



# NOTE DE CONJONCTURE

N° 030

1<sup>ER</sup> TRIMESTRE 2022

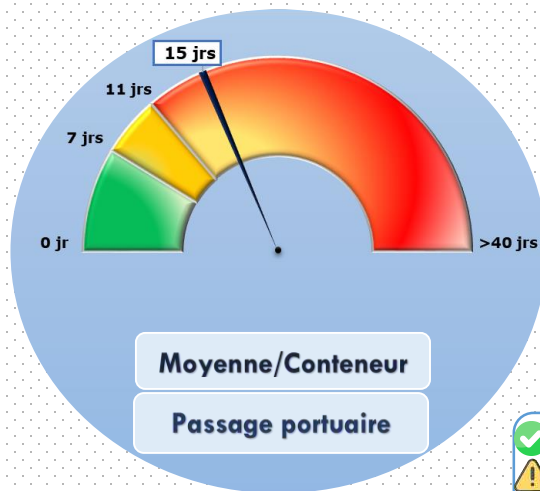
EVP Sec



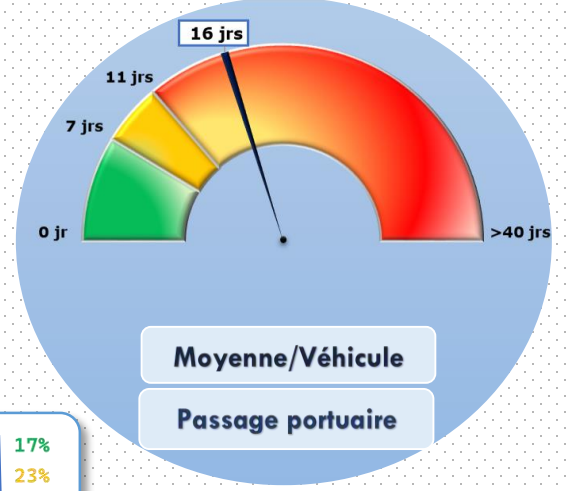
Frêt moyen à l'import



EVP Frigo



RTC



TMFD

✓ 33%	[0-7jrs]	17%
⚠ 24%	]7-11jrs]	23%
✗ 42%	Plus de 11jrs	59%

**SOMMAIRE**

---

\_Toc160007923

<b>AVANT PROPOS .....</b>	<b>3</b>
<b>COÛT DE TRANSPORT MARITIME À L'IMPORT .....</b>	<b>4</b>
Coût de Transport Maritime d'un EVP Sec.....	4
Coût de Transport Maritime d'un EVP Frigorifique.....	5
Coût de Transport Maritime d'un véhicule .....	6
<b>DELAIS DE PASSAGE PORTUAIRE DE MARCHANDISES.....</b>	<b>3</b>
Délai de passage portuaire de marchandises conteneurisées.....	3
Délai de passage portuaire de véhicules .....	3
<b>FRET FERROVIAIRE.....</b>	<b>12</b>
Tonnage.....	12
Transit time.....	12



## AVANT PROPOS

Le Conseil National des Chargeurs du Cameroun (CNCC) suit l'évolution d'un certain nombre d'indicateurs de performance du commerce international en vue d'une meilleure connaissance du commerce et du transport. Il le fait, à travers son Observatoire des Transports, important instrument d'aide à la décision.

Les indicateurs retenus décrivent la conjoncture des transports et du commerce extérieur du Cameroun. Tous les modes de transports sont pris en compte, aussi bien le mode maritime, le mode ferroviaire que le mode aérien. Le mode terrestre sera intégré dans les prochains numéros.

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

L'analyse de l'évolution des principaux indicateurs en matière de transport de marchandises révèle que le séjour moyen des véhicules d'occasion importés au parc TMFD au 1<sup>er</sup> trimestre 2022 est resté le même qu'il y a un an (16 jours).

Au cours du 1<sup>er</sup> trimestre 2022, le délai moyen de passage des marchandises conteneurisées à l'import au port de Douala est de 15 jours, soit 1 jour en moins qu'au 1<sup>er</sup> trimestre 2021.

