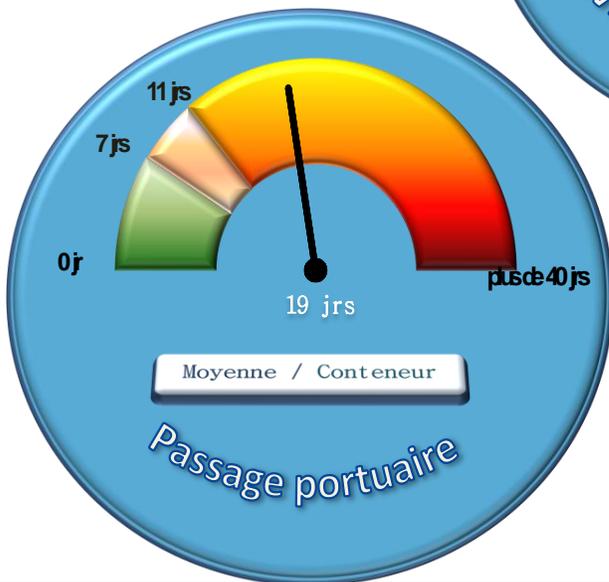
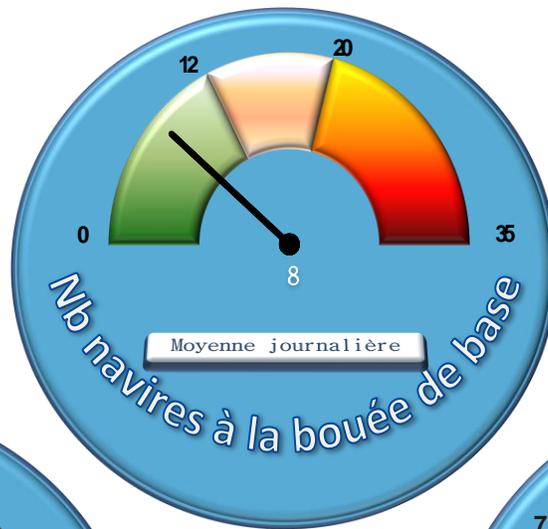


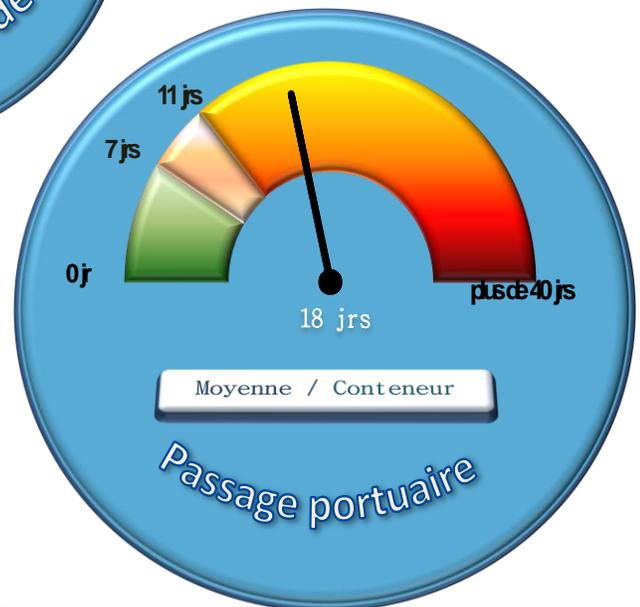


NOTE DE CONJONCTURE || 2^e Trimestre 2021



[0 - 7jrs] = 14% ; [7 - 11jrs] = 25% ; 11jrs et plus = 61% du trafic

PARC SOCOMAR



[0 - 7jrs] = 17% ; [7 - 11jrs] = 23% ; 11jrs et plus = 60% du trafic

PARC RTC

■ Bon
 ■ Attention
 ■ Mauvais

AVANT - PROPOS DU DIRECTEUR GENERAL → P2

DOSSIER → P3

NAVIRES → P7

P7 – Navires à la bouée de base

COÛT DE TRANSPORT MARITIME → P8

P8 –Conteneurs

P11 –Véhicules

DELAIS DE PASSAGE PORTUAIRE DE MARCHANDISES→ P13

P13 – Conteneurs

P14 – Véhicules

FRET FERROVIAIRE → P15

P15–Tonnage

P17–Coût de transport

P19–Transit time

FRET AERIEN → P20

P20–Tonnage

P22–Délais de passage aéroportuaire

AVANT – PROPOS DU DIRECTEUR GENERAL



« Echanges commerciaux du Cameroun entre 2019 et 2021 »

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. Les modes de transport maritime, ferroviaire et aérien sont pris en compte. Le mode terrestre sera intégré dans les prochains numéros.

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

Le dossier spécial proposé par ce numéro porte sur « **l'évolution des échanges commerciaux du Cameroun entre 2019 et 2021** ». Il ressort que de façon globale les échanges ont baissé entre 2019 et 2020, toutefois la reprise est perceptible au 1^{er} semestre 2021. Les résultats révèlent en outre que

les échanges avec certains pays tels que la Chine et la Russie n'ont pas connu de ralentissement sur la période.

En outre, l'examen de l'évolution des principaux indicateurs révèle qu'au cours du 2^e trimestre 2021, les marchandises conteneurisées ont séjourné en moyenne 18 jours au parc à conteneurs du port de Douala ; soit 2 jours de plus qu'au trimestre précédent. Le séjour moyen des véhicules d'occasion importés connaît une hausse d'un jour au Parc TMFD (17 jours).

Le fret ferroviaire connaît une très faible variation (-0,1%) et se chiffre à 383 195 tonnes. Le transit time des marchandises en conventionnel est resté égal à 9 jours.

Le fret aérien est estimé à 4 612 tonnes ; soit une augmentation de 9,6% par rapport au 1^{er} trimestre 2021. Le délai moyen de passage aéroportuaire est resté le même à l'export (1 jour). A l'import il fallait attendre en moyenne 5 jours pour voir sortir sa cargaison des magasins aéroportuaires ; soit un jour de plus qu'au trimestre précédent.

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

Bonne lecture !

Auguste MBAPPE PENDA

DOSSIER | Echanges commerciaux du Cameroun entre 2019 et 2021

Rendu à un peu plus d'une année où le monde subit la pandémie du Corona virus, les études réalisées par les organismes internationaux en charge du commerce international notamment, l'Organisation Mondiale du Commerce (OMC) et la Conférence des Nations Unies sur le Commerce et le Développement (CNUCED) révèlent une tendance baissière des échanges mondiaux entre 2019 et 2020 pour preuve, le volume du commerce mondial des marchandises a baissé de -5,3% en 2020. En effet, l'année 2020 a été marquée par la prise de mesures relatives à la lutte contre la propagation du corona virus qui a eu d'importantes répercussions sur la production et la chaîne d'approvisionnement mondiale. En outre, au début de l'année 2021, après l'arrivée de plusieurs vaccins, la plupart des pays ont soit levé ces mesures ou alors développé des mécanismes pour apprendre à vivre avec le Covid ; c'est ainsi que dans les études citées précédemment, l'année 2021 est attendue comme une période de reprise après le ralentissement observé en 2020 et les perspectives prévoient un rebond spectaculaire du commerce mondial des marchandises en valeur de l'ordre de 22% en 2021.

Pour ce qui est du Cameroun, l'évolution annuelle de ses échanges commerciaux épouse la tendance mondiale relevée ci-dessus ; le volume des marchandises échangées est passé de 10 532 127 tonnes en 2019 à 9 765 545 tonnes en 2020 ; soit un recul de -7,28%. Toutefois, l'évolution au premier semestre révèle une tendance haussière sur la période 2019 - 2021. Son volume est passé de 4 607 109 tonnes au premier semestre 2019 à 4 833 210 tonnes au premier semestre 2020 ; soit une hausse de 4,9% en glissement annuel et s'établit à 6 033 279 tonnes au premier semestre 2021 ; soit une hausse de 24,8% en glissement annuel. Cette tendance haussière observée au premier semestre 2020 est caractérisée par une hausse du volume des importations de l'ordre de 9% et une baisse du volume des exportations de l'ordre de -11% sur la même période. Aussi, la forte hausse du volume des marchandises échangées au premier semestre 2021 découle de la hausse du volume des importations de l'ordre 27% et du rebond du volume des exportations de l'ordre de 17% en glissement annuel. Par ailleurs, le volume

des marchandises échangées a enregistré une tendance baissière au second semestre 2020. Son volume est passé de 5 925 155 tonnes au second semestre 2019 à 4 932 335 tonnes au second semestre 2020 ; soit une chute de l'ordre de -16,8% en glissement annuel. Ceci fait suite à un ralentissement simultané sur la même période du volume des importations et des exportations de l'ordre de -16,6% et -17,4% respectivement. Le présent dossier vise à analyser l'évolution des importations et des exportations sur la période 2019 - 2021 en prenant en compte deux paramètres à savoir : le pays d'échange et la nature de la marchandise.

