S'agissant du beurre et huile de cacao, la France en est le principal destinataire mais le partage avec les Pays-Bas et l'Allemagne.

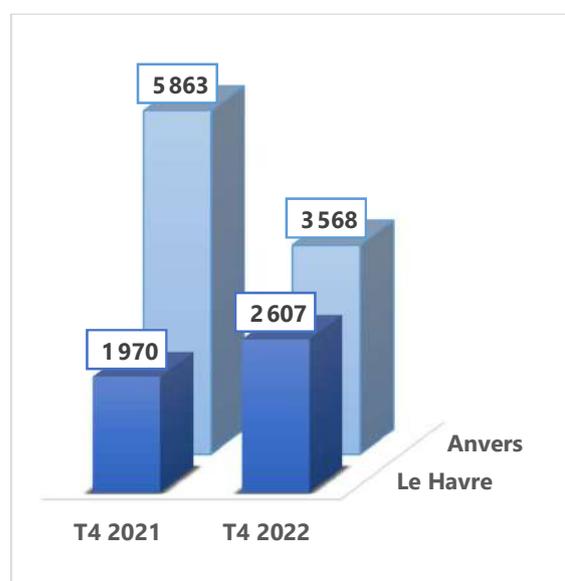
t u v r r à à v à

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 2022 a connu des tendances contraires dans les deux principaux ports d'embarquement. En effet, au port d'Anvers on a enregistré une baisse de 39% avec une valeur de 3,6 millions de FCFA pour le compte du dernier trimestre de l'année 2022. Au port du Havre, le coût moyen de transport s'est établi à 2,6 millions de FCFA; soit une hausse de 32%.

La moitié des chargeurs ayant emprunté ces deux ports a déboursé au plus 2,7 millions de FCFA à titre de frais de transport d'un conteneur 20' frigorifique.

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

PAYS	PORTS	T4 2021	T4 2022	Variation	PAYS	PORTS	T4 2021	T4 2022	Variation
Chine	Qingdao	1965	1781	-9%	Belgique	Anvers	1238	1569	27%
	Nansha	1607	1393	-13%	France	Le Havre	1347	1524	13%
	Shanghai	2645	2612	-1%	Afrique du Sud	Durban	1 953	2 070	6%
	Ningbo	1615	1333	-17%	Côte d'Ivoire	Abidjan	675	838	24%
	Xingang	2363	1814	-23%	Sénégal	Dakar	787	1 167	48%
EAU	Jebel Ali	1434	1576	10%	Tunisie	Sfax	998	1 146	15%

Source : CNCC

Le coût moyen de transport d'un conteneur 20' sec dans les principaux ports d'embarquement chinois a connu une baisse au cours du 4^e trimestre 2022. La moitié des chargeurs ayant utilisé ces ports a dépensé au plus 1,4 million de FCFA (Qingdao et Xingang) et 1 million de FCFA (Nansha et Ningbo). Cette tendance

observée en Chine est contraire à celle des principaux ports d'embarquement des 20' sec notamment à Dakar où il a fallu déboursé en moyenne, 1,2 million de FCFA pour acheminer un 20' sec au Cameroun soit une hausse de 48% en glissement annuel.

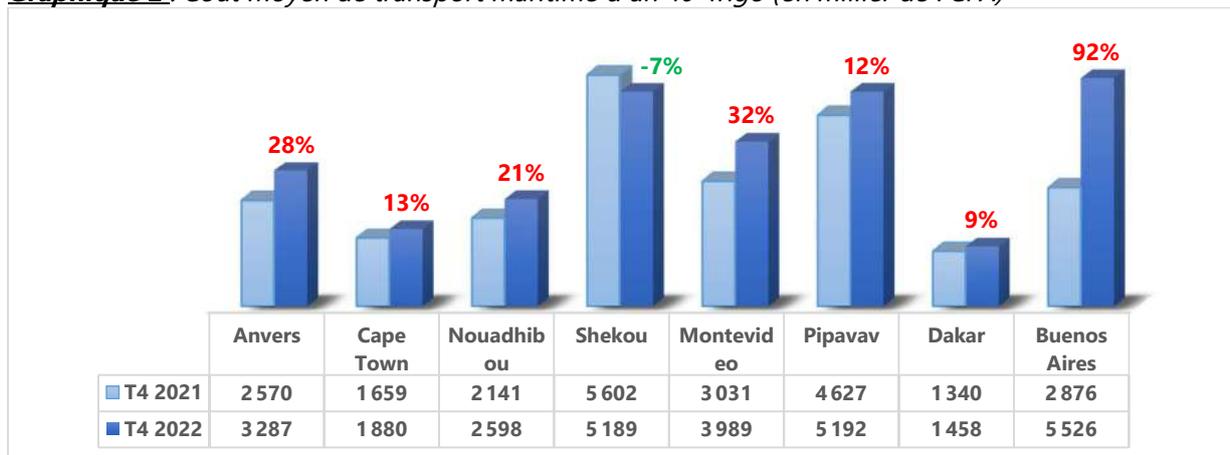
Coût de Transport Maritime d'un Conteneur 40' Frigorifique