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

Bonne lecture !

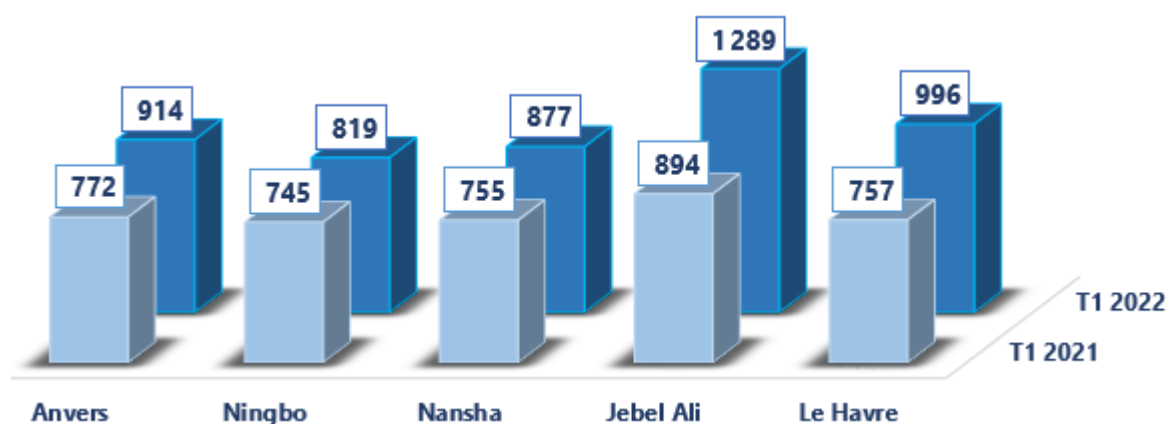
**Auguste MBAPPE PENDA**  
Directeur Général

## COÛT DE TRANSPORT MARITIME À L'IMPORT

### Coût de Transport Maritime d'un EVP Sec

Au cours du 1<sup>er</sup> trimestre 2022, le coût moyen de transport d'un EVP sec à partir des principaux ports d'embarquement de ce type de conteneur, a connu une hausse générale par rapport au 1<sup>er</sup> trimestre 2021. En effet, le coût moyen de transport d'un EVP du port d'Anvers aux ports Camerounais est passé de 772 000 FCFA au 1<sup>er</sup> trimestre 2021 à 914 000 FCFA au 1<sup>er</sup> trimestre 2022, soit une hausse de 19% en glissement annuel.

*Graphique 1: Coût moyen de transport maritime d'un EVP sec (en millier de FCFA)*



*Source : BESC*

Au port de Ningbo, on a enregistré une évolution en glissement annuel de 10% avec un coût moyen de transport de 819 000 FCFA au 1<sup>er</sup> trimestre 2022. Toutefois, 25% des chargeurs ont déclaré avoir payé au moins 1 million de FCFA pour acheminer un EVP sec à partir du port de Ningbo.

Au niveau des ports d'embarquement Africains, les chargeurs ont payé en moyenne, 689 000 FCFA et 1,12 million de FCFA respectivement au port d'Abidjan et celui de Casablanca. Toutefois, 25% des chargeurs ont déclaré avoir payé moins de 570 000 FCFA pour acheminer un EVP sec à partir du port d'Abidjan.