IMPORTATIONS

I.1. Volume d'importation par pays d'échanges (en tonnes)

L'évolution du volume des importations en provenance des dix principaux partenaires fait ressortir quatre types de tendances. Nous avons des partenaires dont le volume des échanges n'a pas connu de ralentissement sur la période avec une croissance à deux chiffres au premier semestre 2021 notamment : la Chine et la Russie. Les échanges avec l'Espagne ralentissent depuis 2019. Pour certains pays, le volume des transactions a augmenté au premier semestre 2020 et a chuté au premier semestre 2021 à savoir : la France, la Turquie, le Portugal, le Togo et l'Algérie. Enfin, nous avons les partenaires dont le volume des échanges a baissé au premier semestre 2020 et a rebondi au premier semestre 2021 à savoir : la Thaïlande et le Maroc.

Tableau 1 : Volume des importations des dix principaux partenaires en tonne sur le période 2019 -2021.

Pays	1 ^{er} Semestre 2019 (A)	1 ^{er} Semestre 2020 (B)	1 ^{er} Semestre 2021(C)	Variation (A)->(B)	Variation (B)->(C)
Espagne	429 910	306 049	156 566	-29%	-49%
Turquie	405 292	604 590	484 354	49%	-20%
Chine	361 708	370 278	456 230	2%	23%
Thaïlande	280 071	137 744	139 673	-51%	1%
France	221 397	256 922	233 514	16%	-9%
Maroc	167 964	20 773	84 182	-88%	305%
Algérie	167 101	257 339	187 281	54%	-27%
Togo	130 008	329 094	280 521	153%	-15%
Russie	119 359	233 468	295 443	96%	27%
Portugal	117 134	127 094	12 116	9%	-90%
Autres pays	1 209 831	1 302 876	2 667 545	8%	105%
Total général	3 609 777	3 946 227	4 997 425	9%	27%

Source : CNCC

I.2. Volume des produits importés (en tonne)

De l'évolution du volume des principaux produits échangés, les quatre tendances relevées précédemment reviennent. Nous avons les produits dont le volume n'a pas connu une tendance baissière sur la période notamment : le clinker, le blé, les huiles de pétrole ou de minéraux bitumineux, autres que les huiles brutes (Carburant, lubrifiant, bitume) et l'engrais. Certains produits sont de moins en moins importés depuis le premier semestre 2019, c'est le cas des produits tels que le gypse/ anhydrite/ plâtres et Corindon artificiel/ oxyde d'aluminium/ hydroxyde d'aluminium. A cela s'ajoute les produits dont le volume a augmenté au premier semestre 2020 et a baissé au premier semestre 2021 notamment : le Sel / chlorure de sodium et les poissons congelés. Enfin, nous avons les produits dont le volume a chuté au premier semestre 2020 et a rebondi au premier semestre 2021, à savoir les carreaux et le riz.

Tableau 2 : Volume des dix principaux produits importés en tonne sur le période 2019 -2021.

Produits	1 ^{er} Semestre 2019 (A)	1 ^{er} Semestre 2020 (B)	1 ^{er} Semestre 2021 (C)	Variation (A)->(B)	Variation (B)->(C)
Clinkers	1 177 437	1 260 897	1 538 445	7%	22%
Riz	453 592	221 671	892 823	-51%	303%
Blé	358 281	433 003	505 005	21%	17%
Huiles de pétrole ou de minéraux bitumineux	187 432	408 727	429 176	118,1%	5%
Engrais	133 030	136 153	138 800	2%	2%
Poissons frais ou congelés	100 353	123 680	97 212	23%	-21%
Gypse; anhydrite; plâtres	87 190	58 717	23 780	-33%	-60%
Carreaux	79 951	74 227	75 919	-7%	2%
Corindon artificiel; oxyde d'aluminium; hydroxyde d'aluminium	64 105	58 712	43 759	-8%	-25%
Sel chlorure de sodium	58 079	115 751	83 484	99%	-28%
Autres produits	910 466	1 054 689	1 169 022	16%	11%
Total général	3 609 777	3 946 227	4 997 425	9%	27%

Source : CNCC

EXPORTATIONS

II.1. Volume d'exportation par pays d'échanges (*en tonnes*)

S'agissant de l'évolution du volume des dix principaux partenaires à l'export, il se dégage quatre types de tendances. La première est constituée des partenaires dont le volume des échanges a connu une tendance haussière sur la période notamment : la Belgique, la Chine et le Pays Bas. La deuxième tendance observée en Italie et au Vietnam du Nord, traduit la réduction des exportations camerounaises vers ces pays. Le volume des échanges avec la Malaisie a augmenté au premier semestre 2020 et a chuté au premier semestre 2021. Enfin, la tendance des partenaires dont le volume des échanges a chuté en 2020 et a rebondi au premier semestre 2021 à savoir : le Bangladesh, le Royaume - Uni, la France, le Sénégal et le Bangladesh.

Tableau 3 : Evolution du volume des exportations à destination des principaux partenaires en tonne

Pays	1 ^{er} Semestre	1 ^{er} Semestre	1 ^{er} Semestre	Variation (A)->(B)	Variation (B)->(C)
	2019 (A)	2020 (B)	2021 (C)		
Chine	281 954	290 161	311 789	3%	7%
Vietnam du Nord	180 825	162 968	110 132	-10%	-32%
Belgique	64 722	72 709	118 610	12%	63%
Pays-Bas	60 946	61 228	121 914	0,5%	99%
Bangladesh	55 758	33 598	73 355	-40%	118%
Royaume-Uni	49 546	7 114	18 043	-86%	154%
Italie	41 905	41 524	31 784	-1%	-23%
France	30 331	29 975	39 123	-1%	31%
Sénégal	29 201	23 873	25 368	-18%	6%
Malaisie	24 432	31 306	31 061	28%	-1%
Autres pays	177 574	132 528	154 674	-25%	17%
Total général	997 195	886 984	1 035 854	-11%	17%

Source : CNCC

II.2. Volume des produits exportés (*en tonne*)

L'évolution du volume des dix principaux produits exportés fait ressortir quatre types de tendances. Nous avons les produits pour lesquels les exportations sont restées croissantes depuis le premier semestre 2019 notamment :

la banane et la pâte de cacao. Les produits qui sont de moins en moins exportés depuis le premier semestre 2019 à savoir : le bois débité et les feuilles de bois. Les volumes du café et de l'aluminium ont connu une hausse au premier semestre 2020 et ont par la suite chuté au premier semestre 2021. Enfin, nous avons les produits dont le volume a chuté au premier semestre 2020 et a rebondi au premier semestre 2021 notamment : le bois en grumes, le cacao en fèves, le coton et le caoutchouc.

Tableau 4 : Evolution du volume des dix principaux produits exportés en tonne

Produits	1 ^{er} Semestre	1 ^{er} Semestre	1 ^{er} Semestre	Variation (A)->(B)	Variation (B)->(C)
	2019 (A)	2020 (B)	2021 (C)		
Bois en Grumes	388 024	352 128	357 555	-9%	2%
Bois Débités	302 185	258 578	232 202	-14%	-10%
Cacao en fèves	95 631	86 090	153 231	-10%	78%
Coton	62 985	37 517	79 607	-40,4%	112%
Feuilles de bois	27 406	24 833	15 796	-9%	-36%
Bananes	19 643	29 843	96 749	52%	224%
Aluminium sous forme brute	16 829	23 936	16 619	42%	-31%
Caoutchouc	13 163	10 411	17 047	-21%	64%
Pâte de cacao	9 719	14 779	19 377	52%	31%
Café	6 630	7 165	3 708	8%	-48%
Autres produits	54 980	41 705	43 961	-24%	5%
Total général	997 195	886 984	1 035 854	-11%	17%

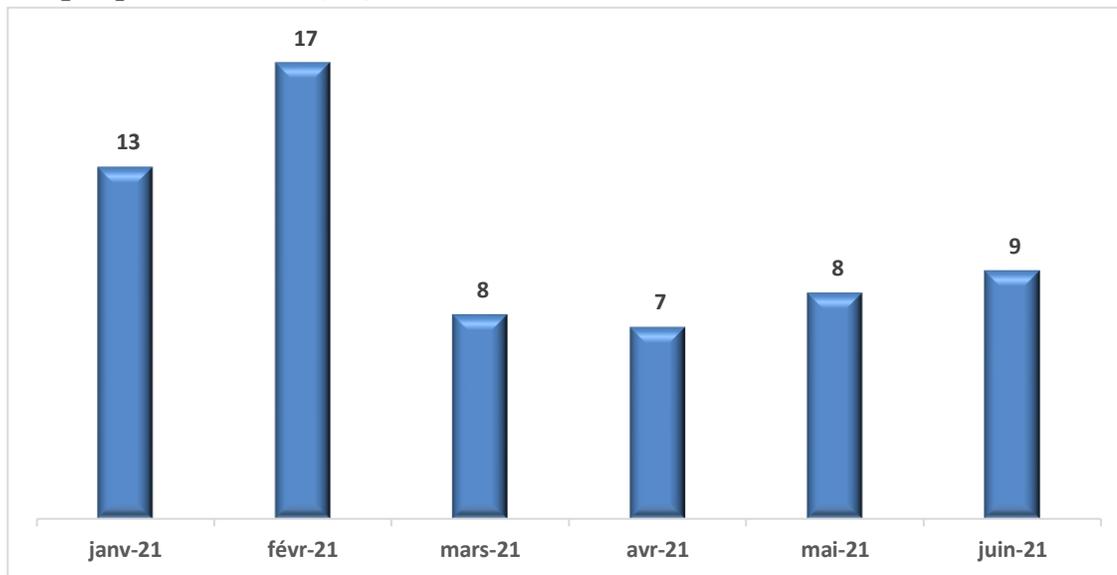
Source : CNCC

Malgré la reprise des exportations au premier semestre 2021, le Vietnam du Nord deuxième partenaire à l'export, a connu une tendance baissière continue sur la période de l'ordre de deux chiffres. Ceci fait suite à une baisse de volume de bois en grumes et du bois débité exportés à destination du Vietnam du Nord de l'ordre de - 39% et - 24% au premier semestre 2021 respectivement.