Au cours du 4^e trimestre 2022, à l'exception du port de Shekou, on note une augmentation en glissement annuel du coût de transport d'un 40' frigorifique dans l'ensemble des ports d'embarquement de ce type de conteneur pour le Cameroun.

En effet, sur le continent africain, la croissance est de +9% au port de Dakar (1,5 million de FCFA), +21% au port de Nouadhibou (2,6 millions de FCFA) et de +31,7% au port de Cape Town (1,9 million de FCFA). Bien que plus élevés, les tarifs pratiqués au port mauritanien sont moins dispersés par rapport à ceux du port sénégalais. De plus, 25% des chargeurs ayant utilisé le port sénégalais ont déboursé plus de 2 millions de FCFA à titre de frais de transport de leur conteneur.

En Europe, le transport d'un 40' frigorifique du port d'Anvers pour le Cameroun a coûté aux chargeurs en moyenne 3,4 millions de FCFA correspondant à une hausse de 28% en glissement annuel.

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



Source : CNCC

Le coût moyen de transport à partir des principaux ports sud-américains d'embarquement des conteneurs 40' frigorifiques a augmenté de 32% en glissement annuel pour Montevideo et pratiquement doublé pour Buenos Aires. Toutefois, les tarifs pratiqués au 4^e trimestre 2022 sont plus dispersés au port uruguayen où 25% des chargeurs disent avoir dépensé plus de 5,7 millions de FCFA pour embarquer un 40' frigorifique à destination du Cameroun.

Enfin, on note que le coût moyen de transport d'un 40' frigorifique à partir du port de Pipavav a augmenté de 12% au 4^e trimestre 2022 par rapport au 4^e trimestre 2021. Les tarifs pratiqués dans ce port indien ne sont pas très éloignés les uns des autres (plus ou moins 200 milles FCFA de la moyenne).

Coût de Transport Maritime d'un Conteneur 40' sec

Tableau 4 : Coût moyen de transport maritime d'un 40' Sec (en millier de FCFA)

PAYS	PORTS	T4 2021	T4 2022	Variation	PAYS	PORTS	T4 2021	T4 2022	Variation
Côte d'Ivoire	Abidjan	1439	1524	6%	Chine	Ningbo	1510	1567	4%
USA	Baltimore	1835	2158	18%		Nansha	1675	1668	-0,4%
	New York	2023	1910	-6%		Qingdao	3495	2872	-18%
Canada	Montréal	1713	1771	3%	EAU	Jebel Ali	1881	1961	4%
Belgique	Anvers	1637	1897	16%	France	Le Havre	1553	1469	-5%

Source : CNCC

Au cours du 4e trimestre 2022, le coût moyen de transport d'un conteneur 40' sec a connu une augmentation (+6%) dans le principal port d'embarquement africain. Les tarifs pratiqués sur la période d'étude s'éloignent d'au plus 800 € de la moyenne. La moitié des chargeurs a déclaré avoir dépensé au plus 1,5 million de FCFA pour expédier leur conteneur.

Le coût moyen de transport dans tous les principaux ports d'embarquement asiatiques a connu des variations diverses selon les ports au cours de la période d'étude. Avec un taux de croissance en glissement annuel de 4%, le coût moyen de transport d'un 40' sec à partir des ports de Ningbo et de Jebel Ali était respectivement de 1,57 et 1,96 million de FCFA au 4^e trimestre 2022. Par contre, on enregistre une baisse du coût moyen de transport d'un 40' sec au port de Qingdao (-18%). Toutefois, on note que 25% des chargeurs ayant emprunté ce port ont versé un montant supérieur à 3,9 millions de FCFA.

