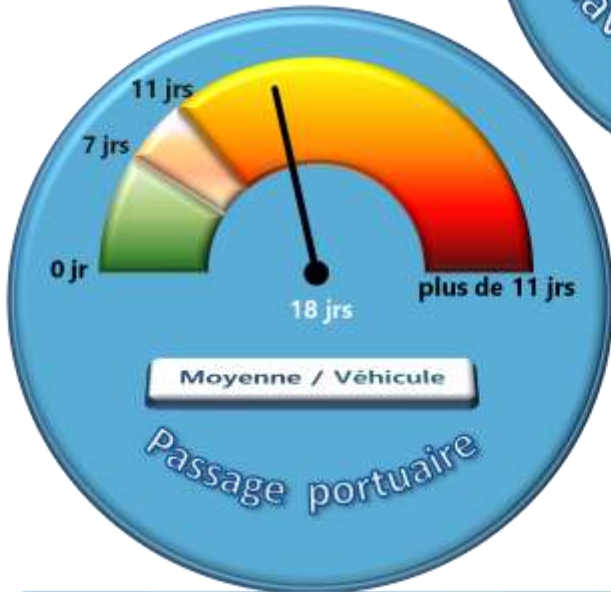


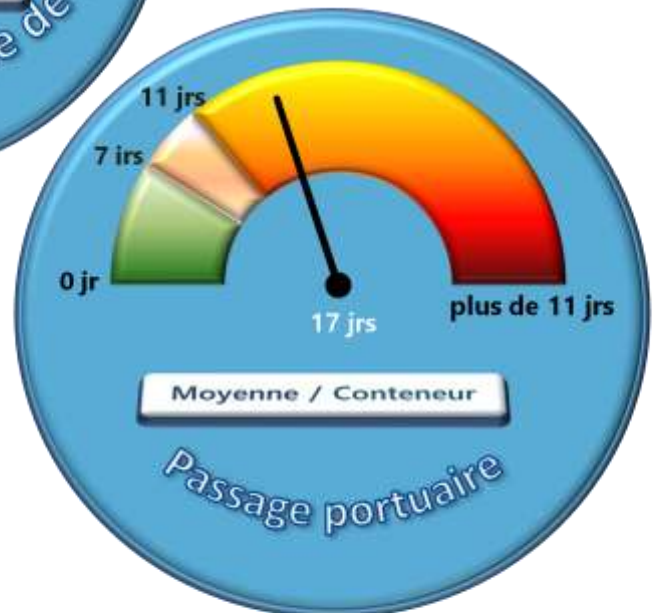


# NOTE DE CONJONCTURE || 1<sup>er</sup> Trimestre 2020



[0 - 7jrs] = 15% ; [7 - 11jrs] = 18% ; 11jrs et plus = 67% du trafic

PARC TMFD



[0 - 7jrs] = 29% ; [7 - 11jrs] = 18% ; 11jrs et plus = 53% du trafic

PARC RTC

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 1<sup>er</sup> trimestre 2020, en moyenne 13 navires étaient en attente à la bouée de base, soit 3 de plus qu'au trimestre précédent.

le séjour moyen des véhicules d'occasion importés au parc TMFD (18 jours) et au parc SOCOMAR (20 jours) a connu une augmentation de 3 jours et 1jour respectivement.

Le fret ferroviaire n'a pas connu une forte variation (-0,2%) et se chiffrait à 398 478 tonnes durant la période d'étude.

Le fret aérien s'évaluait à 4 132 tonnes ; soit une baisse 19%. Les cargaisons importées ont séjourné en moyenne 6 jours dans les magasins aéroportuaires comme au cours du 1<sup>er</sup> trimestre 2020.

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

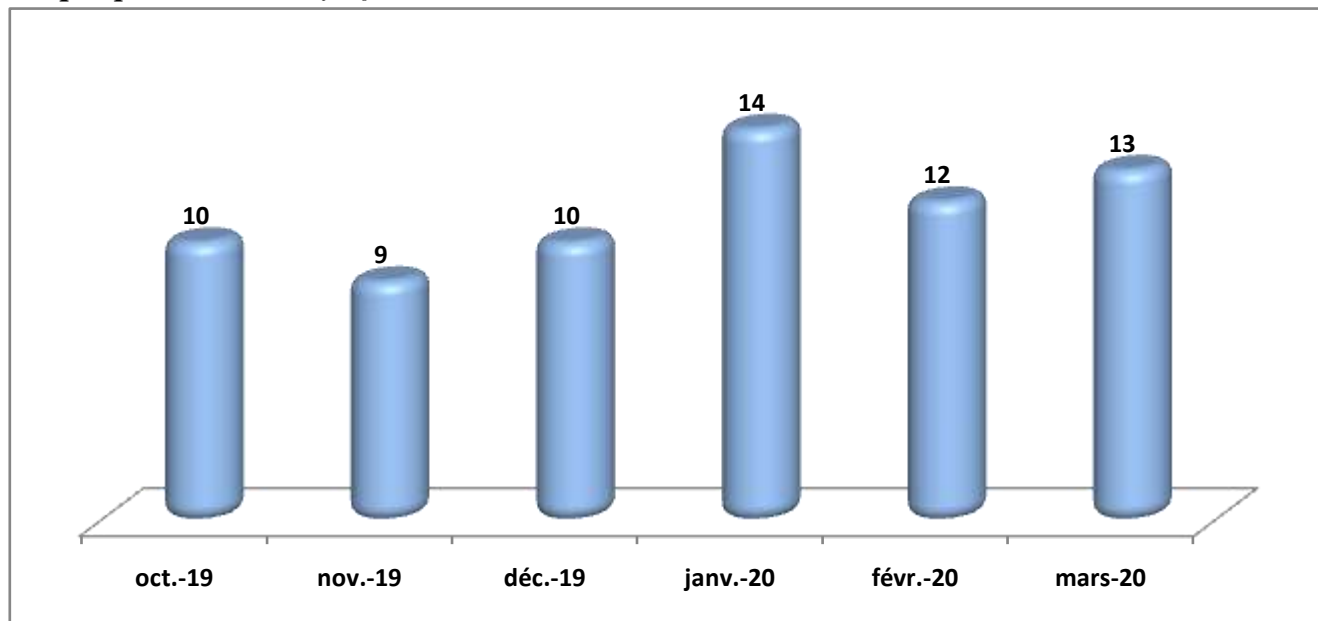
Bonne lecture !

**Auguste MBAPPE PENDA**

## NAVIRE | Nombre journalier de navires à la bouée de base

Hausse du nombre de navires à la bouée de base au cours du 1<sup>er</sup> trimestre 2020 ; en moyenne 13 navires par jour

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



*Source : PAD*

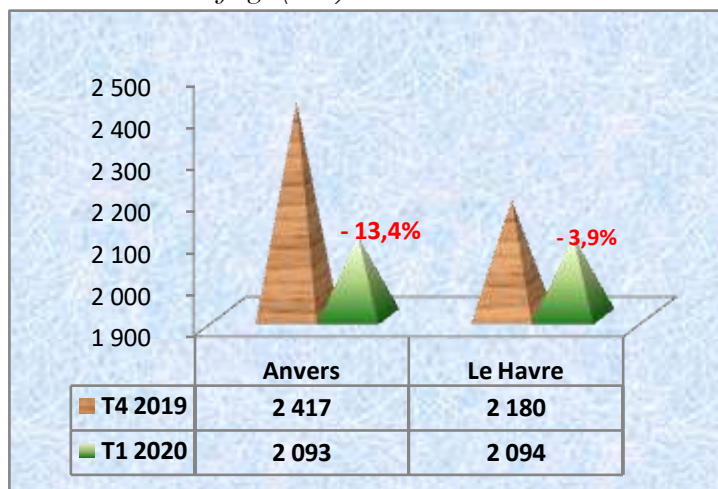
Au cours du 1<sup>er</sup> trimestre 2020, Le nombre moyen journalier de navires en attente à la bouée de base a connu une augmentation comparativement au 4<sup>e</sup> trimestre 2019. En effet, au cours de la période d'étude on enregistre en moyenne 13 navires par jour en attente; soit 3 bâtiments de plus qu'au trimestre précédent.