*Tableau 1 : Coût moyen de transport maritime d'un EVP sec (en millier de FCFA)*

PAYS	PORTS	T1 2021	T1 2022	Variation	PAYS	PORTS	T1 2021	T1 2022	Variation
Belgique	Anvers	772	914	19%	Allemagne	Hambourg	863	1143	32%
Chine	Ningbo	745	819	10%	Inde	Nhava Sheva	1114	2180	96%
	Nansha	755	877	16%	Côte d'Ivoire	Abidjan	585	689	18%
EAU	Jebel Ali	894	1289	44%	Egypte	Alexandrie	778	1381	78%
France	Le Havre	757	996	32%	Maroc	Casablanca	931	1118	20%

*Source : BESC*

## Coût de Transport Maritime d'un EVP Frigorifique

Au cours du 1<sup>er</sup> trimestre 2022, le transport d'un EVP frigorifique du port d'Anvers pour les ports Camerounais a coûté aux chargeurs en moyenne 1,8 million de FCFA correspondant à une hausse de 34% en glissement annuel. Par contre, au port de Cape Town, le coût de transport de ce type de conteneur a baissé de 12% et sa valeur pour la période d'étude s'élève à 708 000 FCFA.

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



Source : BESC

On note également la baisse en glissement annuel du coût moyen de transport dans les principaux ports d'embarquement Français de ce type de conteneur que sont Le Havre et Port-Vendres. Le coût moyen de transport du port d'embarquement de Nouadhibou est resté quasiment le même 1,12 million de FCFA. De plus, 25% des chargeurs affirment avoir dépensé moins de 900 000 FCFA à partir du port mauritanien pour acheminer un EVP frigo au 1<sup>er</sup> trimestre 2022. Au port de Dakar, le coût moyen de transport croît de 11% et sa valeur pour la période d'étude s'élève à 705 000 FCFA.

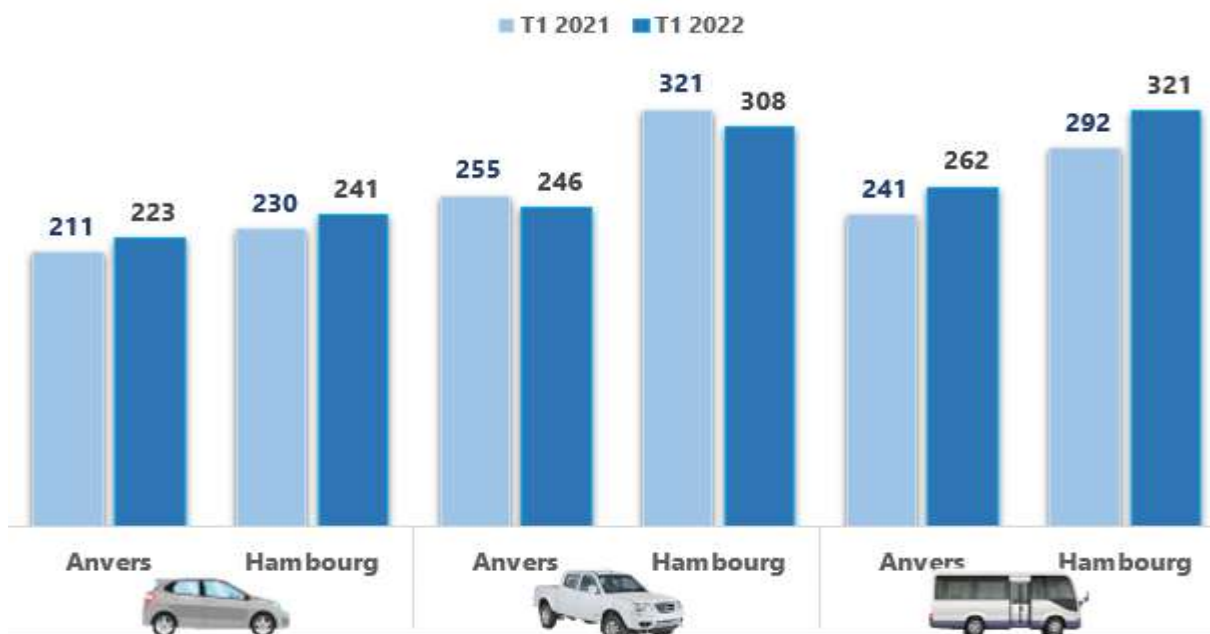
Tableau 2 : Coût moyen de transport maritime d'un EVP frigo (en millier de FCFA)