Au port de Montréal (1,8 million de FCFA) le coût moyen de transport a augmenté de 3%. Les tarifs pratiqués dans ce port s'éloignent de plus ou moins 210 milles FCFA de la moyenne et avec moins de 1,5 million de FCFA, la moitié des chargeurs a pu expédier leur conteneur. Au port de Baltimore (+18%), la tendance est également haussière. Les tarifs y sont quelque peu dispersés ; l'écart à la moyenne maximal est de 470 milles FCFA. La moitié des chargeurs ayant expédié leur conteneur par ce port a payé au moins 2,4 millions de FCFA.

Au niveau des principaux ports européens d'embarquement des conteneurs 40' sec, il fallait dépenser en moyenne respectivement 1,9 et 1,5 million de FCFA pour embarquer ce type de conteneur à partir des ports d'Anvers et du Havre au 4^e trimestre 2022. Un chargeur sur quatre déclare avoir dépensé au plus 1 million de FCFA pour importer un 40' sec à partir de chacun de ces ports.

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 tendance haussière au cours du 4^e trimestre 2022. En effet, au port d'Anvers, le coût moyen de transport d'un véhicule de tourisme est passé de 213 000 à 271 000 FCFA, soit une augmentation de 27% en glissement annuel. Au port de Hambourg il se situait à 337 000 FCFA correspondant à une augmentation de 46%. Les tarifs sont moins dispersés au port de Hambourg où l'écart maximal au coût moyen est de l'ordre de 40 000 FCFA. Pour ce qui est des Pickups, le coût moyen de transport dans les principaux ports d'embarquement a également augmenté au cours de la période d'étude. Au port d'Anvers, pour assurer l'acheminement de son Pickup, les

chargeurs ont versé en moyenne la somme de 367 000 FCFA soit une hausse d'environ 43% en glissement annuel. Les tarifs pratiqués s'éloignent d'au plus 150 000 FCFA de la moyenne et un chargeur sur quatre a déclaré avoir payé un montant supérieur à 450 000 FCFA pour le transport de son véhicule. Au port de Hambourg le coût moyen de transport d'un Pickup s'élève à 439 000 FCFA soit une progression de 37% en glissement annuel. S'agissant des importations des Minibus, les chargeurs disent avoir déboursé au 4^e trimestre 2022, en moyenne, 294 000 FCFA pour acheminer un minibus à partir du port d'Anvers et 415 000 FCFA à partir du port de Hambourg.

Tableau 5 : Coût moyen de transport maritime d'un camions et autres engins lourds (en millier de FCFA)

	PAYS	PORTS	T4 2021	T4 2022	Variation	Quartile 1	Quartile 2	Quartile 3
CAMIONS								
	Belgique	Anvers	1248	2071	66%	1705	2086	2568
	Allemagne	Hambourg	1343	2103	57%	1968	2099	2361
AUTRES LOURDS								
	Belgique	Anvers	1896	2494	32%	1787	2402	3567
	Allemagne	Hambourg	1866	2099	12%	2033	2132	2197

Source : CNCC

Le coût moyen de transport des camions et des autres engins lourds dans les principaux ports d'embarquement a connu une hausse au 4^e trimestre 2022 avec une ampleur plus importante au port d'Anvers et pour les camions.

Au port belge, il passe de 1,2 million de FCFA à 2,1 millions de FCFA pour les camions et de 1,9 million de FCFA à 2,5

millions de FCFA pour les autres engins lourds.

Au port de Hambourg, avec des taux de croissance en glissement annuel respectifs de 57% et 12%, les coûts moyens de transport au 4^e trimestre 2022 d'un camion et d'un autre engin lourd s'élevaient à 2,1 millions de FCFA.

uvr à uv r r Àv r à vuv r tûr uà v

Délai de passage portuaire de marchandises conteneurisées

Tableau 6 : Délai de passage portuaire des conteneurs à destination du port de Douala (en jours)

	oct-21	nov-21	déc-21	T4 2021	oct-22	nov-22	déc-22	T4 2022
Moyenne	14,9	15,1	16,8	15,6	21,1	23,3	21,7	22,0
Variation					42%	54%	29%	41%
1^{er} Quartile	7	7	7	7	8	8	8	8
2^e Quartile	11	11	11	11	12	12	12	12
3^e Quartile	17	18	20	19	23	23	23	23
Au plus 11 jrs	48%	47%	46%	47%	46%	48%	48%	48%

Source : Régie du Terminal à Conteneurs de Douala (RTC)