Une analyse mensuelle montre que l'affluence à la bouée de base était plus prononcée au cours du mois de janvier 2020. Chaque jour de ce mois, on observait en moyenne 14 navires en attente à la bouée de base. Les mois de février et de mars 2020 présentaient une statistique légèrement inférieure avec respectivement une moyenne journalière de 12 et 13 bâtiments.

## COÛT DE TRANSPORT MARITIME | Conteneur 20'

**Hausse de 18,2% du coût moyen de transport d'un 20' sec au port de Hambourg**

**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	T4 2019	T1 2020	Variation
Côte d'Ivoire	Abidjan	1 151	1 010	-12,3%
Afrique du Sud	Durban	1 669	1 639	-1,8%
Allemagne	Hambourg	1 580	1 867	18,2%
Belgique	Anvers	1 557	1 610	3,4%
Espagne	Valence	1 574	1 544	-1,9%
France	Le Havre	1 516	1 632	7,7%

Source : CNCC

Le coût moyen de transport d'un conteneur 20 pieds sec dans les principaux ports d'embarquement africains a connu une baisse au cours du 1<sup>er</sup> trimestre 2020. La moitié des chargeurs ayant utilisé ces ports a dépensé au plus 800 € (Abidjan) et 1 364 € (Durban).

Des principaux ports d'embarquement européens des conteneurs 20 pieds secs, c'est celui de Valence (-1,9%) qui connaît une diminution du coût moyen de transport. La moitié des chargeurs y a déboursé au plus 1 100 €. La hausse la plus significative est enregistrée au port de Hambourg (+18,2%); un chargeur sur deux ayant utilisé ce port a payé au moins 1 872 € à titre de frais de transport d'un conteneur. Les ports d'Anvers (+3,4%) et du Havre (+7,7%) possèdent

Au cours du 1<sup>er</sup> trimestre 2020 le coût moyen de transport d'un conteneur frigorifique 20 pieds a baissé dans les deux principaux ports d'embarquement. Au port d'Anvers il passe de 2 417 € à 2 093 €; soit un recul de 13,4%. L'écart maximal à la moyenne était de 800 € et la moitié des chargeurs a déboursé au moins 2 197 € à titre de frais de transport.

Au port du Havre, il chutait d'environ 4% et affichait une valeur de 2 094 € pour le compte du 1<sup>er</sup> trimestre 2020. Les tarifs pratiqués y étaient plus volatiles (plus ou moins 1 000 € de la moyenne). Un chargeur sur deux a payé au moins 2 628 €.

PAYS	PORTS	T4 2019	T1 2020	Variation
Chine	Qingdao	1 837	1 822	-0,8%
	Shanghai	2 104	2 045	-2,8%
Inde	Nhava Sheva	1 762	1 824	3,5%
EAU	Jebel Ali	1 901	1 912	0,6%
Etats-Unis	Houston	1 959	1 837	-6,2%

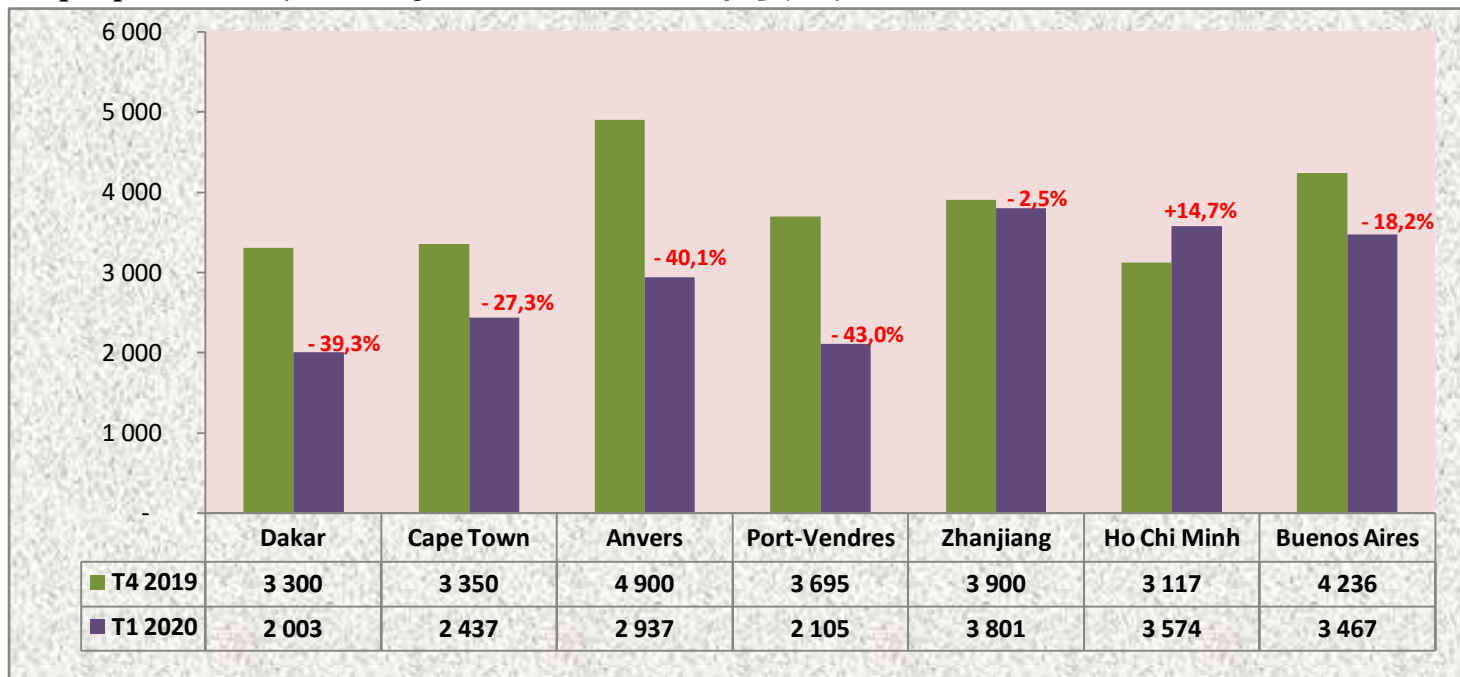
des coûts moyens de transport proches et 50% des chargeurs ayant utilisé ces ports ont versé au plus 1 350 €. Sur le continent asiatique, les principaux ports d'embarquement chinois connaissent une diminution de leur coût moyen de transport. Cependant, avec moins de 2 000 € 75% des chargeurs ont pu expédier leur conteneur à partir du port de Qingdao contre 2 300 € pour ceux ayant emprunté le port de Shanghai. Trois chargeurs sur quatre ayant emprunté le port de Nhava Sheva ou celui de Jebel Ali ont payé un montant inférieur à 2 100 €.

Au port de Houston le coût moyen de transport recule de 6,2% et se chiffre à 1 837 € au 1<sup>er</sup> trimestre 2020.

## 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 a connu une baisse à deux chiffres dans les principaux ports d'embarquement européens et africains au cours du 1<sup>er</sup> trimestre 2020.