NAVIRE | Nombre journalier de navires à la bouée de base

En moyenne, 8 navires en attente à la bouée de base chaque jour du 2^e trimestre 2021

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



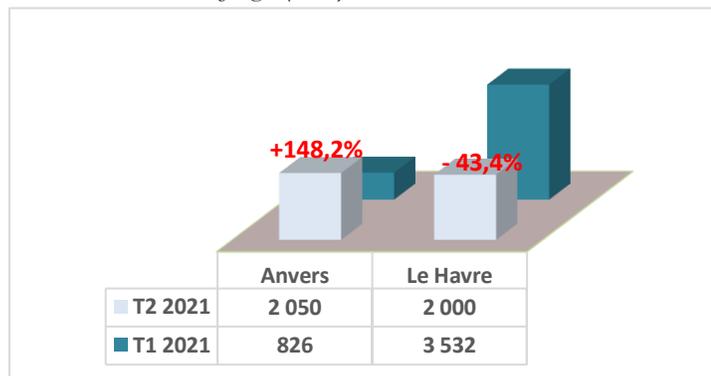
Source : PAD

Au cours du 2^e trimestre de l'année 2021, on comptait en moyenne 8 navires par jour en attente à la bouée de base ; soit une diminution de 5 navires par rapport au trimestre précédent. L'analyse mensuelle du nombre moyen de navires à la bouée de base indique une évolution positive (+1navire) au cours des différents mois du trimestre étudié. Le mois d'avril affiche la faible affluence avec un record de 7 navires en moyenne par jour en attente à la bouée de base. Tandis que le mois de juin 2021 compte deux navires de plus.

COÛT DE TRANSPORT MARITIME | Conteneur 20'

Hausse du coût moyen de transport d'un 20' sec aux ports d'Anvers (+13,3%) et de Shanghai (+45,2%)

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



Source : CNCC

Durant le 2^e trimestre 2021, le coût moyen de transport d'un conteneur frigorifique 20 pieds a plus que doublé au port d'Anvers. Il est passé de 826 € au 1^{er} trimestre 2021 à 2 050 € au 2^e trimestre 2021 ; soit une augmentation de 148,2%. Au port du Havre, la tendance est inverse. Le coût moyen de transport d'un conteneur 20 pieds frigorifique baisse de 43,4% et s'évalue à 2 000 € pour le compte du 2^e trimestre 2021.

Tableau 4: Coût moyen de transport maritime d'un conteneur 20' sec (en €)

PAYS	PORTS	T1 2021	T2 2021	Variation
Côte d'ivoire	Abidjan	970	979	0,9%
Afrique du Sud	Durban	2 044	2 373	16,1%
Allemagne	Hambourg	1 787	2 013	12,6%
Belgique	Anvers	1 626	1 842	13,3%
Espagne	Valence	1 438	1 659	15,4%
France	Le Havre	1 835	1 929	5,1%

Source : CNCC

Le coût moyen de transport d'un conteneur 20 pieds sec affiche au cours du 2^e trimestre 2021 une hausse de 16,1% au port de Durban (2 373 €). La tendance est similaire au port d'Abidjan (979 €) mais avec une amplitude d'environ 1%.

Dans tous les principaux ports d'embarquement européens, le coût moyen de transport a crû au cours du 2^e trimestre 2021. Au port de Valence il augmente de 15,4% et s'estime à 1 659 €. La volatilité des tarifs y est la moins importante (plus ou moins 400 € de la moyenne). Un chargeur sur deux ayant emprunté ce port a versé moins de 1 537 € à titre de frais de transport. Aux ports d'Anvers (1 842 €) et de Hambourg (2 013 €), l'augmentation est autour de 13%. Les tarifs dans ces deux ports s'écartent de plus ou moins 700 € de la moyenne. Avec 1 985 € au moins 50% des chargeurs du port allemand ont pu expédier leur conteneur contre 1 600 € à Anvers.

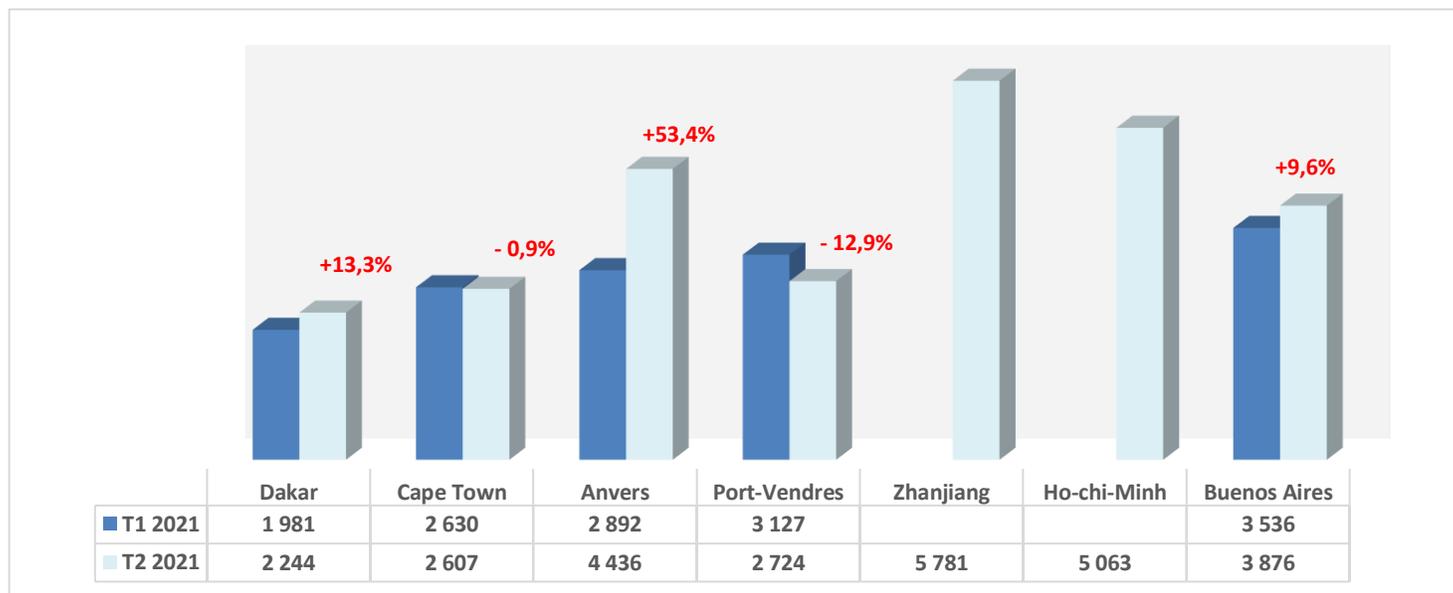
PAYS	PORTS	T1 2021	T2 2020	Variation
Chine	Qingdao	1 743	1 278	-26,7%
	Shanghai	2 336	3 391	45,2%
Inde	Nhava Sheva	2 069	2 756	33,2%
EAU	Jebel Ali	2 032	2 427	19,4%
Etats-Unis	Houston	2 163	2 841	31,3%

Des principaux ports d'embarquement asiatiques, seul celui de Qingdao (1 278 €) affiche une diminution de son coût moyen de transport ; le recul étant d'environ 27%. Le port de Shanghai (45,2%) enregistre la hausse la plus significative. Les tarifs pratiqués s'éloignent de plus ou moins 1 500 € de la moyenne. Un chargeur sur deux a déboursé au moins 3 400 €. Aux ports de Nhava Sheva (+33,2%) et de Jebel Ali (+19,4%), le coût moyen de transport est respectivement de 2 756 € et de 2 427 €. La moitié des utilisateurs du port indien a payé à titre de frais de transport au moins 2 722 € contre 2 500 € au port de Jebel Ali. Au port de Houston le coût moyen de transport s'élève à 2 841 € après une augmentation de 31,3% par rapport au trimestre précédent. Les tarifs s'écartent de plus ou moins 1 000 € de la moyenne et avec au plus 2 500 €, la moitié des chargeurs a pu expédier leur conteneur.