Au cours du 4^e trimestre 2022, le délai moyen de passage des conteneurs à l'import au port de Douala était de 22 jours,

soit 6 jours de plus qu'au cours du 4^e trimestre 2021. Par ailleurs, un chargeur sur deux a fait sortir sa cargaison en au plus 8

jours au port de Douala au cours du 4^e trimestre 2022, contre 11 jours pour le compte du 4^e trimestre 2021. Aussi, 75% des chargeurs avaient au cours du 4^e trimestre 2021 effectué les différentes formalités d'enlèvement en plus de 19 jours ; contre 23 jours pour la même proportion au cours du dernier trimestre de l'année 2022.

L'analyse mensuelle indique que le mois d'octobre 2022 affichait la meilleure célérité avec un pic au mois de novembre même si la proportion des conteneurs sortis sans pénalité est restée stable sur l'ensemble des mois.

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



Source : RTC

Délai de passage portuaire de véhicules

Tableau 7 : Délai de passage portuaire des véhicules au parc automobile TMFD (en jours)

	oct-21	nov-21	déc-21	T4 2021	oct-22	nov-22	déc-22	T4 2022
Moyenne	14,6	16,7	15,2	16	17,7	18,7	15,0	17
Variation					21%	12%	-1%	10%
1^{er} Quartile	10	9	6	9	6	6	7	7
2^e Quartile	12	13	11	12	10	10	11	11
3^e Quartile	17	21	18	18	17	19	17	18
Au plus 11 jrs	39%	38%	42%	39%	56%	56%	53%	55%

Source : Terminal Mixte Fruitier de Douala (TMFD)

Au 4^e trimestre 2022, le délai moyen de passage des véhicules au parc TMFD se situait à 17 jours soit un jour de moins que le délai moyen observé au 4^e trimestre 2021. Toutefois, on note une nette différence au niveau 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 55% au 2^e trimestre

2022, soit 16 points de plus qu'au 4^e trimestre 2021.

L'analyse mensuelle permet de constater que le 4^e trimestre 2021 affiche une meilleure performance en terme de séjour des véhicules au parc TMFD comparativement au 4^e trimestre 2022.

Au mois d'octobre 2022, les chargeurs mettaient en moyenne 18 jours pour faire sortir leurs véhicules du parc TMFD, soit 3 jours de plus un an avant. Au cours de ce

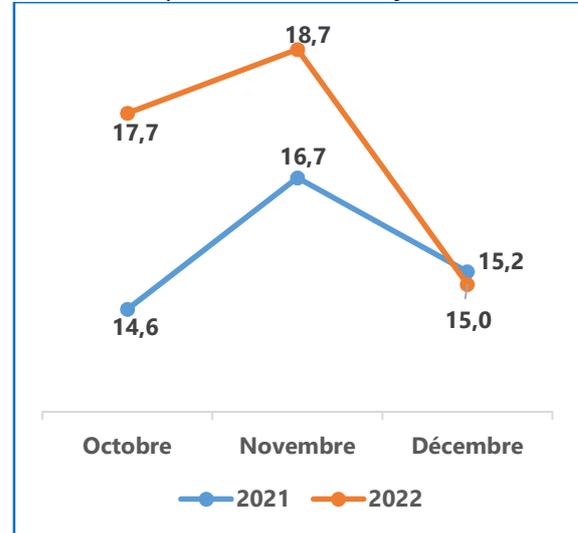
mois, 3 chargeurs sur 4 ont indiqué avoir pu remplir toutes les formalités d'enlèvement de leurs véhicules en au plus 17 jours.

Au mois de novembre 2022, 50% des véhicules sortis avaient séjourné au plus 10 jours au parc TMFD. Par ailleurs, on note un rallongement du délai moyen de passage des véhicules de 2 jours comparativement au mois de novembre 2021 qui était de 17 jours.

Au mois de décembre 2022 comme en décembre 2021, 50% des chargeurs ont pu sortir leurs véhicules en moins de 11 jours. On note enfin que quelle que soit l'année, on observe toujours un pic au mois de novembre en terme de délai de passage des

véhicules au parc TMFD.

Graphique 5 : Délai de passage mensuel des véhicules au port de Douala (en jours)



Source : TMFD

x v xv à à v

Tonnage

Au cours du 4^e trimestre 2022, le fret ferroviaire global s'est établi à 374 013 tonnes correspondant à une hausse de 8% en glissement annuel.