Sur le continent africain le recul est de 39,3% au port de Dakar (2 003 €) et de 27,3% au port de Cape Town (2 437 €). Les tarifs pratiqués au port de Cape Town (plus ou moins 346 € de la moyenne) sont moins volatiles par rapport à ceux du port de Dakar (plus ou moins 475 € de la moyenne). La moitié des chargeurs ayant utilisé le port sud africain ont déboursé au plus 2 500 € à titre de frais de transport de leur conteneur contre 2 042 € pour ceux ayant utilisé le port sénégalais.

Des principaux ports d'embarquement européens, la baisse la plus significative du coût moyen de transport est observée au Port-Vendres (-43%) et la valeur pour le compte du 1<sup>er</sup> trimestre 2020 est de 2 105 €. La moitié des chargeurs a déboursé au moins 2 000 €. Au port d'Anvers on enregistre une baisse de 40,1% et

un coût moyen de transport de 2 937 € au 1<sup>er</sup> trimestre 2020. Un chargeur sur deux a versé moins de 3 290 € à titre de frais de transport. Les tarifs pratiqués au port belge (plus ou moins 750 € de la moyenne) sont moins volatiles comparativement à ceux du port français (plus ou moins 900 € de la moyenne).

Au port de Zhanjiang, le coût moyen de transport est passé de 3 900 € au 4<sup>e</sup> trimestre 2019 à 3 801 € au 1<sup>er</sup> trimestre 2020 ; soit une baisse de 2,5%. Un chargeur sur deux a payé plus de 3 900 € à titre de frais de transport. Au port de Ho Chi Minh, la tendance est inverse ; le coût moyen de transport croît de 14,7% et affiche une valeur de 3 574 € pour le compte du 1<sup>er</sup> trimestre 2020. La moitié des chargeurs a payé un montant inférieur à 3 514 € pour acheminer son conteneur. La volatilité des tarifs pratiqués au port vietnamien (plus ou moins 105 € de la moyenne) est moins importante que celle observée au port chinois (plus ou moins 278 € de la moyenne).



## COÛT DE TRANSPORT MARITIME | Conteneur 40'

**Baisse d'environ 11% du coût moyen de transport d'un conteneur 40 pieds sec aux ports de Valence et du Havre**

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

PAYS	PORTS	T4 2019	T1 2020	Variation	PAYS	PORTS	T4 2019	T1 2020	Variation
Afrique du Sud	Durban	2 946	2 016	-31,6%	Allemagne	Hambourg	2 607	2 612	0,2%
Chine	Ningbo	2 677	2 396	-10,5%	France	Le Havre	2 604	2 321	-10,9%
	Qingdao	2 877	2 783	-3,3%	Espagne	Valence	2 477	2 217	-10,5%
Inde	Nhava Sheva	2 603	2 352	-9,6%	Royaume Uni	Felixstowe	2 094	2 754	31,5%
EAU	Jebel Ali	3 089	2 881	-6,7%	Belgique	Anvers	2 513	2 303	-8,4%
Canada	Montréal	2 946	2 750	-6,7%	Pays-Bas	Rotterdam	2 436	2 350	-3,5%
Etats-Unis	Baltimore	2 822	2 688	-4,7%	Italie	Gênes	2 755	2 522	-8,5%

**Source :** CNCC

Au cours du 1<sup>er</sup> trimestre 2020, le coût moyen de transport d'un conteneur 40 pieds sec a connu un recul à deux chiffres (- 31,6%) 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 expédié leur conteneur à un coût inférieur ou égal à 2 143 €.

Une tendance baissière du coût moyen de transport est également observée dans les principaux ports d'embarquement asiatiques et américains.

Au port de Ningbo, le coût moyen de transport baisse de 10,5% et affiche une valeur de 2 396 €. Aux ports de Qingdao (-3,3%), de Nhava Sheva (-9,6%) et de Jebel Ali (-6,7%) le coût moyen de transport connaît une diminution. Dans chacun de ses ports l'écart maximal à la moyenne est de 650 € et un chargeur sur deux a déboursé au plus 2 273 € à titre de frais de transport d'un conteneur.

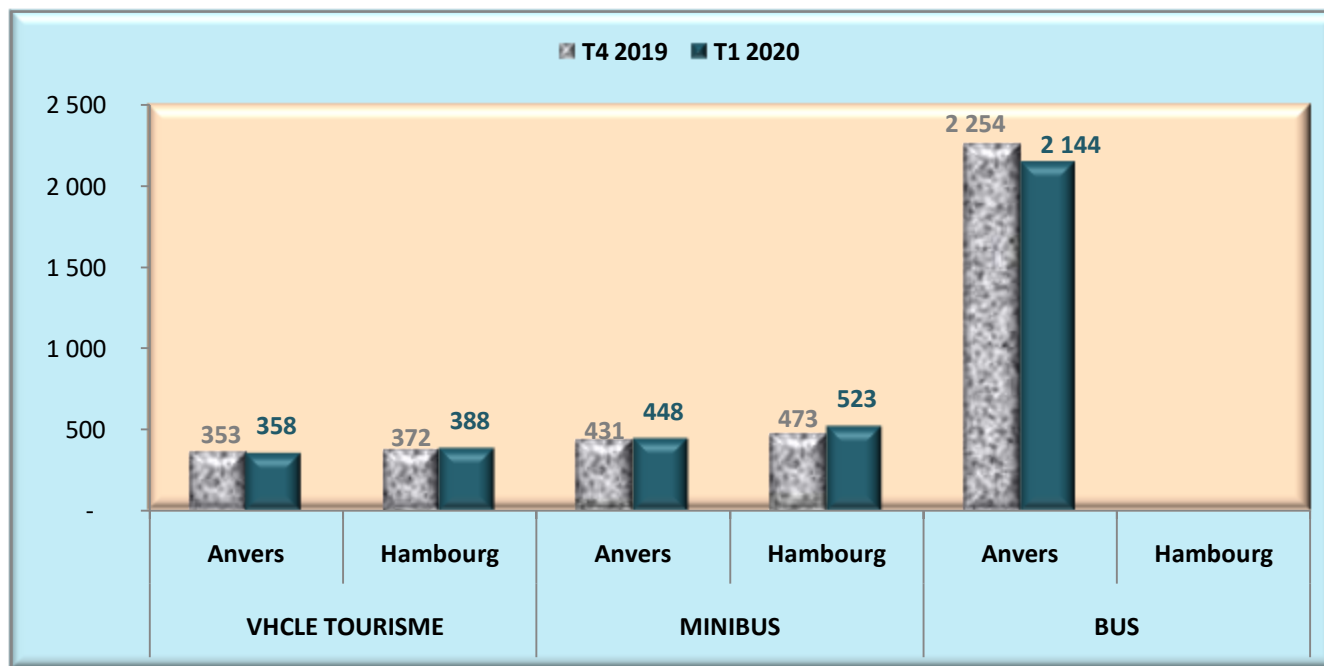
Au port de Montréal le coût moyen de transport passe de 2 946 € à 2 750 € ; soit une baisse de 6,7%. Les tarifs pratiqués s'éloignent de plus ou moins 870 € de la moyenne et la moitié des chargeurs a dépensé au moins 2 750 € pour assurer le transport de leur conteneur. Au port de Baltimore le coût moyen de transport chute d'environ 5%. Les tarifs s'éloignent d'au plus 600 € de la moyenne et avec moins de 2 909 €, la moitié des chargeurs a pu expédier leur conteneur.