COÛT DE TRANSPORT MARITIME | Conteneur 40'

Hausse du coût moyen de transport d'un 40' frigorifique aux ports d'Anvers (+53,4%) et de Buenos Aires (+9,6%)

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



Source : CNCC

Sur le continent africain les deux principaux ports d'embarquement de conteneurs frigorifiques 40 pieds à destination du port de Douala affiche des évolutions opposées de leur coût moyen de transport. Au port de Dakar, il a cru de 13,3% et s'évaluait à 2 244 € au 2^e trimestre 2021. Un chargeur sur deux a payé au moins 2 400 € à titre de frais de transport de son conteneur. Au port de Cape Town (2 607 €), on observe une baisse d'environ 1%. Le quart des chargeurs a déboursé au moins 3 000 € pour le transport de leur conteneur. L'écart à la moyenne des tarifs est de plus ou moins 600 € pour ces ports.

Au cours de la période d'étude, le coût moyen de transport au port d'Anvers a augmenté de moitié et s'établissait à 4 436 €. Les tarifs pratiqués s'écartent de plus ou moins 1 900 € de la moyenne. Un chargeur sur quatre a dépensé moins de 2 700 € à titre de frais de transport. Au Port-Vendres, la tendance est inverse ; le coût moyen de transport est passé de 3 127 € au 1^{er} trimestre 2021 à 2 724 € ; soit un recul d'environ 13%. Les tarifs pratiqués dans ce port sont moins dispersés (plus ou moins 1 500 € de la moyenne). Un chargeur sur deux a déclaré avoir déboursé moins de 2 300 € pour le transport de leur conteneur.

Les ports de Zhanjiang et de Ho-Chi-Minh qui n'avaient pas connu d'expédition de conteneurs 40 pieds frigorifiques au cours du 1^{er} trimestre 2021 ont enregistré durant de la période d'étude des expéditions. Au port Chinois, le chargeur déboursait en moyenne 5 781 € pour le transport d'un conteneur. La moitié des chargeurs a déclaré avoir dépensé au moins 6 000 €. Au port de Ho Chi Minh, le coût moyen de transport était de 5 063 €. Les tarifs s'éloignaient de plus ou moins 1 000 € de la moyenne et 25% des chargeurs ont déclaré avoir déboursé au moins 5 435 € à titre de frais de transport de leur conteneur.

Au port de Buenos Aires (3 876 €), le coût moyen de transport a cru de 9,6%. Les tarifs pratiqués s'éloignaient de plus ou moins 700 € de la moyenne et 50% des chargeurs ont déboursé moins de 4 060 € pour le transport de leur conteneur jusqu'au port de Douala.

COÛT DE TRANSPORT MARITIME | Conteneur 40'

Hausse du coût moyen de transport d'un 40 pieds sec dans la quasi-totalité des principaux ports d'embarquement

Tableau 5: Coût moyen de transport maritime d'un conteneur 40' sec (en €)

PAYS	PORTS	T1 2021	T2 2021	Variation	PAYS	PORTS	T1 2021	T2 2021	Variation
Afrique du Sud	Durban	2 216	2 607	17,6%	Allemagne	Hambourg	2 565	2 872	12,0%
Chine	Ningbo	2 441	2 577	5,6%	France	Le Havre	2 351	3 142	33,6%
	Qingdao	3 068	4 114	34,1%	Espagne	Valence	2 093	2 518	20,3%
Inde	Nhava Sheva	2 607	4 223	62,0%	Royaume Uni	Felixstowe	2 637		
EAU	Jebel Ali	2 747	3 016	9,8%	Belgique	Anvers	2 322	2 570	10,7%
Canada	Montréal	2 550	2 597	1,8%	Pays-Bas	Rotterdam	2 257	2 322	2,9%
Etats-Unis	Baltimore	2 549	2 606	2,2%	Italie	Gênes	2 570	2 330	-9,3%

Source : CNCC

Au cours du 2^e trimestre 2021, le coût moyen de transport d'un conteneur 40 pied sec a augmenté de 17,6% dans le principal port d'embarquement africain. Les tarifs pratiqués sur la période d'étude s'éloignent d'au plus 732 € de la moyenne. La moitié des chargeurs a déclaré avoir expédié leur conteneur à un coût inférieur ou égal à 2 500 €.

Tous les principaux ports d'embarquement asiatiques et américains connaissent une augmentation de leur coût moyen de transport. Au port de Nhava Sheva (4 223 €), la hausse est la plus significative avec un taux de croissance de 62%. Au port de Qingdao le coût moyen de transport est de 4 114 € après une progression de 34,1%. Dans ces deux ports, les tarifs ont un écart maximal à la moyenne de 2 200 €. La moitié des chargeurs ayant emprunté le port indien a déboursé moins de 4 430 € contre 3 195 € pour ceux ayant expédié leur conteneur via le port de Qingdao. Au port de Jebel Ali (3 016 €) la hausse est d'environ 10% contre 5,6% au port de Ningbo (2 577 €). Les tarifs du port de Ningbo sont moins dispersés (plus ou moins 1 000 € de la moyenne) comparativement au port de Jebel Ali (plus ou moins 1 420 € de la moyenne). Toutefois, 50% des chargeurs ayant emprunté ces deux ports ont déboursé moins de 2 560 € pour acheminer leur conteneur.

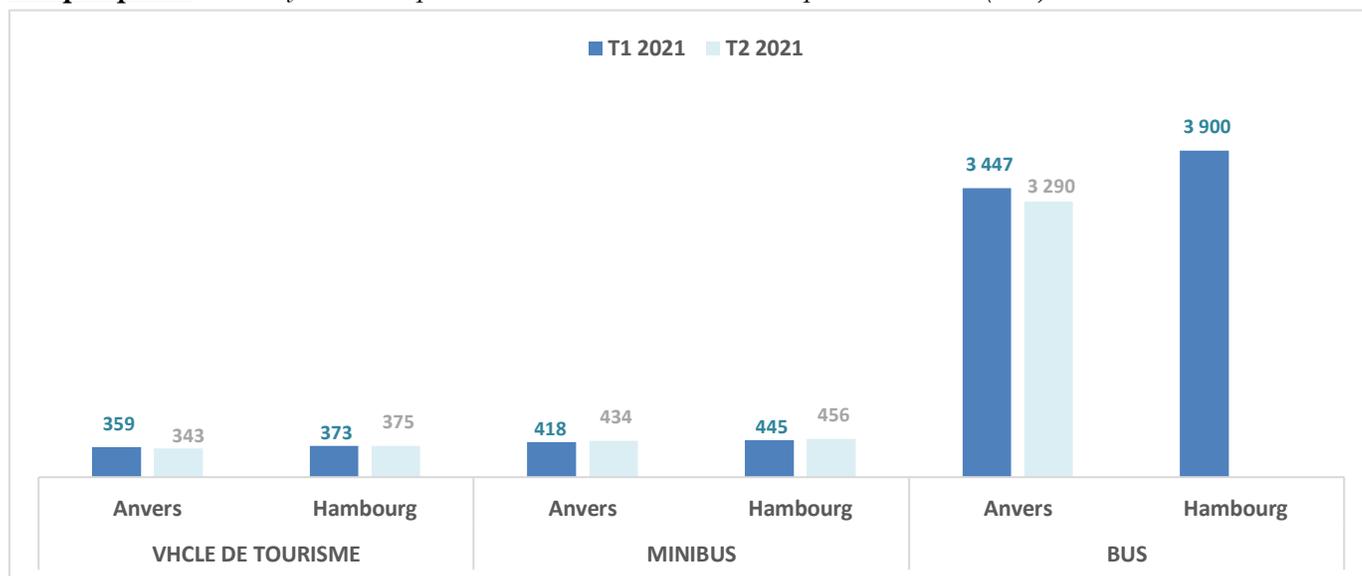
Au port de Montréal, il croît d'environ 2% et s'estime à 2 597 € au 2^e trimestre 2021. Tandis qu'au port de Baltimore, il est de 2 606 € après une augmentation de 2,2%. Les tarifs pratiqués dans ces deux ports sont assez proches les uns des autres (plus ou moins 600 € de la moyenne). En outre, la moitié des chargeurs ayant expédié leur conteneur par ces ports a déclaré avoir déboursé au plus 2 560 €.

En dehors du port de Gênes (2 330 €) où le cout moyen de transport connaît un recul (- 9,3%), tous les principaux ports d'embarquement européens affichent une augmentation de leur coût moyen de transport. La variation la plus significative est enregistrée au port du Havre (+33,6%) où le coût moyen de transport était de 3 142 €. Par rapport aux autres ports, les tarifs pratiqués ont la plus forte dispersion (plus ou moins 2 000 € de la moyenne). Un chargeur sur deux a déclaré avoir déboursé au moins 2 463 €. Au port de Valence, après une hausse de 20,3%, le coût moyen de transport s'élevait à 2 518 €. Les tarifs s'éloignent de plus ou moins 1 230 € de la moyenne. 50% des expéditions ont coûté au moins 2 225 €. Le port de Felixstowe n'a pas connu d'expédition de conteneur 40 pied sec à destination du port de Douala au cours du 2^e trimestre 2021.