Tableau 8 : Fret ferroviaire montant par type de marchandises (en tonnes)

Dla ----->N'déré	T4 2021		T4 2022		Variation
	Tonnage	%	Tonnage	%	
Marchandises					
Hydrocarbures	179 893	60%	172 024	56%	-4%
Conteneurs Montée	30 150	10%	41 986	14%	39%
Farines et céréales	36 727	12%	35 989	12%	-2%
Sucre local	17 869	6%	29 138	9%	63%
Matériaux de construct°	13 323	4%	8 951	3%	-33%
Oil & Gaz	6 364	2%	6 131	2%	-4%
Mat. 1ères Cimenterie	448	0%	4 948	2%	1004%
Alumine (mat. 1ères)	4 945	2%	4 485	1%	-9%
Engrais et insecticides	1 928	1%	1 209	0%	-37%
Aide alimentaire	3 857	1%	-	0%	-100%
MAD PQ1	210	0%	-	0%	-100%
Autres marchandises	1 961	1%	4 889	2%	149%
TOTAL	297 675	100%	309 750	100%	4%

Source : CAMRAIL

Au cours de la période d'étude, le fret ferroviaire montant (Douala vers Ngaoundéré) représente 83% du fret ferroviaire global ; soit 3 points de moins qu'au cours du 4^e trimestre 2021. Il se chiffre à 309 750 tonnes traduisant une progression de 4% en glissement annuel. Il est essentiellement composé d'Hydrocarbures (56%), des marchandises conteneurisées (14%), des Farines et céréales (12%) et du Sucre local (9%). Les

autres types de marchandises transportées ont chacun une proportion inférieure à 4%. On note spécifiquement que les quantités de Matières premières pour la cimenterie transportées au cours de la période (4 948 tonnes) ont été multipliées par 10. Les marchandises conteneurisées (+39%) et le Sucre local (63%) affichent des augmentations beaucoup plus modérées. Pour le reste des marchandises, on note une baisse des quantités transportées.

Tableau 9 : Fret ferroviaire descendant par type de marchandises (en tonnes)

N'déré -----> D1a	T4 2021		T4 2022		Variation
	Tonnage	%	Tonnage	%	
Marchandises					
Bois en grumes	19 571	39%	38 060	59%	94%
Graines et tourteaux	9 461	19%	10 006	16%	6%
Bois Sauvages	4 186	8%	6 728	10%	61%
Bois ouvrés (Débités)	8 072	16%	5 889	9%	-27%
Animaux vivants	1 287	3%	1 469	2%	14%
conteneurs descente	1 540	3%	1 282	2%	-17%
Coton fibre	5 460	11%	829	1%	-85%
TOTAL	49 577	100%	64 263	100%	30%

Source : CAMRAIL

Le fret ferroviaire descendant (Ngaoundéré vers Douala) qui représente 17% du fret ferroviaire global au cours du 4^e trimestre 2022 enregistre une augmentation de 30% en glissement annuel. En effet, le fret descendant passe de 49 577 tonnes au 4^e trimestre 2021 à 64 263 tonnes au 4^e trimestre 2022 ; soit une progression de 30%. Environ 59% du fret ferroviaire descendant est constitué de Bois en grumes. Les Graines et tourteaux occupent la deuxième place avec une contribution de 16%, suivis du Bois sauvage (10%) et du Bois

débité (9%). Les Bois en grumes (+94%), les Graines et tourteaux (+6%), les bois sauvages (+61%) et les animaux vivants (+14%) affichent des tendances haussières au 4^e trimestre 2022. Les quantités transportées des autres marchandises ont cependant baissé au cours de la période avec notamment une baisse significative de Coton fibre dont les quantités transportées sont passées de 5 460 tonnes à 829 tonnes entre le 4^e trimestre 2021 et le 4^e trimestre 2022.

Transit time

Tableau 10 : Transit time (en jour)

Séquences	Conteneurs	Conventionnel
Délai de chargement	1,0	1,0
Délai de Déclaration	0,2	0,2
Délai d'Attente Départ	1,3	1,0
Délai de transport	2,7	2,7
Délai de Placement pour Déchargement	0,6	0,1
Délai de Déchargement	0,5	0,2
Moy. Durée Total Transit Time	6,3	5,1

Source : CAMRAIL

Dictionnaire des données

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

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

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

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

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

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

Au 4^e trimestre 2022, le transit time des marchandises en transit allant dans le sens Douala – Ngaoundéré était d'environ 6 jours pour les marchandises conteneurisées et de 5 jours pour celles en conventionnel. Cette différence est dû aux séquences de placement pour déchargement et de déchargement qui ont pris plus de temps pour les conteneurs que pour les marchandises en conventionnel.