Des principaux ports d'embarquement européens, seul celui de Felixstowe (+31,5%) connaît une hausse du coût moyen de transport. Les tarifs pratiqués dans ce port présentent la plus faible volatilité (plus ou moins 260 € de la moyenne). Un chargeur sur deux a versé au moins 2 606 € à titre de frais de transport. Aux ports du Havre et de Valence le recul est d'environ 11% et en moyenne le coût de transport est de 2 321 € et 2 217 € respectivement. Le quart des chargeurs ayant utilisé le port français a déboursé au moins 2 800 € contre 2 500 € pour ce qui est du port espagnol. Aux ports d'Anvers (2 303 €) et de Gênes (2 522 €) le recul est quasiment identique (-8,5%). Pour le port belge avec moins de 2 118 €, 50% des chargeurs ont pu assurer le transport de leur conteneur ; tandis qu'au port italien il fallait au moins 2 400 € pour la même proportion. Au port de Hambourg (-0,2%) la baisse n'est pas vraiment significative ; avec moins de 2 700 € la moitié des chargeurs a assuré les frais de transport de leur conteneur. Dans chacun de ces ports européens l'écart maximal à la moyenne était de 700 €.

## COÛT DE TRANSPORT MARITIME | Véhicules

**Hausse du coût moyen de transport d'un véhicule de tourisme aux ports d'Anvers (1,4%) et de Hambourg (4,3%)**

**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 a connu une augmentation au cours du 1<sup>er</sup> trimestre 2020.

Au port d'Anvers, le coût moyen de transport d'un véhicule de tourisme est passé de 353 € à 358 € ; soit un accroissement de 1,4%. Au port de Hambourg après une hausse de 4,3%, le coût moyen de transport se situe à 388 €. Dans ces deux ports, les tarifs s'écartent de la moyenne de plus ou moins 120 € 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 un accroissement 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 448 € ; soit une hausse

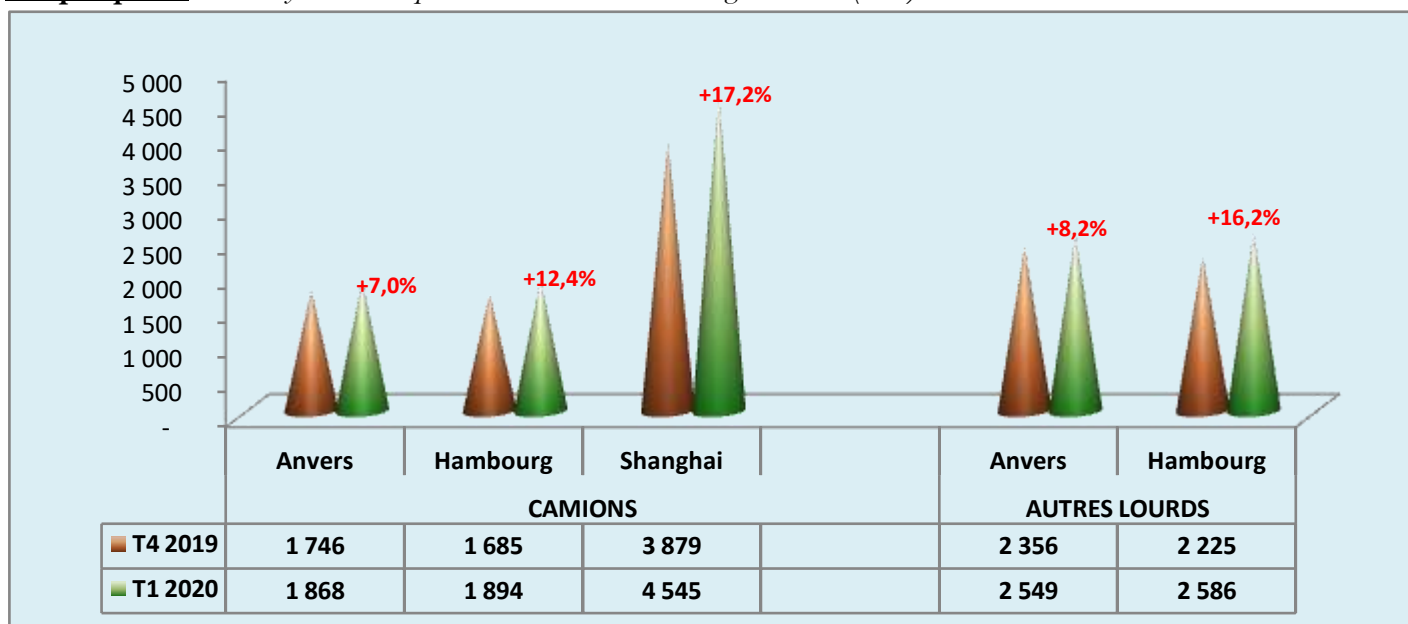
d'environ 4% pour le compte du 1<sup>er</sup> trimestre 2020. Les tarifs pratiqués s'éloignent d'au plus 255 € de la moyenne et un chargeur sur quatre a déclaré avoir payé un montant supérieur à 450 € pour le transport de son véhicule. Au port de Hambourg le coût moyen de transport d'un Minibus s'élève à 523 € après une hausse de 10,6%. Ici, les tarifs pratiqués affichent un écart maximal à la moyenne de 241€ 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 2 254 € au 4<sup>e</sup> trimestre 2019 à 2 144 € au 1<sup>er</sup> trimestre 2020 ; soit un recul d'environ 5%. Les tarifs pratiqués s'éloignent d'au plus 927 € de la moyenne et la moitié des chargeurs a versé au moins 2 060 € à titre de frais de transport.

## COÛT DE TRANSPORT MARITIME | Véhicules

**Hausse du coût moyen de transport d'un camion aux principaux ports d'embarquement européens**

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



**Source :** CNCC

Contrairement à l'observation faite au cours du 4<sup>e</sup> trimestre 2019, le coût moyen de transport d'un camion et Autres lourds a augmenté dans tous les principaux ports d'embarquement au cours du 1<sup>er</sup> trimestre 2020.

Pour les Camions, les principaux ports d'embarquement européens que sont Anvers (+7%) et Hambourg (+12,4%) le coût moyen de transport se situe respectivement à 1 868 € et 1 894 €. Les tarifs pratiqués dans ces deux ports présentent la même volatilité (plus ou moins 860 € de la moyenne). Un chargeur sur quatre a déboursé au moins 2 285 € à titre de frais de transport d'un camion contre 2 150 € pour ce qui est du port de Hambourg. Au port de Shanghai le coût moyen de transport passe de 3 879 € à 4 545 € ; soit une hausse de 17,2%.

Pour ce qui est des Autres engins lourds, au port d'Anvers, le coût moyen de transport s'élève à 2 549 € au 1<sup>er</sup> trimestre 2020 après une augmentation de 8,2%. Les

tarifs pratiqués s'éloignent de plus ou moins 913 € de la moyenne. Un chargeur sur quatre a dépensé plus de 3 080 € à titre de frais de transport.

Au port de Hambourg, le coût moyen de transport croit de 16,2% et affiche une valeur égale à 2 586 € pour le compte du 1<sup>er</sup> trimestre 2020. Les tarifs pratiqués sont plus volatiles (plus ou moins 1 200 € de la moyenne). Trois chargeurs sur quatre ont payé un coût de transport inférieur ou égal à 3 400 €.