COÛT DE TRANSPORT MARITIME | Véhicules

Baisse de 4,5% 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

Au cours de la période d'étude, le coût moyen de transport d'un véhicule de tourisme est passé de 359 € à 343 € au port d'Anvers ; soit une diminution de 4,5%. Les tarifs pratiqués dans ce port s'éloignent de plus ou moins 110 € de la moyenne. Au port de Hambourg (375 €), le coût moyen de transport a connu une hausse de 0,5%. Les tarifs pratiqués ici sont légèrement moins dispersés ; ils s'écartent de la moyenne de plus ou moins 100 €. Dans ces deux ports, 75% des chargeurs ont déclaré avoir déboursé moins de 350 € à titre de frais de transport de leur véhicule.

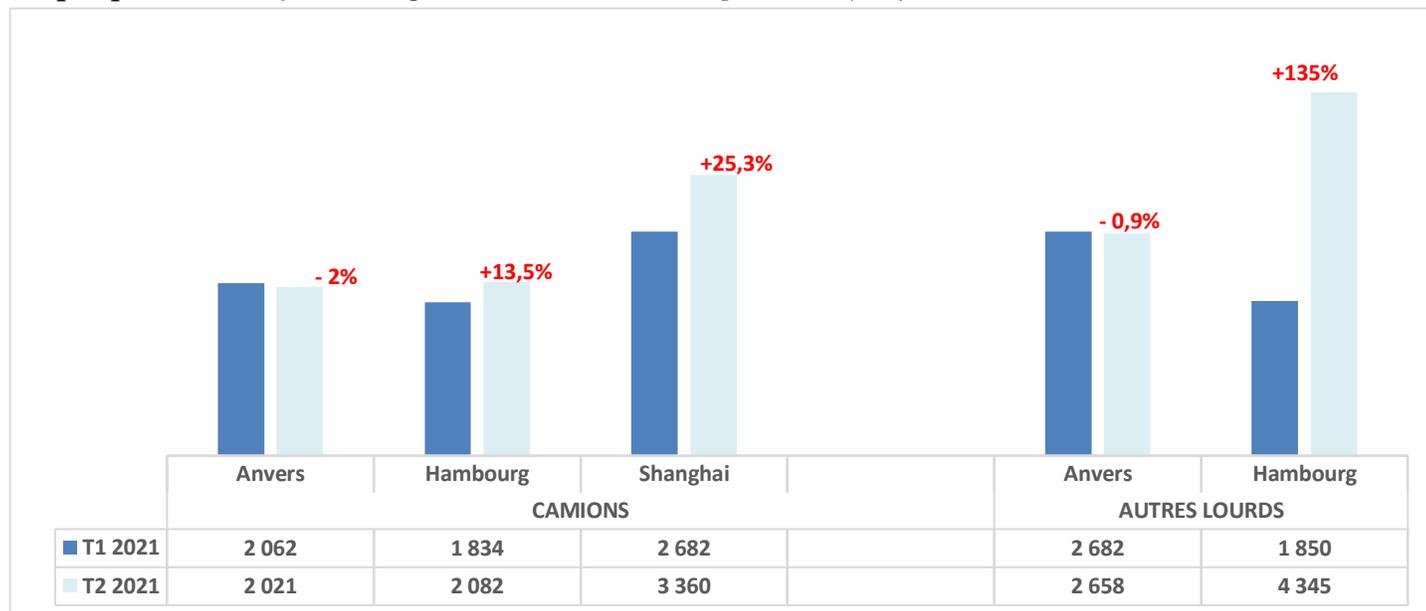
Pour ce qui est des Minibus, le coût moyen de transport au port de Hambourg s'élève à 456 € au 2^e trimestre 2021 ; soit une hausse de 2,5%. L'écart à la moyenne est de plus ou moins 59 € et un chargeur sur quatre a déboursé plus de 490 €. Au port d'Anvers, pour assurer l'acheminement de son Minibus jusqu'au port de Douala, les chargeurs ont versé en moyenne la somme de 434 € ; soit une progression d'environ 4% comparativement au trimestre précédent. Les tarifs pratiqués s'éloignent d'au plus 135 € de la moyenne et 25% des chargeurs ont déclaré avoir payé un montant supérieur à 450 € pour le transport de leur véhicule.

Au cours de la période d'étude, le coût moyen de transport d'un Bus est passé de 3 447 € à 3 290 € au port d'Anvers ; soit un recul de 4,6%. La moitié des chargeurs a versé moins de 3 525 €. Au port de Hambourg aucune expédition de Bus en direction de Douala n'a été enregistrée au cours du 2^e trimestre 2021.

COÛT DE TRANSPORT MARITIME | Véhicules

Hausse de 13,5% 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

Des principaux ports d'embarquement européens, le coût moyen de transport d'un camion a connu une tendance baissière uniquement au port d'Anvers. Il y est passé de 2 062 € au 1^{er} trimestre 2021 à 2 021 € au 2^e trimestre 2021 ; soit une baisse de 2%. Les tarifs pratiqués s'éloignent de la moyenne de plus ou moins 800 € et un chargeur sur quatre déclare avoir versé au plus 1 512 € à titre de frais de transport pour son engin. Au port de Hambourg, le coût moyen de transport s'élevait à 2 082 € ; traduisant ainsi une augmentation de 13,5% comparativement au trimestre précédent. Les tarifs pratiqués dans ce port s'écartent de plus ou moins 750 € de la moyenne. La moitié des chargeurs a déboursé au plus 2 050 €. Les chargeurs ayant utilisé le port de Shanghai ont déboursé en moyenne 3 360 € à titre de frais de transport d'un engin ; soit une hausse de 25,3% par rapport au 1^{er} trimestre 2021. Les tarifs pratiqués ici sont beaucoup plus dispersés (plus ou moins 1 700 € de la moyenne). La moitié des chargeurs a versé au moins 3 113 € pour assurer le transport de leur véhicule.

Pour ce qui est des Autres engins lourds, au port d'Anvers le coût moyen de transport connaît une diminution d'environ 1% et s'estime à 2 658 € au 2^e trimestre 2021. Les tarifs pratiqués s'éloignent de plus ou moins 830 € de la moyenne. Un chargeur sur quatre a dépensé plus de 3 350 € à titre de frais de transport.

Au port de Hambourg, le coût moyen de transport a plus que doublé et s'établit à 4 345 € au 2^e trimestre 2021. Les tarifs pratiqués sont plus dispersés (plus ou moins 1 900 € de la moyenne). 50% des chargeurs ont déclaré avoir payé un coût de transport inférieur ou égal à 4 345 €.

DELAIS DE PASSAGE PORTUAIRE DE MARCHANDISES | Conteneurs

Au 2^e trimestre 2021, le mois de mai affiche les pires records en termes de célérité dans la sortie des conteneurs

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

	janv-21	févr-21	mars-21	T1 2021	avr-21	mai-21	juin-21	T2 2021
Moyenne	16,9	16,5	15,9	16,4	15,9	21,5	16	17,7
Variation	5,0%	-2,4%	-3,6%	5,1%	0,0%	35,2%	-25,6%	7,9%
1^{er} Quartile	7	7	7	7	7	11	7	8
2^e Quartile	12	11	10	11	11	18	11	12
3^e Quartile	22	20	19	21	18	28	17	22
Moins de 11 jrs	44%	49%	50%	48%	48%	24%	47%	40%

Source : Comité National de Facilitation des Echanges (CONAFÉ)

Au cours du 2^e trimestre 2021, le délai moyen de passage des marchandises conteneurisées à l'import au port de Douala était de 18 jours ; soit 2 jours de plus qu'au trimestre précédent. L'analyse des quartiles montre qu'effectivement le 1^{er} trimestre 2021 a connu plus de célérité dans l'enlèvement des conteneurs à l'import comparativement au 2^e trimestre 2021. En effet, la moitié des chargeurs ayant fait sortir leurs conteneurs du port de Douala au cours du 2^e trimestre 2021 a déclaré avoir effectué l'ensemble des formalités d'enlèvement en au plus 12 jours (contre 11 jours pour le 1^{er} trimestre 2021). Par ailleurs, le trimestre d'étude affiche une plus faible proportion de conteneurs à l'import sortis du port en moins de 11 jours à savoir 40% ; soit 8 points de moins par rapport au 1^{er} trimestre 2021.

Un examen mensuel du délai moyen de passage des conteneurs importés dévoile une évolution en dents de scie. En effet, les statistiques observées au cours des mois d'avril et de juin sont très similaires tandis qu'au cours du mois de mai le niveau des indicateurs est proche du rouge. Au cours du mois de mai, le délai moyen de passage est de 21,5 jours. Durant ce mois, il fallait attendre 18 jours pour voir la moitié des chargeurs faire sortir leur conteneur (contre 11 jours pour les deux autres mois du trimestre).