PAYS	PORTS	T1 2021	T1 2022	Variation	PAYS	PORTS	T1 2021	T1 2022	Variation
Belgique	Anvers	1340	1792	34%	Inde	Pipavav	1301	2703	108%
Afrique du Sud	Cape Town	800	708	-12%	Mauritanie	Nouadhibou	1121	1118	0%
Sénégal	Dakar	634	705	11%	Argentine	Buenos Aires	1156	1739	50%
France	Le Havre	1930	1435	-26%	Chine	Qingdao	983	1050	7%
	Port Vendres	1140	826	-28%	Vietnam du Sud	Ho Chi Minh City	1636	2746	68%

Source : BESC

## Coût de Transport Maritime d'un véhicule

*Graphique 3 : Coût moyen de transport maritime d'un véhicule de tourisme et de transport en commun (en millier de FCFA)*



*Source : BESEC*

Au cours du 1<sup>er</sup> trimestre 2022 le coût moyen de transport d'un véhicule de tourisme du port d'Anvers à destination du Cameroun s'élevait à 223 000 FCFA, soit une hausse de 6% en glissement annuel. De plus, un chargeur sur deux ayant importé leur véhicule par ce port a déclaré avoir dépensé au plus ce montant à titre de frais de transport. Au port de Hambourg, le coût moyen de transport d'un véhicule de tourisme a également augmenté au 1<sup>er</sup> trimestre 2022 par rapport au même trimestre en 2021. En effet, avec une augmentation de 5% il se chiffre à 241 000 FCFA. Par ailleurs, 75% des chargeurs ont affirmé avoir déboursé au plus 249 000 FCFA pour l'acheminement de leur véhicule au Cameroun.

Pour le cas des minibus, le coût de transport au 1<sup>er</sup> trimestre 2022 a également connu une hausse tant au port d'Anvers qu'au port de Hambourg. En effet, les chargeurs ont déboursé en moyenne 262 000 FCFA au cours de cette période pour importer un minibus à partir du port belge avec une hausse de 9% en glissement annuel. A partir du port allemand, il a fallu dépenser 321 000 FCFA en moyenne, pour acheminer un minibus au Cameroun.

S'agissant du coût moyen de transport des pickups, son évolution dans chacun des principaux ports d'embarquement est contraire à celle des deux autres types de véhicules sus évoqués. Au port d'Anvers il passe de 255 000 FCFA à 246 000 FCFA correspondant à une baisse en glissement annuel de 4% pour le compte du 1<sup>er</sup>

trimestre 2022. Toutefois, 25% des chargeurs y ont déboursé plus de 308 000 FCFA pour acheminer leur véhicule au Cameroun. Au port d'Hambourg, le 321 000 FCFA au 1<sup>er</sup> trimestre 2021 à 308 000 FCFA

au 1<sup>er</sup> trimestre 2022, soit une baisse de 4%. La moitié des chargeurs déclare avoir payé entre 308 000 FCFA et 312 000 FCFA pour importer un pickup à partir de ce port au cours de la période.

*Tableau 3 : Coût moyen de transport maritime d'un camions et autres engins lourds (en millier de FCFA)*

	PAYS	PORTS	T1 2021	T1 2022	Variation	Quartile 1	Quartile 2	Quartile 3
<b>CAMIONS</b>								
	Belgique	Anvers	1 284	1 415	10%	951	1 438	1 835
	Allemagne	Hambourg	1 176	1 323	12%	912	1 174	1 705
<b>AUTRES LOURDS</b>								
	Belgique	Anvers	1 781	1 923	8%	1 528	1 968	2 427
	Allemagne	Hambourg	1 214	2 312	91%	2 255	2 312	2 370

*Source : BESC*

Le coût moyen de transport des camions dans les principaux ports d'embarquement a connu au 1<sup>er</sup> trimestre 2022 une progression à la hausse.

Au port d'Anvers, il passe de 1,3 millions de FCFA à 1,4 million de FCFA, soit une augmentation de 10%. La moitié des chargeurs ayant expédié leur camion à partir de ce port a déclaré avoir déboursé plus de 1,4 million de FCFA.