X V R V à

Au cours du 4^e trimestre 2022, le fret aérien global s'est établi à 4 042 tonnes, soit une légère baisse de 0,4% par rapport au trimestre précédent.

Tonnage à l'Export

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

Produits exportés	T3 2022		T4 2022		Variation
	Tonnage	%	Tonnage	%	
Vivres	1 849	79%	1 735	78%	-6%
Colis divers	144	6%	187	8%	30%
Denrées périssables	189	8%	140	6%	-26%
Ananas	28	1%	39	2%	38%

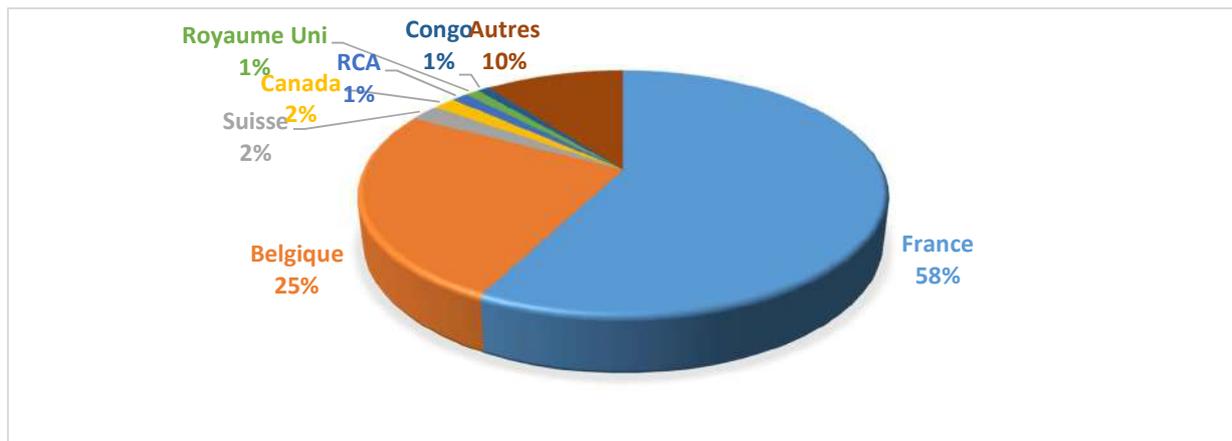
Fleurs	16	1%	30	1%	89%
Produits périssables	9	0%	11	1%	20%
Autres	99	4%	77	3%	-22%
TOTAL	2 334	100%	2 219	100%	-5%

Source : ADC

Au cours du 4^e trimestre 2022, les exportations camerounaises par voie aérienne représentaient 55% du fret global aérien soit 3 points de moins qu'au trimestre précédent. Sur la période d'étude le fret aérien export a régressé de 5% et s'estimait à 2 219 tonnes. Les Vivres demeurent les principales marchandises exportées par voie aérienne 78% du fret sortant soit 1 735 tonnes. Les Colis Divers (8%) et les denrées périssables (6%)

occupent les 2^e et 3^e places. Les cargaisons camerounaises exportées par voies aériennes au cours du 4^e trimestre 2022 avaient deux principales destinations : la France (58%) et la Belgique (25%). Les principaux pays de destination en Afrique étaient la RCA, le Congo et le Maroc représentant chacune environ 1% des flux sortants.

Graphique 6 : Fret aérien à l'export par pays de destination (en %)