En outre, 76% des cargaisons débarquées cette période ont séjournés au moins 11 jours au port de Douala, ce qui représente le double de ce qui a été observé en avril et en juin.

DELAIS DE PASSAGE PORTUAIRE DE MARCHANDISES | Véhicules

Hausse d'un jour du délai moyen de passage des véhicules au parc automobile TMFD (17 jours)

Tableau 7: Délai de passage portuaire des véhicules d'occasion à l'import au port de Douala (en jours)

Parc Auto	TMFD		SOCOMAR	
	T1 2021	T2 2021	T1 2021	T2 2021
Période				
Moyenne	16	16,9	20,1	18,5
Variation	3,9%	5,6%	12,3%	-8,0%
1^{er} Quartile	9	10	9	8
2^e Quartile	13	13	14	13
3^e Quartile	19	20	25	22
Moins de 11 jrs	35%	31%	31%	39%

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

Durant le 2^e trimestre 2021, le délai moyen de passage des véhicules d'occasion importés et débarqués au port de Douala a connu une tendance haussière au parc TMFD et une tendance baissière au parc SOCOMAR.

Au parc TMFD, il a cru d'un jour pour se situer à 17 jours au 2^e trimestre 2021. L'examen des quartiles montre également une différence d'un jour pour ce qui est du 1^{er} et du 3^e quartile. Toutefois, la moitié des véhicules sortis au cours de la période d'étude a séjourné au plus 13 jours tout comme au cours du 1^{er} trimestre 2021.

S'agissant de la proportion de véhicules sortis en moins de 11 jours, elle était de 31% au cours du 2^e trimestre 2021 ; soit 4 points de moins qu'au 1^{er} trimestre 2021.

L'analyse mensuelle révèle que pour chaque mois du trimestre étudié les véhicules séjournèrent en moyenne 17 jours au parc TMFD. Cependant, pour la proportion de ceux sortis en moins de 11 jours était de 27% pour le mois d'avril, de 33% en mai et de 32% en juin.

Au parc SOCOMAR, le délai moyen de passage est passé de 20 jours au 1^{er} trimestre 2021 à 18,5 jours au 2^e trimestre 2021.

Il ressort de l'analyse des quartiles que le trimestre étudié affiche une meilleure célérité dans l'enlèvement des véhicules. En effet, 25% des véhicules sortis ont mis au plus 8 jours au port contre 9 jours pour le trimestre précédent. Il est à noter par ailleurs que la moitié des véhicules sortis au cours du 2^e trimestre 2021 avaient séjourné au moins 13 jours au parc, contre 14 jours pour la même proportion au cours du 1^{er} trimestre 2021.

La proportion de véhicules sortis en moins de 11 jours a augmenté de 8 points et s'estime à 39% au cours du 2^e trimestre 2021.

L'analyse mensuelle montre que les mois d'avril et de mai présentaient une situation similaire (20 jours en moyenne et 33% de véhicules sortis en moins de 11 jours). Tandis qu'au cours du mois juin la célérité était meilleure (séjour moyen égal à 16 jours et 49% de véhicules sortis en moins de 11 jours).

FRET FERROVIAIRE | Tonnage

Quasi-stabilité du fret ferroviaire montant (305 510 tonnes)

Au cours du 2^e trimestre 2021, le fret ferroviaire global est resté quasiment le même qu'au cours du 1^{er} trimestre 2021 ; soit 383 195 tonnes (-0,1%).

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

Douala -----> Ngaoundéré	T1 2021		T2 2021		Variation
Detail Marchandises	Tonnage	%	Tonnage	%	
Hydrocarbures	173 093	56,7	176 416	57,7	1,9%
Conteneurs Montée	46 236	15,2	37 593	12,3	-18,7%
Farines et céréales	22 217	7,3	30 451	10,0	37,1%
Sucre local	10 576	3,5	18 751	6,1	77,3%
Matériaux de construction	24 079	7,9	17 679	5,8	-26,6%
Engrais et insecticides	20 824	6,8	13 770	4,5	-33,9%
Aide alimentaire	802	0,3	2 496	0,8	211,2%
MAD PQ1	1 234	0,4	1 620	0,5	31,3%
Alumine (Mat. 1ères)	660	0,2	1 210	0,4	83,3%
Oil & Gaz	1 222	0,4	425	0,1	-65,2%
Mat. 1ères cimenterie	41	0,0	0	0,0	-100,0%
Autres marchandises	4 148	1,4	5 099	1,7	22,9%
TOTAL	305 132	100	305 510	100	0,1%

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) représentait comme au trimestre précédent, 80% du fret ferroviaire global. Il s'estimait à 305 510 tonnes traduisant une très faible augmentation (0,1%). Il était essentiellement composé d'Hydrocarbures (57,7%), des marchandises conteneurisées (12,3%), des Farines et céréales (10%), du Sucre local (6,1%), des Matériaux de construction (5,8%), et des Engrais et insecticides (4,5%). Les autres types de marchandises transportées avaient chacun une proportion inférieure à 1%.

Durant la période d'étude, aucune expédition de Matières premières pour la cimenterie par voie ferrée n'a été enregistrée. Les Huiles et Gaz baissent de 65,2% et s'évaluent à 425 tonnes. Les Engrais et insecticides (13 770 tonnes) reculent d'environ 34% par rapport au 1^{er} trimestre

2021. Une tendance similaire est observée pour les Matériaux de construction et les marchandises conteneurisées qui baissent respectivement de 26,6% et de 18,7%.

L'aide alimentaire (2 496 tonnes) a plus que triplé. L'Alumine croit de 83,3% et s'établit à 1 210 tonnes. Le sucre local passe de 10 576 tonnes au 1^{er} trimestre 2021 à 18 751 tonnes au 2^e trimestre ; soit une augmentation de 77,3%. Les Farines et céréales (30 451 tonnes) progressent de 37,1% tout comme les Hydrocarbures (176 416 tonnes) qui grimpent d'environ 2%.

FRET FERROVIAIRE | Tonnage

Baisse de 0,7% du fret ferroviaire descendant

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

Ngaoundéré -----> Douala	T1 2021		T2 2021		Variation
Detail Marchandises	Tonnage	%	Tonnage	%	
Bois en grumes	44 803	57,2	42 409	54,6	-5,3%
Coton fibre	5 793	7,4	11 360	14,6	96,1%
Bois Sauvages	6 240	8,0	7 973	10,3	27,8%
Graines et tourteaux	6 078	7,8	5 628	7,2	-7,4%
Bois ouvrés (Débités)	3 980	5,1	5 083	6,5	27,7%
Conteneurs descentes	10 615	13,6	4 247	5,5	-60,0%
Animaux vivants	753	1,0	985	1,3	30,8%
TOTAL	78 262	100	77 685	100	-0,7%

Source : Camrail

Le fret ferroviaire descendant (Ngaoundéré vers Douala) représentait comme au cours du trimestre précédent, 20% du fret ferroviaire global. La tendance baissière entamée depuis le 3^e trimestre 2020 se poursuit au cours de la période d'étude bien que l'amplitude soit de plus en plus très faible. En effet, le fret descendant chute de 0,7% et se chiffre à 77 685 tonnes au cours du 2^e trimestre 2021.

Dans la constitution du fret ferroviaire descendant, les Bois en grume gardent la première place avec une contribution de 54,6%. Ils sont suivis du Coton fibre avec une part de 14,6%, des Bois sauvages (10,3%), des Graines et tourteaux (7,2%) et des Bois ouvrés (6,5%). La marche est fermée par les marchandises conteneurisées (5,5% et les Animaux vivants (1,3%).

En termes de tonnage, la baisse la plus significative est observée pour les marchandises conteneurisées qui reculent de 60% et se situent à 4 247 tonnes au cours du 2^e trimestre 2021. Une tendance similaire mais avec une faible amplitude est enregistrée pour les Graines et tourteaux (-7,4%) ainsi que les Bois en grumes (-5,3%) qui s'estiment à 5 628 tonnes

et à 42 409 tonnes respectivement.

La hausse la plus significative est pour le compte du Coton fibre (11 360 tonnes) qui a presque doublé. Les Animaux vivant augmentent d'environ 31%. Les Bois sauvages (7 973 tonnes) et les Bois ouvrés (5 083 tonnes) affichent chacun une variation proche de +27%.

FRET FERROVIAIRE | Coût de transport

Le coût de transport de l'Aide alimentaire a presque triplé

Tableau 10: Coût de transport par type de marchandises dans le sens Douala –Ngaoundéré (en FCFA/ tonne-kilomètre)

Detail Marchandises	T1 2021	T2 2021	Variation
Hydrocarbures	62,56	62,30	-0,42%
Alumine (Mat. 1ères)	57,15	57,15	0,00%
Aide alimentaire	17,21	50,09	190,95%
Oil & Gaz	51,84	44,08	-14,97%
Conteneurs Montée	39,83	43,00	7,95%
MAD PQ1	42,82	42,81	0,00%
Sucre local	35,85	35,45	-1,13%
Engrais et insecticides	36,95	35,41	-4,16%
Matériaux de construction	32,99	31,79	-3,64%
Farines et céréales	29,59	27,17	-8,19%
Mat. 1ères cimenterie	31,91		

Source : Camrail

Au cours du 2^e trimestre 2021 dans le sens Douala – Ngaoundéré le coût de transport a connu une variation différente selon le type de marchandises.