Au port de Hambourg, après une croissance en glissement annuel de 12%, le coût moyen de transport d'un camion au 1<sup>er</sup> trimestre 2022 s'élevait à 1,3 million de FCFA. 25% des chargeurs affirment avoir dépensé au moins 1,7 million de FCFA pour assurer le transport de leur camion du port de Hambourg pour le Cameroun.

Tout comme pour les camions, le coût moyen de transport des autres engins lourds a affiché une tendance haussière dans les ports d'Anvers et de Hambourg au cours du 1<sup>er</sup> trimestre 2022.

Au port belge, il passe de 1,8 million de FCFA à 1,9, million de FCFA, soit une hausse de 8%. Un chargeur sur quatre dit avoir dépensé au moins 2,4 millions de FCFA pour assurer le transport de son engin jusqu'au Cameroun.

Pour ce qui est du port allemand, avec une croissance de 91% en glissement annuel, le coût moyen de transport se chiffre à 2,3 millions de FCFA au 1<sup>er</sup> trimestre 2022. D'ailleurs, la moitié des chargeurs a versé au moins ce montant pour assurer le transport de leur engin jusqu'au Cameroun.



## DELAIS DE PASSAGE PORTUAIRE DE MARCHANDISES

### Délai de passage portuaire de marchandises conteneurisées

Tableau 4 : Délai de passage portuaire des conteneurs à destination du port de Douala (en jours)

	janv-21	févr-21	mars-21	T1 2021	janv-22	févr-22	mars-22	T1 2022
Moyenne	16,9	16,5	15,9	16,4	14,4	15,5	14,4	14,7
Variation					-15%	-6%	-9%	-10%
1 <sup>er</sup> Quartile	7	7	7	7	6	6	6	6
2 <sup>e</sup> Quartile	12	11	10	11	10	11	10	10
3 <sup>e</sup> Quartile	22	20	19	21	16	19	17	17
Au plus 11 jrs	44%	49%	50%	48%	57%	56%	59%	58%

Source : BESEC

Le délai moyen de passage des conteneurs à l'import au port de Douala est passé de 17 jours au 1<sup>er</sup> trimestre 2021 à 15 jours au 1<sup>er</sup> trimestre 2022, soit un recul équivalent à 2 jours. Par ailleurs, la proportion de conteneurs importés sortis du port de Douala en moins de 12 jours (c'est-à-dire sans être exposés aux pénalités liées au stationnement prolongé et surestaries) est évaluée à 58% au 1<sup>er</sup> trimestre 2022, soit 10 points de plus qu'au 1<sup>er</sup> trimestre 2021.

L'analyse mensuelle permet de constater également le 1<sup>er</sup> trimestre 2022 présente une meilleure performance en terme de délais de passage des conteneurs importés comparativement au 1<sup>er</sup> trimestre 2021.

Au mois de janvier 2022, les chargeurs mettaient en moyenne 15 jours pour faire sortir leurs conteneurs du port de Douala, soit 2 jours en moins par rapport au mois de janvier 2021. Au cours de ce mois, la moitié des chargeurs ayant sortis leurs conteneurs au cours de ce mois a indiqué

avoir eu besoin d'au plus 10 jours pour effectuer l'ensemble des formalités d'enlèvement.

Le mois de février 2022 correspond au mois qui affiche la célérité la plus élevée du trimestre. La moitié des conteneurs sortis au cours de ce mois avait séjourné plus de 11 jours dans le port de Douala. Toutefois, on note une amélioration d'un jour du délai moyen de passage des conteneurs comparativement au mois de février 2021 qui était de 17 jours.

Le mois de mars présente des statistiques similaires que le mois de janvier avec un délai moyen de passage des conteneurs de 15 jours soit un jour en moins qu'en mars 2021. Par ailleurs, trois conteneurs sur cinq sortis ce mois n'ont pas été exposés aux pénalités relatives au stationnement prolongé.