## DELAIS DE PASSAGE PORTUAIRE DE MARCHANDISES | Conteneurs

Au 1<sup>er</sup> trimestre 2020, le mois de février 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)

	janv-20	févr-20	mars-20	T1 2020
<b>Moyenne</b>	20,2	14,9	15,8	<b>16,8</b>
<b>Variation</b>		<b>-26,2%</b>	<b>6,0%</b>	
<b>1<sup>er</sup> Quartile</b>	6	6	6	<b>6</b>
<b>2<sup>e</sup> Quartile</b>	13	10	12	<b>11</b>
<b>3<sup>e</sup> Quartile</b>	29	19	21	<b>22</b>
<b>Moins de 11 jrs</b>	44%	51%	46%	<b>47%</b>

*Source :* Comité National de Facilitation des Echanges (CONAFÉ)

Depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2020, la gestion du terminal à conteneur du port de Douala a été confiée à la Régie de Terminal à Conteneurs (RTC).

Au cours du 1<sup>er</sup> trimestre 2020, le délai moyen de passage des conteneurs à l'import au port de Douala était de 17 jours. L'analyse des quartiles montre qu'au cours de ce trimestre de belles performances ont été réalisées. 25% des conteneurs sortis sur la période l'ont été au plus 6 jours après leur arrivée au port de Douala. Par ailleurs, 47% des conteneurs sortis avaient séjourné moins de 11 jours au port de Douala.

L'analyse mensuelle révèle que le mois de février 2020 affichait la meilleure célérité tandis que les pires records avaient été observés pour le compte du mois de janvier 2020. En moyenne, au cours du mois de janvier 2020, les chargeurs avaient besoin de 20 jours pour faire sortir leur conteneur du port de Douala ; soit 5 jours de plus qu'au cours du mois de février 2020. En outre, plus de la moitié des conteneurs sortis au cours du mois de février 2020 n'a pas été exposée des pénalités relatives au stationnement prolongé. Tandis qu'au cours du mois de janvier 2020, seuls 44% de conteneurs y ont échappé.

## DELAIS DE PASSAGE PORTUAIRE DE MARCHANDISES | Véhicules

Hausse du délai moyen de passage aux parcs SOCOMAR (+1 jour) et TMFD (+ 3jours)

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

Parc Auto	TMFD		SOCOMAR	
	T4 2019	T1 2020	T4 2019	T1 2020
<b>Moyenne</b>	<b>15,3</b>	<b>18,0</b>	<b>18,9</b>	<b>20,1</b>
<b>Variation</b>	<b>-18,2%</b>	<b>17,6%</b>	<b>-10,8%</b>	<b>6,3%</b>
<b>1<sup>er</sup> Quartile</b>	7	9	10	10
<b>2<sup>e</sup> Quartile</b>	11	14	14	15
<b>3<sup>e</sup> Quartile</b>	19	23	22	25
<b>Moins de 11 jrs</b>	<b>47%</b>	<b>33%</b>	<b>34%</b>	<b>29%</b>

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

En moyenne, au cours du 1<sup>er</sup> trimestre 2020, le délai moyen de passage des véhicules d'occasion importés et débarqués au port de Douala a augmenté dans les deux parcs automobiles.

Au parc TMFD le séjour des véhicules est passé en moyenne de 15 jours au 4<sup>e</sup> trimestre 2019 à 18 jours au 1<sup>er</sup> trimestre 2020. Cette augmentation du délai moyen s'est accompagnée d'une diminution de la proportion de véhicules ayant été sortis en moins de 11 jours; en effet celle-ci passe de 47% au 4<sup>e</sup> trimestre 2019 à 33% au 1<sup>er</sup> trimestre 2020. 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 1<sup>er</sup> trimestre 2020 présentaient les meilleurs délais au mois de février et les pires records étaient enregistrés durant le mois de mars. En effet, en moyenne le chargeur a utilisé 19 jours pour faire sortir son véhicule du parc au cours du mois de mars ; soit 2 jours de plus qu'en février. En outre, au cours du mois de mars 2019, 32% des véhicules ont séjourné moins de 11 jours ; soit 6 points de moins qu'au cours du mois de février.

S'agissant du parc SOCOMAR, le délai moyen de passage est passé de 19 jours au 4<sup>e</sup> trimestre 2019 à 20 jours au 1<sup>er</sup> trimestre 2020. Cette progression est accompagnée d'une diminution de la proportion des véhicules sortis en moins de 11 jours. Elle perd 5 points et s'établit à 29% au cours de la période d'étude.

L'analyse mensuelle révèle que le mois de février est celui où la célérité dans l'enlèvement des véhicules était la moins bonne du trimestre. En moyenne, il fallait 22 jours pour faire sortir un véhicule du parc et environ 30% ont été enlevés en moins de 11 jours. Au mois de mars par contre, le délai moyen était de 19 jours et la proportion de véhicules sortis en moins de 11 jours était de 39%.

## FRET FERROVIAIRE | Tonnage

Baisse de 7,1% du fret ferroviaire montant

Le fret ferroviaire global continue d'avoir une tendance baissière entamée au cours du 3<sup>e</sup> trimestre 2019, mais cette fois si l'intensité est très faible. En effet, il passe de 390 421 tonnes au 4<sup>e</sup> trimestre 2019 à 398 478 tonnes au 1<sup>er</sup> trimestre 2020; soit une diminution de 0,2%.

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

Douala -----> Ngaoundéré	T4 2019		T1 2020		Variation
Detail Marchandises	Tonnage	%	Tonnage	%	
Hydrocarbures	162 321	51,3	165 218	56,3	1,8%
Farines et céréales	37 166	11,8	35 519	12,1	-4,4%
Conteneurs Montée	39 655	12,5	31 421	10,7	-20,8%
Engrais et insecticides	5 251	1,7	19 825	6,8	277,5%
Matériaux de construction	18 189	5,8	10 879	3,7	-40,2%
Sucre local	10 893	3,4	9 515	3,2	-12,7%
Mat. 1ères cimenterie	13 822	4,4	6 982	2,4	-49,5%
Aide alimentaire	2 649	0,8	2 794	1,0	5,5%
Oil & Gaz	2 230	0,7	1 745	0,6	-21,7%
MAD PQ1	10 300	3,3	760	0,3	-92,6%
Alumine (Mat. 1ères)	8 815	2,8	590	0,2	-93,3%
Autres marchandises	4 910	1,6	8 423	2,9	71,5%
<b>TOTAL</b>	<b>316 201</b>	<b>100</b>	<b>293 671</b>	<b>100</b>	<b>-7,1%</b>

Source : Camrail

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

Au 1<sup>er</sup> trimestre 2020 le fret ferroviaire montant (Douala vers Ngaoundéré) représente 75% du fret ferroviaire global ; soit 6 points de moins qu'au cours du trimestre précédent. Il chute de 7,1% et s'établit à 293 671 tonnes au 1<sup>er</sup> trimestre 2020. Il est essentiellement composé d'Hydrocarbures (56,3%), des Farines et céréales (12,1%), des marchandises conteneurisées (10,7%), et des Engrais et insecticides (6,8%). Les autres types de marchandises transportées possèdent chacun une contribution inférieure à 5%.

Sur la période d'étude, seuls les Hydrocarbures, l'Aide alimentaire et les Engrais et insecticides voient leur tonnage augmenter. Pour la première catégorie de

marchandises, il passe de 162 321 tonnes à 165 218 tonnes ; soit une hausse de 1,8%. L'Aide alimentaire croît de 5,5% et se chiffre à 2 794 tonnes au 1<sup>er</sup> trimestre 2020. Le tonnage des Engrais et insecticide a pratiquement quadruplé et s'estime à 19 825.

Les MAD PQ1 et l'Alumine connaissent une diminution de plus de 90% de leur tonnage. Les Matières premières pour la cimenterie baissent de moitié. Les Matériaux de construction se chiffrent à 10 879 tonnes après une régression de 40,2%. Le Sucre local (9 515 tonnes) et les marchandises conteneurisées (31 421 tonnes) chutent de 12,7% et 20,8% respectivement.