Deux (02) catégories de marchandises affichent des variations supérieures à 10%. Le coût de transport de l'Aide alimentaire (50,09 FCFA/tonne-kilomètre) a presque triplé tandis que celui des Huiles et gaz (44,08 FCFA/tonne-kilomètre) a baissé d'environ 15%.

Le coût de transport des Matériaux utilisés dans le cadre du Programme du renouvellement de la voie ferroviaire (42,81 FCFA/tonne-kilomètre) ainsi que celui de l'Alumine (57,15 FCFA/tonne-kilomètre) sont restés les mêmes qu'au cours du trimestre précédent.

Les Hydrocarbures et le Sucre local présentent des baisses de 0,42% et de 1,13% respectivement.

Les marchandises conteneurisées (43 FCFA/tonne-kilomètre) ainsi que les Farine et céréales (27,17 FCFA/tonne-kilomètre) voient leur coût de transport varier de près de 8%.

FRET FERROVIAIRE | Coût de transport

Baisse de 7% du coût de transport des conteneurs ainsi que des Graines et tourteaux

Tableau 11: Coût de transport par type de marchandises dans le sens Ngaoundéré - Douala (en FCFA/ tonne-kilomètre)

Detail Marchandises	T1 2021	T2 2021	Variation
Bois Sauvages	47,94	48,90	2,02%
Bois ouvrés (Débités)	47,17	47,08	-0,18%
Bois en grumes	42,57	42,36	-0,51%
Animaux vivants	35,24	35,03	-0,61%
Coton fibre	31,30	31,47	0,54%
Conteneurs descentes	20,95	19,40	-7,38%
Graines et tourteaux	14,48	13,44	-7,14%

Source : Camrail

Contrairement à la l'autre sens, le coût de transport du fret ferroviaire descendant connaît pour la plupart des types de marchandises des variations modérées. En outre, pour le compte du 2^e trimestre 2021, en dehors des Bois sauvages, les autres types de marchandises connaissent une diminution de leur coût de transport. En effet, le coût de transport du Bois sauvages croît de 2% et s'évalue à 48,90 FCFA/tonne-kilomètre au cours de la période d'étude.

La baisse la plus significative concerne les Graines et tourteaux (13,44 FCFA/tonne-kilomètre) et les marchandises conteneurisées (19,40 FCFA/tonne-kilomètre) dont le coût de transport a chuté d'environ 7% chacun.

Les autres types de marchandises affichent sur la période d'étude une variation inférieure à 1% de leur coût de transport.

FRET FERROVIAIRE | Transit time

Le transit time des marchandises en conventionnel reste égal à 9 jours

Tableau 12: Transit time (en jour)

	Conteneurs			Conventionnel		
	T1 2021	T2 2021	Var (en h)	T1 2021	T2 2021	Var (en h)
Délai de chargement	1,2	1,3	3	1,2	1,1	-1
Délai de Déclaration	0,1	0,5	8	0,1	0,2	1
Délai d'Attente Départ	0,1	0,1	0	0,2	0,1	-1
Délai de transport	4,3	3,2	-26	6,1	4,8	-32
Délai de Placement pour Déchargement	0,1	0,1	1	0,8	1,8	26
Délai de Déchargement	0,2	0,3	2	0,9	1,1	6
Moy. Durée Total Transit Time	6,1	5,5	-14	9,2	9,2	0

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 2^e trimestre 2021, le transit time pour les marchandises conteneurisées allant dans le sens Douala – Ngaoundéré s'évaluait en moyenne à 5,5 jours ; soit 14 heures de moins qu'au trimestre précédent. De toutes les séquences constituant le transit time seule celle relative au transport connaît une diminution. En effet, au cours de la période d'étude il fallait 3 jours pour acheminer le conteneur ; soit 26 heures de moins comparativement au 1^{er} trimestre 2021.

Par ailleurs, le délai de Déclaration a augmenté de 8 heures, tout comme le délai de chargement qui progresse de 3 heures. Le délai d'attente départ est resté égal à 2,5 heures.

Le transit time des marchandises en transit ayant un mode de conditionnement conventionnel est resté égal à 9 jours au cours du 2^e trimestre 2021. Toutefois, l'examen des différentes séquences dévoilent de quelques variations importantes dans leur exécution. En effet, le Délai de transport passe de 6 à 5 jours. Tandis que le Délai de placement pour déchargement passe d'un jour à 2 jours. S'agissant du Délai de de déchargement, il augmente de 6 heures comparativement au 2^e trimestre 2021. Les autres séquences présentent des variations d'une heure par rapport au trimestre précédent.

FRET AERIEN | Tonnage

Hausse de 33,2% du fret aérien à destination du Cameroun

Au cours du 2^e trimestre 2021, le fret aérien global enregistre une tendance haussière. Il est passé de 4 207 tonnes à 4 612 tonnes ; soit une progression de 9,6% comparativement au 1^{er} trimestre 2021.

Tableau 13: Fret aérien à l'import par type de marchandises (en tonnes)

TYPE DE MARCHANDISES	T1 2021		T2 2021		Variation
	Tonnage	%	Tonnage	%	
COLIS DIVERS	1 186	67,5	1 600	68,3	34,9%
PRODUITS DANGEREUX	194	11	173	7,4	-10,8%
GROUAGES	129	7,3	164	7,0	27,1%
PRODUITS PHARMACEUTIQUES	119	6,8	94	4,0	-21,0%
VIVRES	43	2,4	35	1,5	-18,6%
COLIS DIPLOMATIQUES	23	1,4	26	1,1	13,0%
AUTRES	63	3,6	249	10,6	295,2%
TOTAL	1 757	100	2 341	100	33,2%

Source : ADC

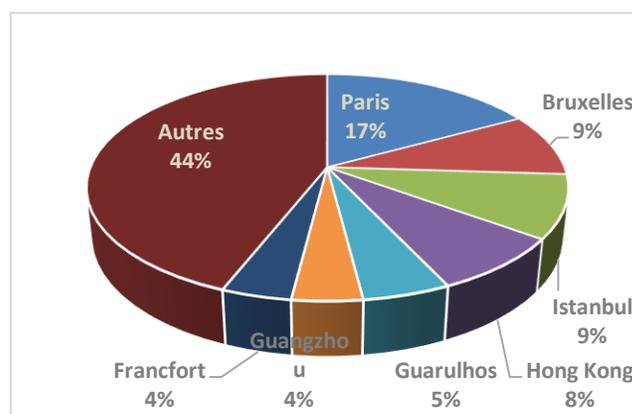
Sur la période d'étude, les marchandises importées par voie aérienne représentaient 51% du fret aérien global ; soit 9 points de plus qu'au trimestre précédent. Le fret aérien import a augmenté du tiers ; il est passé de 1 757 tonnes au 1^{er} trimestre 2021 à 2 341 tonnes au 2^e trimestre 2021.

Les principales marchandises composant le fret aérien import sont restées les mêmes dans leur classement selon leur poids. Les Colis Divers (68,3%) gardent la première place, suivis des Produits Dangereux (7,4%). Les marchandises en groupage (7%) demeurent à la 3^e place du classement suivis des Produits Pharmaceutiques (4%). Les Vivres (1,5%) occupent la 5^e position. Les Colis Diplomatiques (1,1%) ferment le classement du Top 6 des marchandises importées par voie aérienne au cours du 2^e trimestre 2021.

De ces principaux types de marchandises importées par voie aérienne, seuls les Colis Divers, les Groupages et les Colis Diplomatiques connaissent une augmentation de leur tonnage. Les premiers se chiffrent à 1 600 tonnes après une hausse d'environ 35%, les seconds progressent de 27,1%. Les Colis Diplomatiques croissent de 13% et valent 26 tonnes au 2^e trimestre 2021.

La baisse la plus significative est enregistrée pour les Produits Pharmaceutiques (- 21%) qui affichent un tonnage de 94 au cours de la période d'étude. Les Vivres (35 tonnes) ont une tendance similaire ; ils reculent de 18,6%. Les Produits Dangereux (173 tonnes) chutent de 10,8%.

Les cargaisons importées par voie aérienne au cours du 2^e trimestre 2021 provenaient essentiellement des villes ci-après : Paris (17%), Bruxelles (9%), Istanbul (9%), Hong Kong (8%), et Guarulhos (5%).