## Délai de passage portuaire de véhicules

*Tableau 5 : Délai de passage portuaire des véhicules au parc automobile TMFD (en jours)*

	janv-21	févr-21	mars-21	T1 2021	janv-22	févr-22	mars-22	T1 2022
Moyenne	14,4	16,2	17,6	16,0	13,9	14,6	17,4	15,5
Variation					-4%	-10%	-1%	-4%
1 <sup>er</sup> Quartile	9	8	10	9	8	9	12	9
2 <sup>e</sup> Quartile	12	13	13	13	10	12	14	12
3 <sup>e</sup> Quartile	18	20	20	19	18	18	20	19
Au plus 11 jrs	48%	42%	39%	43%	59%	46%	23%	41%

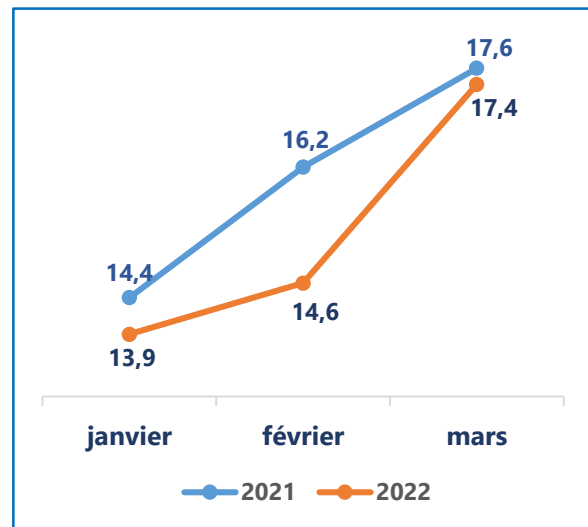
*Source : Terminal Mixte Fruitier de Douala (TMFD)*

Au parc TMFD, les véhicules séjournèrent en moyenne 16 jours au 1<sup>er</sup> trimestre 2022, soit sensiblement la même durée observée au 1<sup>er</sup> trimestre 2021. Cette stabilité du délai moyen au cours des 1<sup>ers</sup> trimestres de 2021 et 2022 se fait également ressentir à travers la proportion de véhicules ayant été soumis aux pénalités relatives au stationnement prolongé ; en effet elle est respectivement de 57% et 59% en 2021 et 2022. Par ailleurs, quelle que soit l'année, la moitié des véhicules importés au port de Douala au 1<sup>er</sup> trimestre et ayant séjourné au parc TMFD, y ont passé entre 9 et 19 jours.

Une analyse mensuelle permet de constater une certaine saisonnalité des délais moyens de séjour des véhicules au parc TMFD au cours du 1<sup>er</sup> trimestre. En effet, quelle que soit l'année, les délais moyens de séjour des véhicules augmentent à mesure qu'on passe d'un mois à l'autre. C'est ainsi qu'au 1<sup>er</sup> trimestre 2022, la proportion de

véhicules sortis du parc sans être soumis aux pénalités relatives au séjour prolongé est partie de 59% en janvier pour atteindre seulement 23% au mois de mars.

*Graphique 4 : Délai de passage mensuel des véhicules au parc TMFD (en jours)*



*Source : TMFD*

## FRET FERROVIAIRE

### Tonnage

Au cours du 1<sup>er</sup> trimestre 2022, le fret ferroviaire global s'est établi à 371 834 tonnes correspondant à une baisse de 3% en glissement annuel.

Au cours de la période d'étude, le fret ferroviaire montant (Douala vers Ngaoundéré) représente 78% du fret ferroviaire global ; soit 2 points de moins qu'au cours du 1<sup>er</sup> trimestre 2021. Il se chiffre à 290 828 tonnes traduisant une baisse de 5% en glissement annuel. Il est essentiellement composé d'Hydrocarbures (57%), des marchandises conteneurisées (11%), des Engrais et insecticides (9%) et des Farines et céréales (9%).