## FRET FERROVIAIRE | Tonnage

Hausse de 29,1% du fret ferroviaire descendant

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

Ngaoundéré -----> Douala	T4 2019		T1 2020		Variation
	Tonnage	%	Tonnage	%	
Bois en grumes	44 317	59,7	47 624	49,7	7,5%
Conteneurs descentes	4 043	5,4	14 164	14,8	250,3%
Coton fibre	1 791	2,4	13 041	13,6	628,1%
Graines et tourteaux	10 209	13,8	8 444	8,8	-17,3%
Bois Sauvages	7 120	9,6	7 731	8,1	8,6%
Bois ouvrés (Débités)	5 117	6,9	4 093	4,3	-20,0%
Animaux vivants	1 622	2,2	710	0,7	-56,2%
<b>TOTAL</b>	<b>74 220</b>	<b>100</b>	<b>95 807</b>	<b>100</b>	<b>29,1%</b>

*Source : Camrail*

Le fret ferroviaire descendant (Ngaoundéré vers Douala) représentait 25% du fret ferroviaire global au cours du 1<sup>er</sup> trimestre 2020; soit 6 points de plus comparé au trimestre précédent. Après la tendance baissière observée au 4<sup>e</sup> trimestre 2019, on observe sur la période d'étude un changement de variation. En effet, le fret descendant passe de 74 220 tonnes au 4<sup>e</sup> trimestre 2019 à 95 807 tonnes au 1<sup>er</sup> trimestre 2020 ; soit une augmentation de 29,1%.

Près de la moitié du fret ferroviaire descendant est constituée de Bois en grumes. Les marchandises conteneurisées occupent la deuxième place avec une contribution d'environ 15%. Elles sont suivies du Coton fibre (13,6%), des Graines et tourteaux (8,8%) et des Bois sauvages (8,1%). Les Bois ouvrés (4,3%) et les Animaux vivants (0,7%).

De tous les types de marchandises transportées dans le sens Ngaoundéré – Douala, trois catégories connaissent une diminution de leur tonnage.

Il s'agit des Animaux vivants, des Bois ouvrés et des Graines et tourteaux. Pour la première catégorie, le tonnage baisse de plus de moitié et se situe à 710 tonnes au cours de la période d'étude. Le Bois ouvrés chute de 20% et s'estime à 4 093 tonnes au 1<sup>er</sup> trimestre 2020. Les Graines et tourteaux passent de 10 209 tonnes à 8 444 tonnes ; soit un recul de 17,3%.

Au cours de la période d'étude le Coton fibre et les marchandises conteneurisées ont connu une explosion de leur tonnage. Pour le premier type de marchandises, le tonnage a été multiplié par 7 et on a 13 041 tonnes au compteur pour le 1<sup>er</sup> trimestre 2020. Les marchandises conteneurisées quand à elles ont plus que triplé et s'établissent à 14 164 tonnes.

Les Bois sauvages (8,6%) et les Bois en grumes (7,5%) connaissent également une revalorisation de leur tonnage mais avec une intensité moins impressionnante.

## FRET FERROVIAIRE | Coût de transport

**Hausse de 11,4% du coût de transport des conteneurs dans le sens Douala - Ngaoundéré**

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

Detail Marchandises	T4 2019	T1 2020	Variation
Hydrocarbures	62,69	62,09	-1,0%
Alumine (Mat. 1ères)	57,15	57,09	-0,1%
Conteneurs Montée	38,24	42,59	11,4%
Aide alimentaire	42,42	42,59	0,4%
Sucre local	37,04	40,30	8,8%
Engrais et insecticides	36,34	37,00	1,8%
Matériaux de construction	28,82	32,58	13,0%
Mat. 1ères cimenterie	33,20	31,38	-5,5%
Farines et céréales	27,90	29,47	5,6%
Oil & Gaz	38,37	18,19	-52,6%
MAD PQ1	42,80	1,58	-96,3%

**Source :** Camrail

Au cours du 1<sup>er</sup> trimestre 2020 dans le sens Douala – Ngaoundéré le coût de transport a connu une variation différente selon le type de marchandise.

Le coût de transport des Huiles et gaz baisse de moitié et s'estime à 18,19 FCFA/tonne-kilomètre au cours du 1<sup>er</sup> trimestre 2020. Une tendance similaire est observée pour les Matières première pour la cimenterie (31,38 FCFA/ tonne-kilomètre) et les Hydrocarbures (62,09 FCFA/tonne-kilomètre) dont le coût de transport a reculé de 5,5% et 1% respectivement.

Les hausses les plus significatives sont enregistrées pour les Matériaux de construction (13%) et les marchandises conteneurisées (11,4%) dont le coût de transport s'élève respectivement à 32,58 FCFA/tonne-kilomètre et 42,59 FCFA/tonne-kilomètre.

Une tendance similaire est observée pour le Sucre local (8,8%), les Farines et céréales (5,6%) et les Engrais et insecticides (1,8%).

Le coût de transport de l'Alumine (57,09 FCFA/tonne-kilomètre) et de l'Aide alimentaire (42,59 FCFA/tonne-kilomètre) n'ont quasiment pas connu de changement au cours de la période d'étude.

## FRET FERROVIAIRE | Coût de transport

**Baisse de 11,1% du coût de transport des Bois sauvages 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	T4 2019	T1 2020	Variation
Bois ouvrés (Débités)	46,48	54,56	17,4%
Bois Sauvages	53,04	47,15	-11,1%
Bois en grumes	44,60	44,04	-1,3%
Animaux vivants	36,47	33,66	-7,7%
Coton fibre	31,12	31,87	2,4%
Conteneurs descentes	22,35	21,29	-4,7%
Graines et tourteaux	14,01	13,15	-6,1%

**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 Bois ouvrés et du Coton fibre. Pour la première catégorie de marchandises, le coût de transport est passé de 46,48 à 54,56 FCFA/tonne-kilomètre ; soit une augmentation de 17,4%. Pour le Coton fibre, le coût de transport croît de 2,4% et s'estime à 31,87 FCFA/tonne-kilomètre au 1<sup>er</sup> trimestre 2020.

La dévalorisation la plus remarquable est pour le compte des Bois sauvages ; leur coût de transport décroît de 11,1% et s'établit à 47,15 FCFA/tonne-kilomètre. S'agissant des Animaux vivants, les chargeurs ont déboursé 33,66 FCFA/kilomètre pour chaque tonne transportée dans le sens Ngaoundéré - Douala ; soit une baisse de 7,7% par rapport au 4<sup>e</sup> trimestre 2019. Le coût de transport des Graines et tourteaux (13,15 FCFA/tonne-kilomètre) chute de 6,1%. Le coût de transport des marchandises conteneurisées est passé de 22,35 à 21,29 FCFA/tonne-kilomètre ; soit une diminution de 4,7%.

Pour ce qui est du Bois en grumes, le coût de transport s'est établi à 44,04 FCFA/tonne-kilomètre après avoir subi un recul de 1,3%.