FRET AERIEN | Tonnage

Baisse de 7,3% du fret aérien en partance du Cameroun

Tableau 14: Fret aérien export par type de marchandises (en tonnes)

TYPE DE MARCHANDISES	T1 2021		T2 2021		Variation
	Tonnage	%	Tonnage	%	
VIVRES	2 009	82,0	1 950	85,9	-2,9%
COLIS DIVERS	270	11,0	212	9,3	-21,5%
FLEURS	18	0,7	21	0,9	16,7%
PRODUITS PHARMACEUTIQUES	40	1,6	9	0,4	-77,5%
PRODUITS DANGEREUX	19	0,8	1	0,0	-94,7%
AUTRES	94	3,8	78	3,4	-17,0%
TOTAL	2 450	100	2 271	100	-7,3%

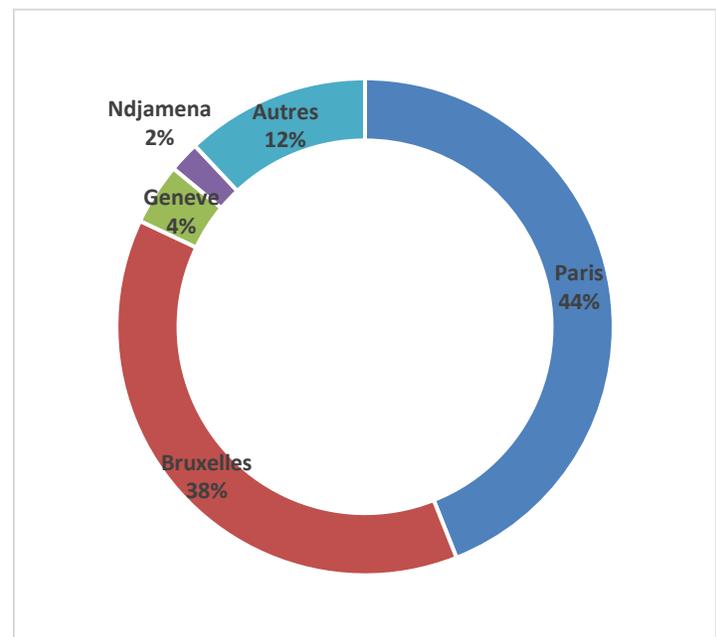
Source : ADC

Au cours du 2^e trimestre 2021, les exportations camerounaises par voie aérienne représentaient 49% du fret global aérien ; soit 9 points de moins qu'au cours du trimestre précédent. Sur la période d'étude, le fret aérien export a reculé de 7,3% et était évalué à 2 271 tonnes.

Le classement selon le poids des principaux types de marchandises constituant les exportations aériennes a connu un léger changement au cours du 2^e trimestre 2021. Les Vivres gardent la première place avec une part d'environ 86%. Les Colis Divers avec une contribution de 9,3% se maintiennent à la deuxième place. Les Fleurs (0,9%) qui occupaient la 5^e place remontent au 3^e rang. Les Produits Pharmaceutiques et les Produits Dangereux clôturent la marche avec une contribution cumulée inférieure à 0,5%.

Au cours du 2^e trimestre 2021, des principaux types de marchandises expédiées par voie aérienne seuls les Fleurs affichent une augmentation de son tonnage. Elles passent de 18 à 21 tonnes ; soit une hausse de 16,7%. En dehors des Vivres (1 950 tonnes) qui baissent d'environ 3%, les autres types de marchandises affichent un recul à deux chiffres. Les Produits Dangereux (1 tonne) ont vu leur tonnage presque s'annuler au cours de la période d'étude. Tandis que les Produits Pharmaceutiques (9 tonnes) ont chuté de 77,5%. Les Colis Divers sont passés de 270 à 212 tonnes ; soit une baisse de 21,5%.

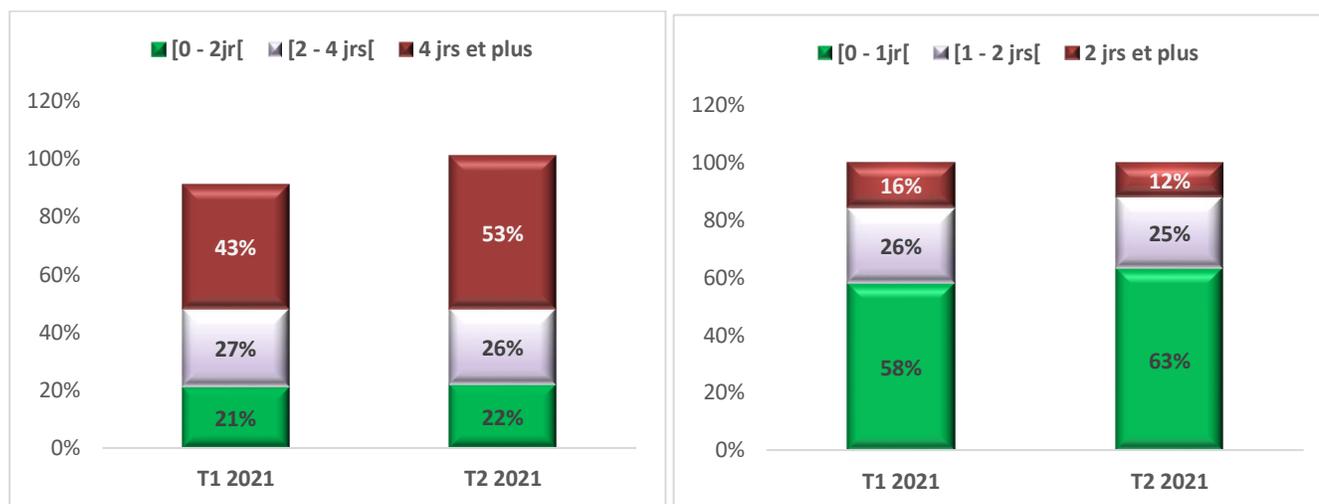
Les cargaisons exportées par voies aériennes au cours du 2^e trimestre 2021 étaient principalement destinées aux villes ci-après : Paris (44%), Bruxelles (38%), Genève (4%) et Ndjamenas (2%).



FRET AERIEN | Délais de passage aéroportuaire

A l'import (5 jours) le délai moyen de passage augmente d'un jour // A l'export, il reste égal à 1 jour

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



IMPORT

EXPORT

Source : ADC

Au cours du 2^e trimestre 2021, le délai moyen de passage des cargaisons importées par voie aérienne dans les magasins aéroportuaire était de 5 jours ; soit un jour de plus qu'au trimestre précédent. L'analyse des courts et longs délais démontre que le 2^e trimestre 2021 présentait les pires délais de passage aéroportuaire. En effet, au cours de ce trimestre, 22% des cargaisons importées ont séjourné au plus 2 jours dans les magasins aéroportuaire ; soit 1 point de plus qu'au 1^{er} trimestre 2021. En outre, 53% des cargaisons ont séjourné au moins 4 jours ; soit 10 points de plus qu'au cours du trimestre précédent.

L'analyse mensuelle révèle qu'au cours du mois de mai 2021, il fallait en moyenne 6 jours pour faire sortir sa cargaison des magasins aéroportuaire contre 5 jours en avril et juin. En outre, l'analyse des longs et courts délais permet d'observer que le mois de juin présentait les meilleurs records du trimestre. En effet, au cours de ce mois, 21% des cargaisons sorties avaient séjourné au plus 2 jours ; et 51% avaient séjourné au moins 4 jours dans les magasins aéroportuaire. Le mois de mai s'affiche comme celui ayant les pires records. En effet, 55% des cargaisons sorties durant cette période avaient séjourné au moins 4 jours.

S'agissant des marchandises exportées, le séjour moyen était toujours d'une journée. Par ailleurs, au cours de la période d'étude, 63% des cargaisons exportées ont été embarquées le jour de leur arrivée à l'aéroport ; soit 5 points de plus qu'au 1^{er} trimestre 2021. Pour les cargaisons ayant séjourné au moins 2 jours dans les magasins aéroportuaire avant leur embarquement, on note une proportion de 12% pour le compte de la période d'étude ; soit 4 points de moins qu'au 1^{er} trimestre 2021. Ainsi, le 2^e trimestre 2021 affichait un score meilleur en termes de délai de passage aéroportuaire à l'export comparativement à la période d'étude.

L'examen mensuel du délai de passage aéroportuaire à l'export révèle que durant chaque mois du trimestre, les cargaisons étaient en moyenne expédiées un jour après leur arrivée au terminal aéroportuaire. Cependant, l'analyse des courts et longs délais montre que le mois d'avril affichait les meilleurs records tandis que les mauvaises performances étaient enregistrées au cours du mois de juin. Au cours du mois d'avril, 66% des cargaisons ont été expédiées le jour même de leur arrivée au terminal ; contre 59% pour le mois de juin. En outre, 12% des colis ont attendus au moins 2 jours avant d'être expédié au cours du mois d'avril ; soit 1 point de moins qu'en juin.

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)
- 👍 Terminal Mixte Fruitier Douala (TMFD)
- 👍 Régie du Terminal à Conteneurs (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 :

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 / EMAIL : info@cncc.cm



NOTE DE CONJONCTURE

|| 2^e Trimestre 2021



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