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

Dla ----->N'déré	T1 2021		T1 2022		Variation
	Tonnage	%	Tonnage	%	
<b>Marchandises</b>					
<b>Hydrocarbures</b>	173 093	57%	164 975	57%	-5%
<b>Conteneurs Montée</b>	46 236	15%	30 813	11%	-33%
<b>Engrais et insecticides</b>	20 824	7%	26 714	9%	28%
<b>Farines et céréales</b>	22 217	7%	25 589	9%	15%
<b>Sucre local</b>	10 576	3%	15 635	5%	48%
<b>Matériaux de construct°</b>	24 079	8%	15 451	5%	-36%
<b>Oil &amp; Gaz</b>	1 222	0%	4 311	1%	253%
<b>Alumine (mat. 1ères)</b>	660	0%	2 455	1%	272%
<b>MAD PQ1</b>	1 234	0%	64	0%	-95%
<b>Aide alimentaire</b>	802	0%	-	0%	-100%
<b>Autres marchandises</b>	4 107	1%	4 821	2%	17%
<b>TOTAL</b>	<b>305 050</b>	<b>100%</b>	<b>290 828</b>	<b>100%</b>	<b>-5%</b>

Source : CAMRAIL

Le fret ferroviaire descendant (Ngaoundéré vers Douala) qui représente 22% du fret ferroviaire global au cours du 1<sup>er</sup> trimestre 2022 enregistre une augmentation de 4% en glissement annuel. En effet, le fret descendant passe de 78 262 tonnes au 1<sup>er</sup> trimestre 2021 à 81 006 tonnes au 1<sup>er</sup> trimestre 2022. Environ 45% du fret ferroviaire descendant est constitué de Bois en grumes. Le Coton fibre vient en deuxième position avec une contribution de 24%, suivi des Graines et tourteaux (10%) et du Bois sauvage (8%). De plus, les trois derniers produits sus évoqués affichent des tendances haussières au 1<sup>er</sup> trimestre 2022 en glissement annuel contrairement au bois en grumes qui a connu une baisse de 19%.

Tableau 7 : Fret ferroviaire descendant par type de marchandises (en tonnes)

N°déré -----> Dla	T1 2021		T1 2022		Variation
	Tonnage	%	Tonnage	%	
<b>Marchandises</b>					
<b>Bois en grumes</b>	44 803	57%	36 402	45%	-19%
<b>Coton fibre</b>	5 793	7%	19 140	24%	230%
<b>Graines et tourteaux</b>	6 078	8%	8 165	10%	34%
<b>Bois Sauvages</b>	6 240	8%	6 250	8%	0%
<b>Bois ouvrés (Débités)</b>	3 980	5%	5 078	6%	28%
<b>Conteneurs descente</b>	10 615	14%	5 025	6%	-53%
<b>Animaux vivants</b>	753	1%	947	1%	26%
<b>TOTAL</b>	<b>78 262</b>	<b>100%</b>	<b>81 006</b>	<b>100%</b>	<b>4%</b>

Source : CAMRAIL

## Transit time

Au 1<sup>er</sup> trimestre 2022, le transit time des marchandises en transit allant dans le sens Douala – N’Gaoundéré était d’environ 4,5 jours pour les marchandises conteneurisées et de 6,2 jours pour celles en conventionnel. Cette différence est due aux séquences de placement pour déchargement et de déchargement qui ont pris moins de temps pour les conteneurs que pour les marchandises en conventionnel.

Tableau 8 : Transit time (en jour)

Séquences	Conteneurs	Conventionnel
<b>Délai de chargement</b>	0,8	1,0
<b>Délai de Déclaration</b>	0,1	0,1
<b>Délai d'Attente Départ</b>	0,1	0,2
<b>Délai de transport</b>	3,1	3,5
<b>Délai de Placement pour Déchargement</b>	0,1	0,7
<b>Délai de Déchargement</b>	0,2	0,7
<b>Moy. Durée Total Transit Time</b>	<b>4,5</b>	<b>6,2</b>

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.