## FRET FERROVIAIRE | Transit time

Baisse d'un peu plus d'une demi-journée du transit time des marchandises conteneurisées et en conventionnel

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

	Conteneurs			Conventionnel		
	T4 2019	T1 2020	Var (en h)	T4 2019	T1 2020	Var (en h)
Délai de chargement	1,1	1,3	6	1,5	1,3	5
Délai de Déclaration	0,8	0,8	1	0,7	0,1	14
Délai d'Attente Départ	1,1	0,1	23	0,4	0,2	3
Délai de transport	3,4	3,7	6	4,1	5,4	32
Délai de Placement pour Déchargement	0,4	0,3	5	2,4	1,0	33
Délai de Déchargement	0,3	0,3	0	1,3	0,9	10
Moy. Durée Total Transit Time	7,2	6,5	16	10,4	9,0	34

Source : Camrail

### Dictionnaire des données

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

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

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

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

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

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

Au cours du 1<sup>er</sup> trimestre 2020, le transit time pour les conteneurs en transit allant dans le sens Douala – Ngaoundéré, a continué sa tendance baissière. Celui-ci passe en effet de 7,2 à 6,5 jours ; soit 16 heures de moins. De toutes les séquences constituant le transit time seuls celles liées au Délai de chargement et au Délai de transport connaissent une variation à la hausse. Chacun de ces délais augmente de 6 heures au cours du 1<sup>er</sup> trimestre 2020.

Le délai de déclaration (19 heures) ainsi que le délai de déchargement (7 heures) sont resté inchangés au cours de la période d'étude. La séquence ayant connu la diminution la plus significative est celle liée au délai d'attente départ. Celui-ci baisse d'une journée et en moyenne à 2 heures.

Le transit time des marchandises en transit ayant un mode de conditionnement conventionnel connaît une tendance baissière comme au cours du trimestre précédent. Il passe en moyenne de 10,4 à 9 jours ; soit une diminution de 34 heures. Sur la période d'étude seul le Délai de transport connaît une augmentation. Il passe de 4,1 à 5,4 jours ; soit une hausse de 32 heures.

La séquence relative au délai de placement pour déchargement baisse de 33 heures et s'estime en moyenne à 1 jour. Le Délai de déclaration (2 heures) et le délai de déchargement (environ 1 jour) ont diminué respectivement de 14 heures et 10 heures.

## FRET AERIEN | Tonnage

**Baisse d'environ 19% du fret aérien à destination du Cameroun**

Au cours du 1<sup>er</sup> trimestre 2020, le fret aérien global a connu une tendance inverse par rapport à celle observée au cours du trimestre précédent. En effet, il est passé de 5 094 tonnes à 4 132 tonnes ; soit une diminution d'environ 19%.

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

TYPE DE MARCHANDISES	T4 2019		T1 2020		Variation
	Tonnage	%	Tonnage	%	
COLIS DIVERS	1 529	62,5	1 284	64,5	-16,0%
GROUAGES	279	11,4	158	7,9	-43,4%
PRODUITS PHARMACEUTIQUES	108	4,4	143	7,2	32,4%
PRODUITS DANGEREUX	114	4,7	110	5,5	-3,5%
VIVRES	128	5,2	34	1,7	-73,4%
COLIS DIPLOMATIQUES	23	0,9	22	1,1	-4,3%
AUTRES	267	10,9	240	12,1	-10,1%
<b>TOTAL</b>	<b>2 448</b>	<b>100</b>	<b>1 991</b>	<b>100</b>	<b>-18,7%</b>

Source : ADC

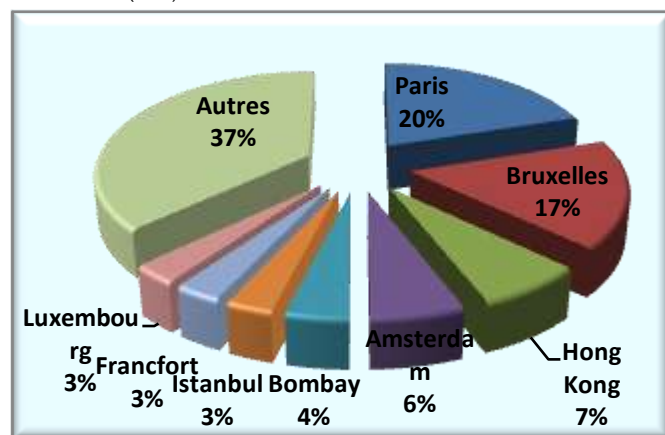
Durant le 1<sup>er</sup> trimestre 2020 les marchandises importées par voie aérienne représentaient 48% du fret aérien global tout comme au cours du trimestre précédent. Ces importations aériennes s'évaluaient à 1 991 tonnes, soit une diminution d'environ 19% par rapport au 4<sup>e</sup> trimestre 2019.

Les principales marchandises composant le fret aérien import connaissent un léger changement dans leur classement. Les Colis Divers (64,5%) occupent toujours la première place, suivis des marchandises en groupage (7,9%). Les Vivres (1,7%) qui occupaient la 3<sup>e</sup> place au 4<sup>e</sup> trimestre 2019, reculent de deux places cédant leur place aux Produits Pharmaceutiques (7,2%). Avec une proportion égale à 5,5%, les Produits Dangereux occupent la 4<sup>e</sup> position. Les Colis Diplomatiques (1,1%) ferment le classement des marchandises importées par voie aérienne avec une contribution supérieure 1%.

De ces principaux types de marchandises importées par voie aérienne, seuls les Produits Pharmaceutiques affichent une augmentation de leur tonnage. Ils passent de 108 tonnes à 143 tonnes; soit une progression de 32,4%. La baisse la plus significative est enregistrée pour les Vivres qui diminuent

de 73,4% et s'évaluent à 34 tonnes au 1<sup>er</sup> trimestre 2020. Les marchandises en Groupages reculent de 43,4% et valent 158 tonnes. Les Colis Divers passent de 1 59 tonnes à 1 284 tonnes ; soit une régression de 16%. Les Produits Dangereux (110 tonnes) et les Colis Diplomatiques (22 tonnes) possèdent chacun un recul proche de 4%.

Les cargaisons importées par voie aérienne au cours du 1<sup>er</sup> trimestre 2020 provenaient essentiellement des villes ci-après : Paris (20%), Bruxelles (17%), Hong Kong (7%) et Amsterdam (6%).



## FRET AERIEN | Tonnage

**Baisse de 19,1% du fret aérien en partance du Cameroun**

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

TYPE DE MARCHANDISES	T4 2019		T1 2020		Variation
	Tonnage	%	Tonnage	Tonnage	
VIVRES	2 223	84,0	1 796	83,9	-19,2%
COLIS DIVERS	245	9,3	179	8,4	-26,9%
FLEURS	49	1,9	26	1,2	-46,9%
PRODUITS PHARMACEUTIQUES	33	1,2	16	0,7	-51,5%
PRODUITS DANGEREUX	13	0,5	2	0,1	-84,6%
GROUAGES	0	0,0	0	0,0	-
AUTRES	83	3,1	122	5,7	47,0%
<b>TOTAL</b>	<b>2 646</b>	<b>100</b>	<b>2 141</b>	<b>100</b>	<b>-19,1%</b>

*Source : ADC*

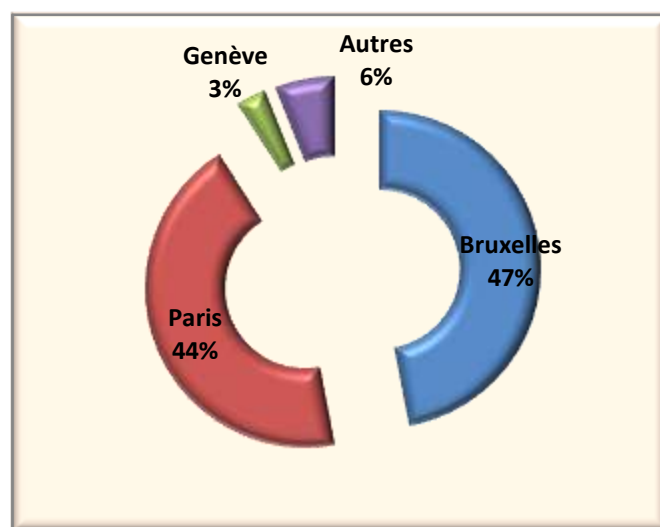
A cours du 1<sup>er</sup> trimestre 2020, les exportations camerounaises par voie aérienne représentaient comme au trimestre précédent 52% du fret aérien global. Ces exportations ont chuté de 19,1% et s'évaluaient à 2 141 tonnes au cours de la période d'étude.