Source : ADC

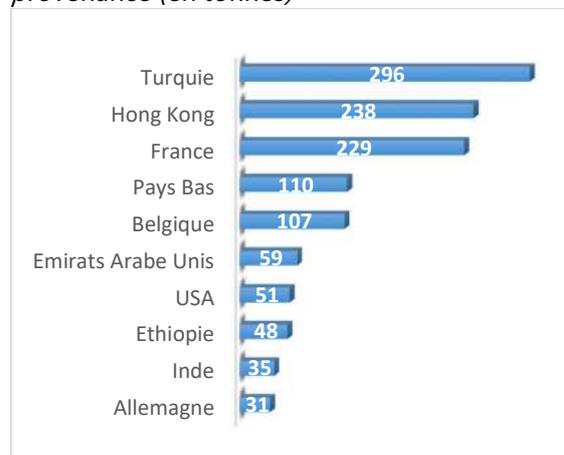
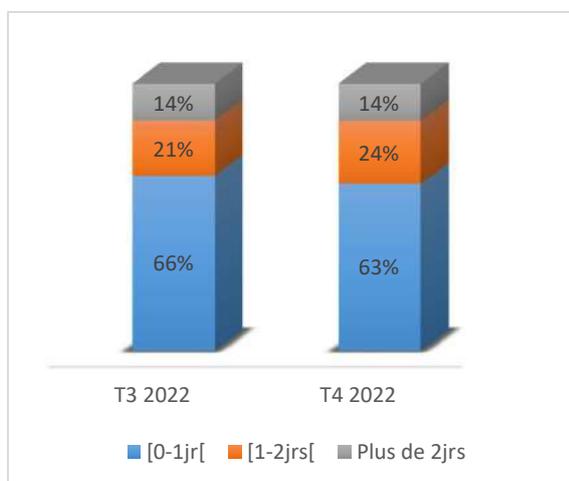
Tonnage à l'Import

Tableau 12 : Fret aérien à l'import par type de marchandises (en tonnes)

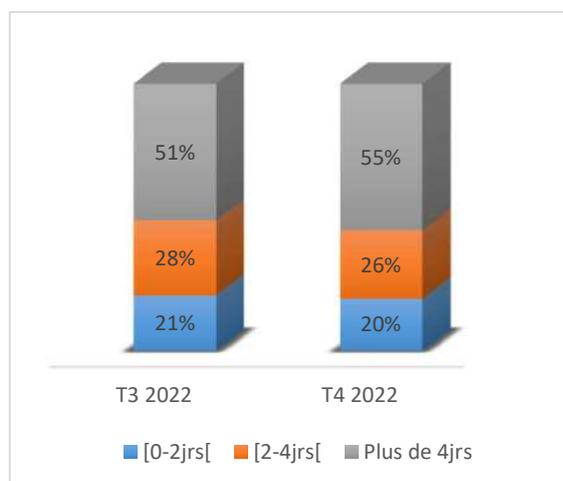
Produits importés	T1 2022		T1 2022		Variation
	Tonnage	Tonnage	Tonnage	%	
Colis divers	1 215	70%	1 247	68%	-32%
Produits dangereux	167	10%	159	9%	-37%
Œufs avec incubation	23	1%	159	9%	365%
Produits pharmaceutiques	70	4%	72	4%	-31%
Colis diplomatiques	15	1%	35	2%	61%
Piles lithium ionique	27	2%	20	1%	-50%
Denrées périssables	32	2%	11	1%	-78%
Autres	176	10%	120	7%	-32%
TOTAL	1 725	100%	1 823	100%	6%

Source : CNCC

Le fret aérien import est passé de 1 725 tonnes au 3^e trimestre 2022 à 1 823 tonnes au 4^e trimestre 2022 soit une augmentation d'environ 6%. Les principales marchandises composant le fret aérien import sont : Les Colis Divers (68%) suivis des Produits Dangereux Et des Œufs avec incubation représentant chacune 9% du fret entrant. Ces différents produits importés par voie aérienne au 4^e trimestre 2022 provenaient principalement de la France (27%), la Chine (19%), la Turquie (7%), l'Inde (7%), la Belgique (5%) et l'Allemagne (5%).

Graphique 7 : Fret aérien à l'import par pays de provenance (en tonnes)**Source : ADC****Délais de passage aéroportuaire****Graphique 8 : Répartition du fret selon le délai de passage aéroportuaire****EXPORT**

Le délai moyen de passage des cargaisons exportées par voie aérienne dans les magasins aéroportuaires au cours du 4^e trimestre 2022 est resté égal à 1 jour soit pratiquement 1 jour de moins qu'au trimestre précédent. On note par ailleurs que la proportion de cargaisons

**IMPORT**

embarquées en moins de 2 jours est restée stable (86%) comme au 3^e trimestre 2022.

S'agissant des marchandises importées, au cours du 4^e trimestre 2022 leur délai moyen de passage s'évaluait à 7 jours sensiblement comme au trimestre précédent. Par ailleurs, seulement 20% des

cargaisons importées sont sorties de l'aéroport en moins de 2 jours.