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 83,9%. Les Colis Divers avec une contribution de 8,4% demeurent à la deuxième place. Les Fleurs et les Produits Pharmaceutiques possèdent respectivement une part égale à 1,2% et 0,7% du fret export. Comme au trimestre précédent, aucune exportation sous le mode Groupage n'a été effectuée.

Sur la période d'étude tous les principaux types de marchandises composant le fret export ont connu une diminution de leur tonnage. La baisse la plus significative est observée pour les Produits Dangereux ; ils passent de 13 à 2 tonnes ; soit un recul de 84,6%. Les Produits Pharmaceutiques baissent de moitié et s'évaluent à 16 tonnes. Les Fleurs s'estiment à 26 tonnes après une

diminution d'environ 47%. Les Vivres passent de 2 223 tonnes au 4<sup>e</sup> trimestre 2019 à 1 796 tonnes au 1<sup>er</sup> trimestre 2020 ; soit une diminution de 19,2%.

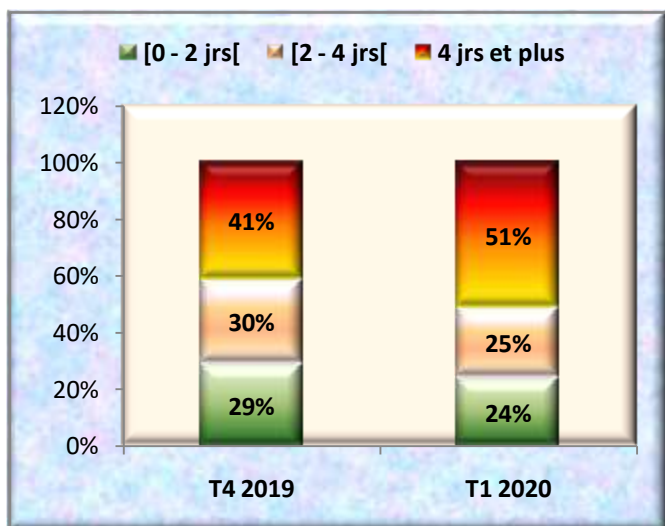
Les cargaisons exportées par voies aériennes au cours du 1<sup>er</sup> trimestre 2020 étaient principalement destinées aux villes ci-après : Bruxelles (47%), Paris (44%) et Genève (3%).



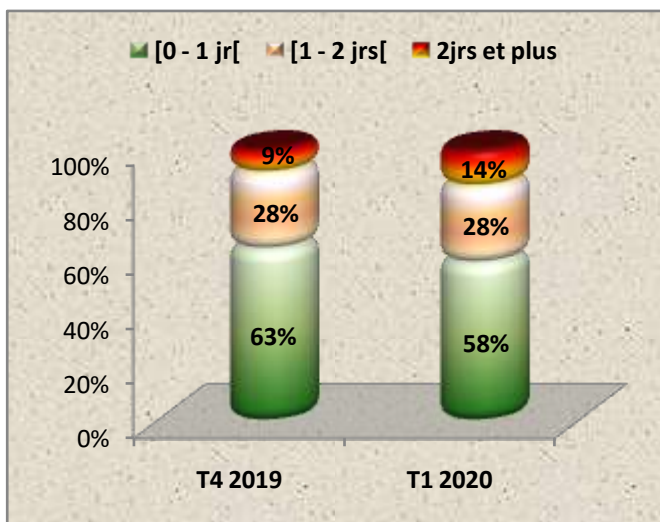
## FRET AERIEN | Délais de passage aéroportuaire

Augmentation de 2 jours du délai moyen de passage à l'import

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



**IMPORT**



**EXPORT**

**Source :** ADC

Au 1<sup>er</sup> trimestre 2020 le délai moyen de passage des cargaisons importées par voie aérienne dans les magasins aéroportuaires s'estimait à 6 jours ; soit 2 jours de plus qu'au cours du trimestre précédent. L'analyse des courts et longs délais conforte l'hypothèse selon la quelle le 1<sup>er</sup> trimestre 2020 présenterait des délais plus longs que ceux enregistrés au cours du 4<sup>e</sup> trimestre 2019. En effet, au cours du 1<sup>er</sup> trimestre 2020, 24% des cargaisons importées ont séjourné au plus 2 jours dans les magasins aéroportuaires ; soit 5 points de moins qu'au cours du trimestre précédent. En outre, 51% des cargaisons ont séjourné au moins 4 jours ; soit 10 points de plus qu'au cours du 4<sup>e</sup> trimestre 2019.

L'analyse mensuelle révèle que le mois janvier affichait plus de célérité tandis que le mois de mars présentait les pires délais. En effet, au cours du mois d'octobre, il fallait en moyenne 5 jours pour faire sortir sa cargaison des magasins aéroportuaires ; soit 2 jours de moins qu'au cours du mois de mars. Par ailleurs, 27% des cargaisons sorties avaient séjourné au plus 2 jours ; soit 9 points de plus qu'au cours du mois de mars.

S'agissant des marchandises exportées, au cours du 1<sup>er</sup> trimestre 2020 leur délai moyen de passage aéroportuaire est resté égal à 1 jour comme au 4<sup>e</sup> trimestre 2019. Toutefois, le 4<sup>e</sup> trimestre 2019 affiche un meilleur record que la période d'étude. En effet, au 1<sup>er</sup> trimestre 2020, 58% des cargaisons exportées ont été embarquées le jour même de leur arrivée à l'aéroport ; soit 5 points de moins qu'au trimestre précédent. Pour les cargaisons ayant séjourné au moins 2 jours dans les magasins aéroportuaires avant leur embarquement, on note une proportion de 14% pour le 1<sup>er</sup> trimestre 2020 ; soit 5 points de plus qu'au 4<sup>e</sup> trimestre 2019.

L'examen mensuel du délai de passage aéroportuaire à l'export révèle que pour chacun des mois du 3<sup>e</sup> trimestre 2019, les cargaisons exportées mettaient en moyenne 1 jour à l'aéroport avant d'être expédiées. En observant les longs et courts délais, il ressort une forte similarité entre les différents mois du 1<sup>er</sup> trimestre 2020. Autour de 59% des cargaisons sont embarquées le jour même de leur arrivée à l'aéroport. En outre, 14% séjournent au moins 2 jours dans les magasins aéroportuaires 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)
- 👍 Régie du Terminal à Conteneurs (RTC)
- 👍 Terminal Mixte Fruitier Douala (TMFD)
- 👍 Aéroports Du Cameroun (ADC)
- 👍 Société Camerounaise d'Opérations Maritimes (SOCOMAR)

**DIRECTEUR DE PUBLICATION :**

Auguste MBAPPE PENDA

**REDACTEUR EN CHEF :**

Alex NKONDJE EKENGLO

**EQUIPE DE REDACTION :**

Elvis DONFACK TSAGUIM

Hermann NGASSA NKENGNE

Franck Joseph BION

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](http://www.cncc.cm) / EMAIL : [info@cncc.cm](mailto:info@cncc.cm)



## NOTE DE CONJONCTURE

|| 1<sup>er</sup> Trimestre 2020



**REPRESENTATION DE PARIS,**

3Rue du quatre septembre, 75002,

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